

Biblioteka  
U. I. K.  
Toruń

39448

*Anton Der. Geben u. Drosław.*

*Endwig*

14

2

OD 2226

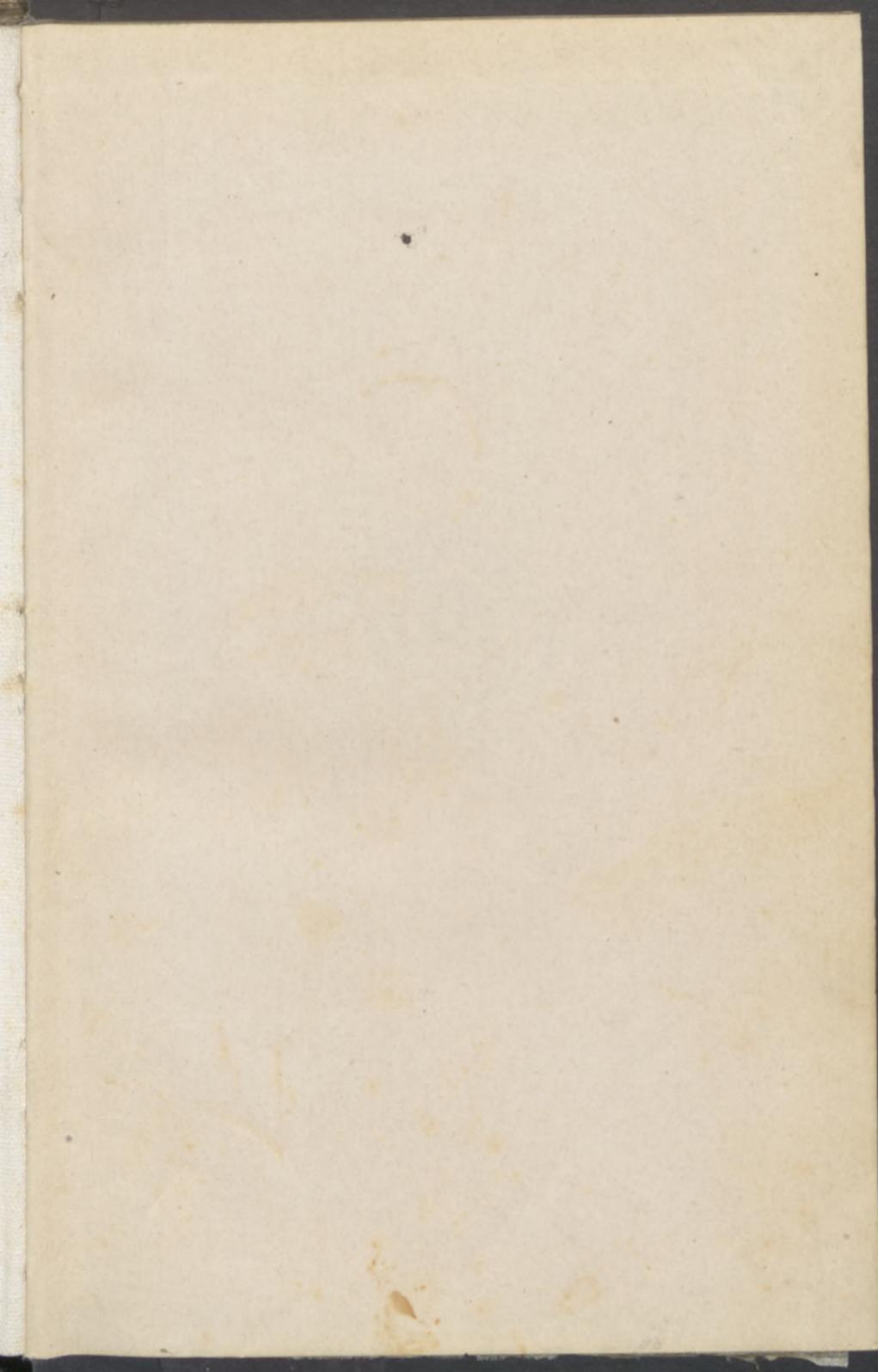
80

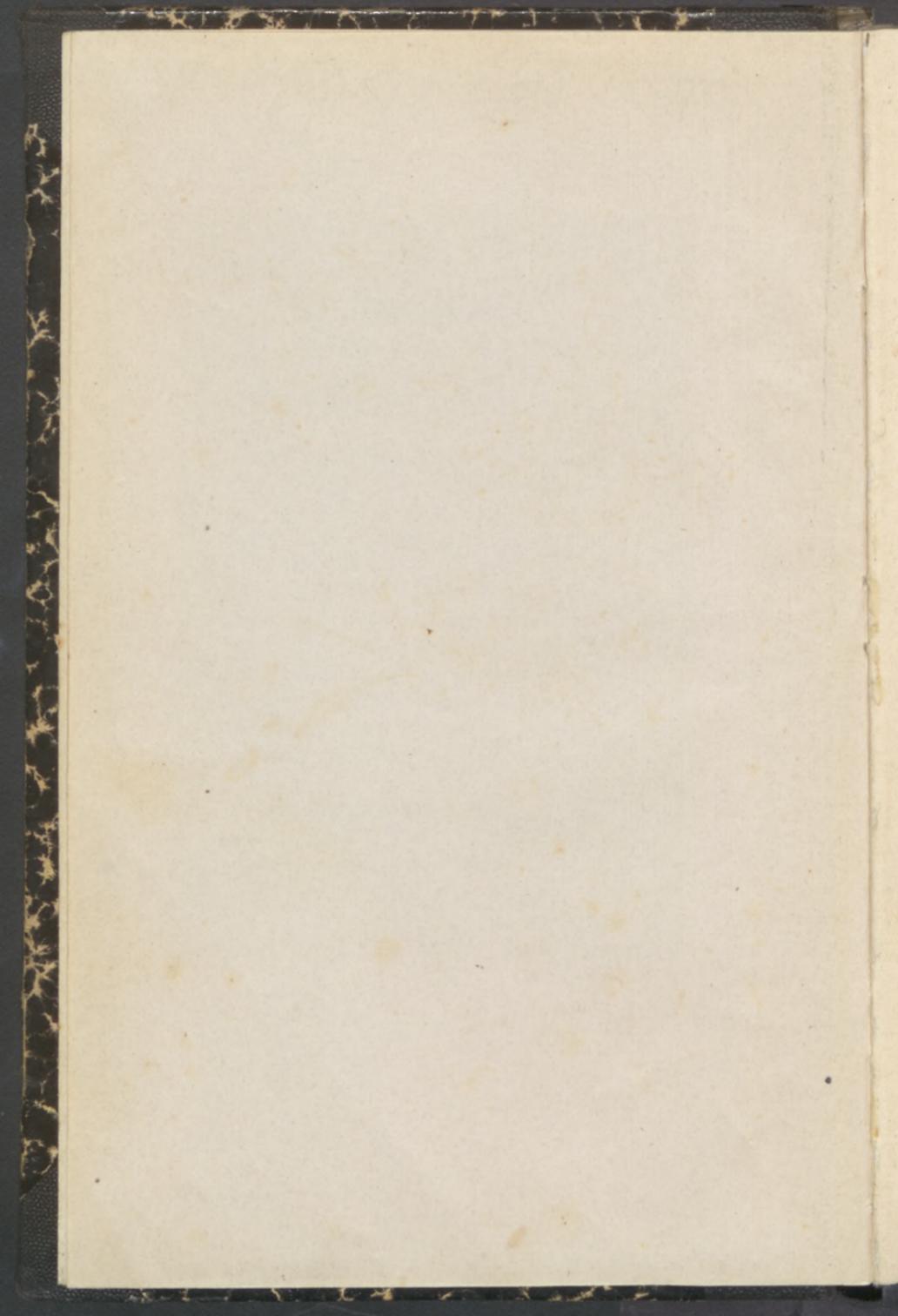
[14]

### Zur Beachtung!

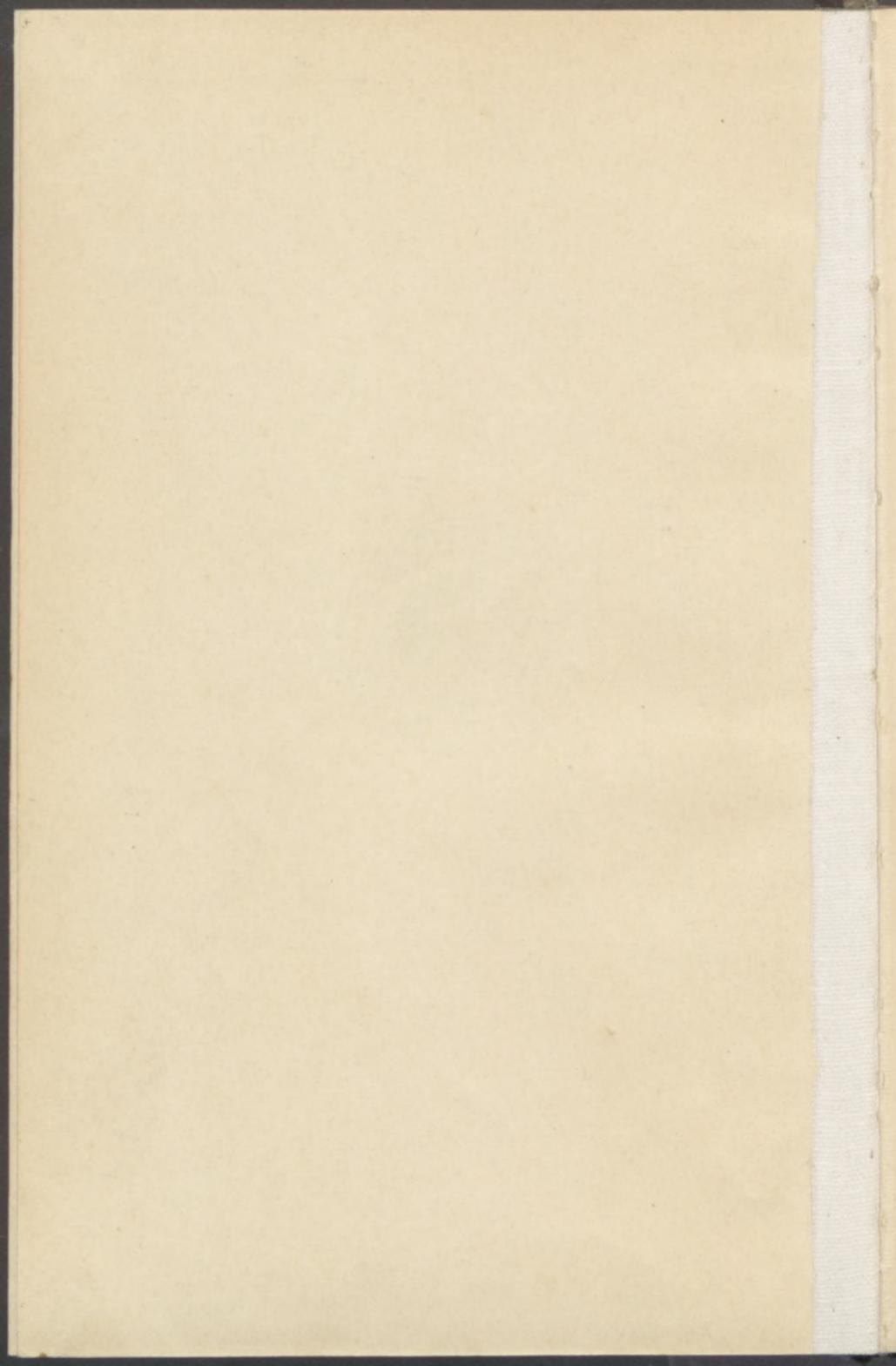
- 1) Die Bücher sind zum Termin zurückzugeben oder es ist eine Verlängerung der Leihfrist zu beantragen.
- 2) Jedes entliehene Buch ist während der Leihzeit in einem Umschlage aufzubewahren und so auch der Bibliothek wieder zuzustellen.
3. Die Bücher sind in jeder Weise zu schonen. Das Anstreichen, Unterstreichen, Beschreiben und dgl. sind streng verboten. Zuwiderhandelnde können zum Ersatze des Buches verpflichtet werden. Auch werden ihnen in Zukunft andere Bücher nicht verabfolgt werden.
- 4) Beschädigungen und Defekte sind spätestens am Tage nach Empfange der Bücher zur Anzeige zu bringen.

**Die Verwaltung.**

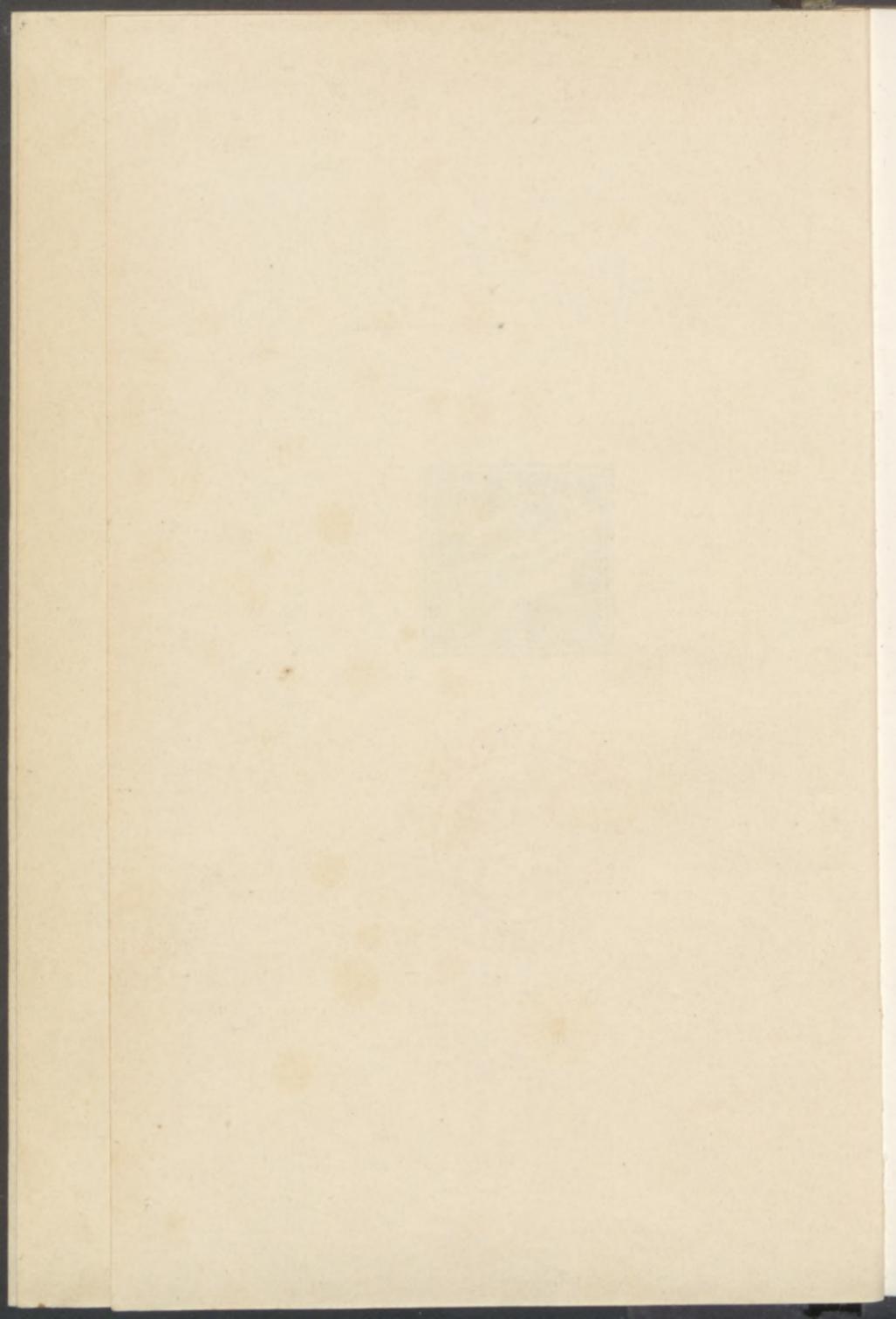
















*Louchon*

8  
Dd. 2226. (14)

Die Fahrten der Goeben  
und der Breslau

von

Emil Ludwig

---

Mit 18 Abbildungen

1 9 1 6

---

E. Fischer, Verlag  
Berlin



Loucheur

8  
Pd. 2226. (14)

Die Fahrten der Goeben  
und der Breslau

von

Emil Ludwig

---

Mit 18 Abbildungen

990  
1915

1 9 1 6

---

E. Fischer, Verlag  
Berlin

39448

II



Erstes bis Fünfzehntes Tausend.

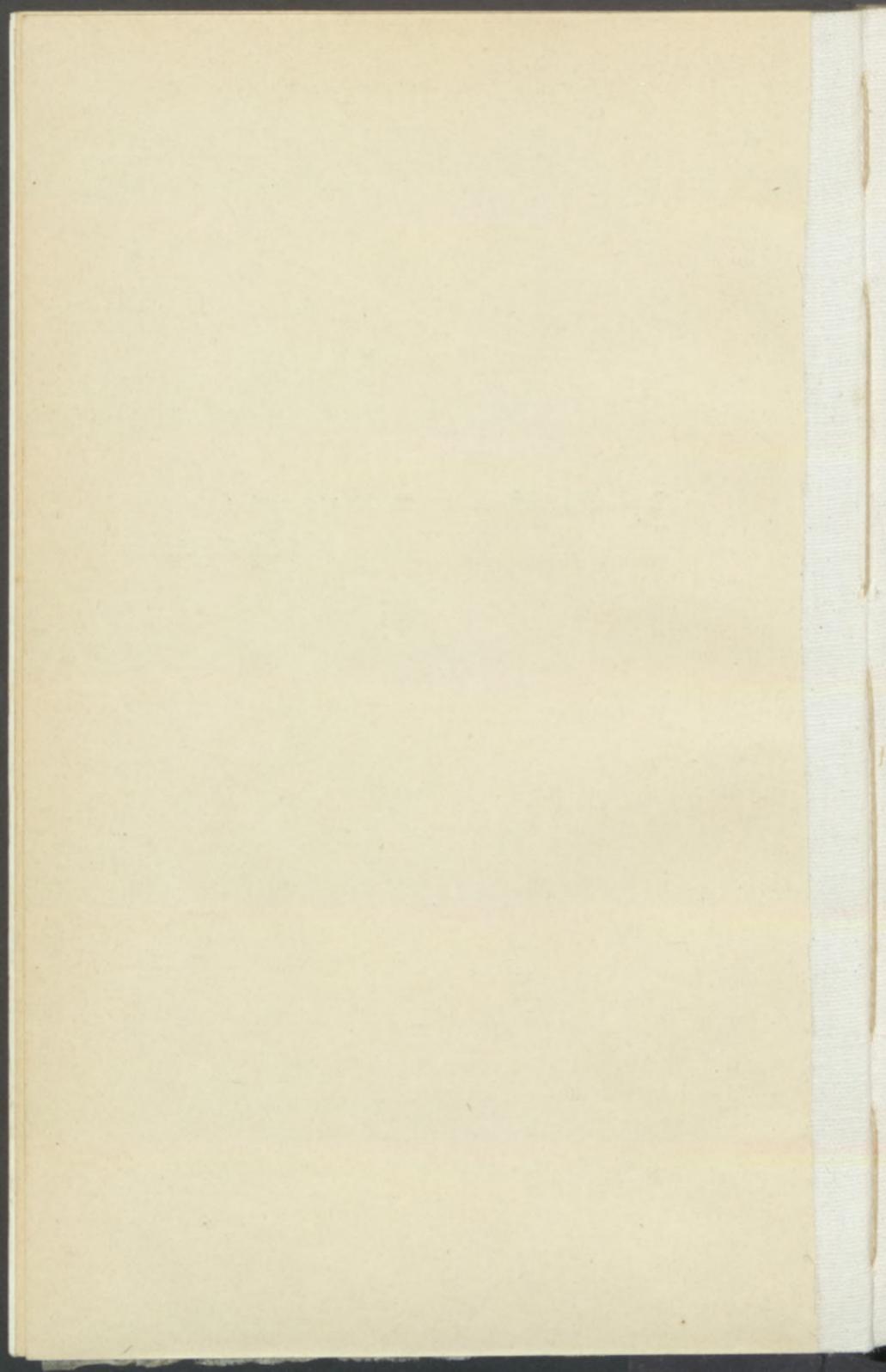
Alle Rechte vorbehalten, insbesondere die der Übersetzung.

Copyright 1916 S. Fischer, Verlag, Berlin.

Titelbild nach einer neuen Skizze von Wilhelm Viktor Krauß.

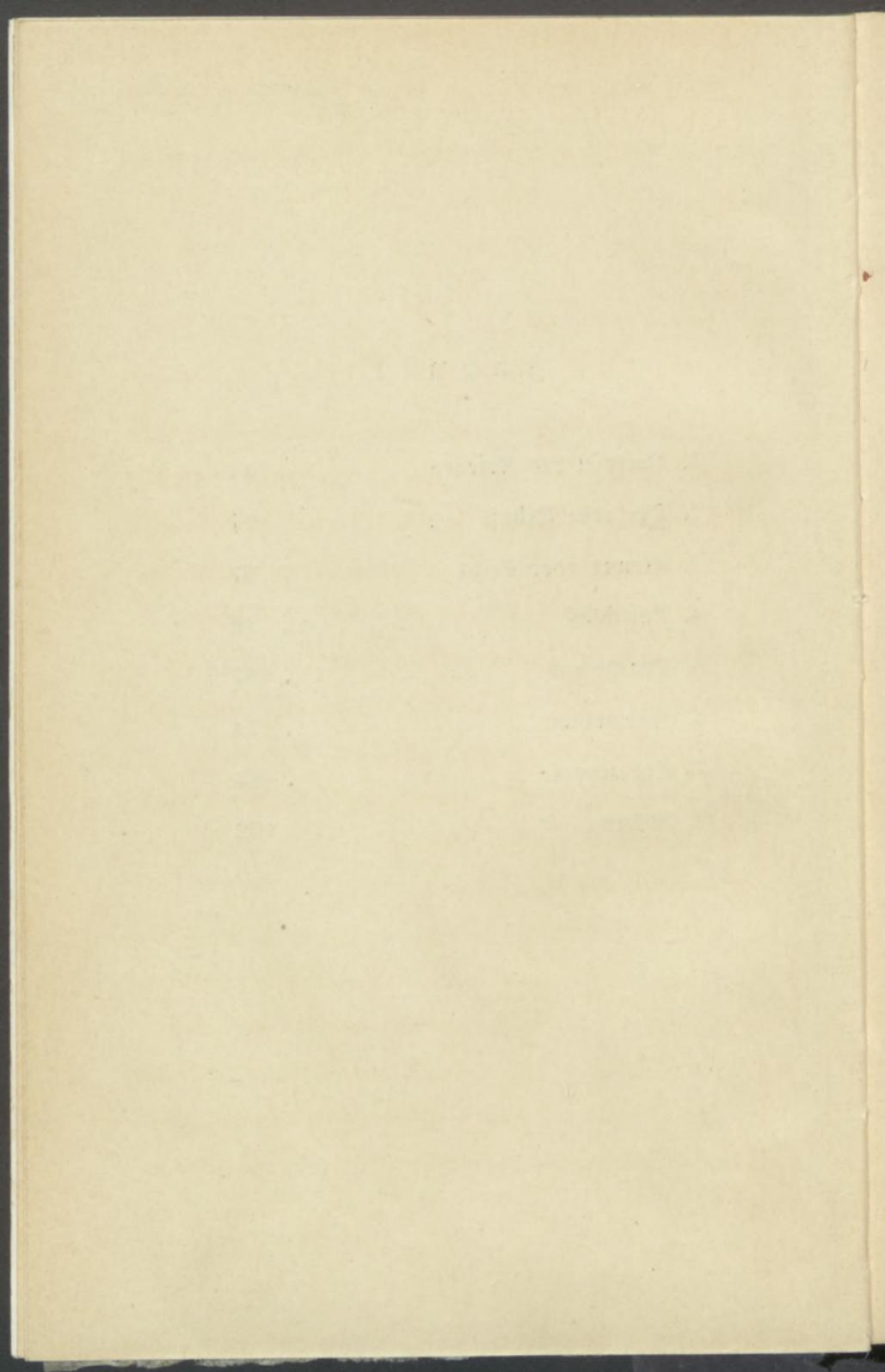
„Das Glück ist in den Tüchtigen verliebt.“

Türkisches Sprichwort.



## Inhalt

1. Vorspiel des Krieges . . . . .	11
2. Der erste Schuß . . . . .	24
3. Freund oder Feind . . . . .	37
4. Entschluß . . . . .	48
5. Durchbruch . . . . .	57
6. Lehrmeister . . . . .	74
7. Sebastopol . . . . .	87
8. Anhang . . . . .	102



---

I.

## Vorspiel des Krieges

Wenn das Schiff eine Seele hat — wie Seeleute und Dichter glauben — und wenn sie Einfluß hat auf die Dinge, die ihrer warten, so hat die Seele der Goeben das Schiff seit Jahr und Tag jenem Schicksal zugetrieben, das sie jetzt erfüllt. Es ist, als konnte dies Schiff — eins der größten, stärksten und jüngsten, die wir haben — es ist, als konnte S. M. S. Goeben gar nicht erwarten, mit seinen eisernen deutschen Thürmen ein Bollwerk der Türkei, mit seinem Geist ein Pfand der Waffenfreundschaft zu werden zwischen den beiden Ländern, deren Flaggen sie nacheinander trug.

Es fehlte in ihrem Innern noch manches Stück, als sie im Herbst 1912 aus ihrer ersten Fahrt sogleich eine politische, sogleich eine türkische und — wie es einem jungen, feurigen Wesen ziemt — sogleich eine erstaunliche Fahrt machte. Denn in acht Tagen war das Schiff von Wilhelmshaven nach Konstantinopel geflogen, 21 Meilen die Stunde.

Das hatte ihm kein Schlachtschiff vorgemacht, und wie diese erste Rekordfahrt für seine Zukunft symbolisch war, so war es auch der Zweck, möglichst schnell nach Konstantinopel zu kommen.

Hier lernte das junge Schiff, kaum daß es recht verschnaupte, beinahe die ganze Kette seiner Rivalen kennen: Freunde von heute, die Feinde von morgen sein sollten. Aber Vorzeichen zeigten sich nicht. Unter den Großmächten, die zum Schutze der Weltstadt ihre Schiffe hierher entsandten, zogen sich Deutsche und Engländer am meisten an und pflegten ihre traditionelle Freundschaft zur See.

Noch sonderbarer erscheint es uns heute, daß sich damals die ungeschützten Belgier von Konstantinopel gerade die Deutschen aussuchten, um sich ihren Schutz zu erbitten. Gern schickte die Goeben einige Offiziere in die belgische Gesandtschaft, und noch heute sind sie voll Lobes über die Artigkeit jener belgischen Damen und Herren, die sie mit Ordenssternen verließen, als die Krisis vorüber war.

Den Türken selber wurde das große Schiff vertraut. Als es zwei Jahre später, im Mai 1914, zu kurzem Besuche wiederkam, konnten die Deutschen zum ersten Male den Türken Hilfe leisten. Die große Taschkischlakaserne brannte

nieder, und als 300 Mann von der Goeben zum Löschen eilten, war noch kein Wasser da. Diese Brände, die im hölzernen Konstantinopel asiatische Dimensionen anzunehmen pflegen, vernichten oft Hunderte von Häusern in einer Nacht, und niemand weiß, was damals ohne die Tatkraft der deutschen Seeleute noch geschehen wäre. In diesem türkischen Feuer kamen ein deutscher Unteroffizier und zwei Matrosen um. Es waren die ersten Opfer einer Hilfsbereitschaft, die noch im gleichen Jahre Hunderte fordern sollte.

Auf dieser Frühlingsreise hatte die Goeben Gelegenheit, durch ihr bloßes, ihr stolzes Erscheinen in mehreren Ländern politisch zu wirken, und sicher hat kein Schiff, und haben nur wenige Diplomaten unmittelbar vor dem Kriege so lebhaften Verkehr gehabt mit Freunden, mit Feinden und mit zweifelhaften Zeitgenossen. Im Januar 1914 fuhr Vizeadmiral Souchon als Chef der Mittelmeer-Division mit seinem Stabe von Neapel nach Rom, und man verständigte sich dort mit dem italienischen Admiralstabe zu gemeinsamer Seekriegführung im Mittelmeer: so fest hielt man noch ein halbes Jahr vor dem Kriege den Dreibund! Damals fuhr eine Abordnung Goeben-Offiziere mit nach Rom, war bei Hofe,

und die Offiziere hesteten neben den Belgier bald den Italiener an ein Ordensband, das rascher verschwinden sollte, als jemand ahnte.

Noch heute geht übrigens, wenn der Admiral Gäste bei sich sieht, ein Gastbuch herum, in dem auf einer Seite zwei Namen dicht untereinander stehen: Wilhelm I. R. und darunter Vittorio Emanuele, geschrieben zu Venedig im April 1914.

Bald darauf machte die Goeben einen dritten politischen Besuch. Sie fuhr nach Dedeagatsch. Zum ersten Male erschien ein großes Kriegsschiff als Gast in dem kleinen bulgarischen Hafen, und wer die Suggestionskraft eines Panzerkreuzers auf solche Völker kennt, die keinen haben, muß einen Teil unserer Popularität in Bulgarien dem Besuch der Goeben zuschreiben. Von Bulgarien ging es nach Syrien hinüber, und alle Mann an Bord begannen nun die Lage zu zählen, denn zum Herbst sollte das Schiff zu gründlicher Reparatur nach Hause fahren. Die „Moltke“ sollte es ablösen.

28. Juni. Das Schiff liegt im Hafen von Haiffa, in dieser Sommerruhe, die uns alle zum letzten Male umgab. Möglich kommt ein Funkpruch durch die Luft: Er-

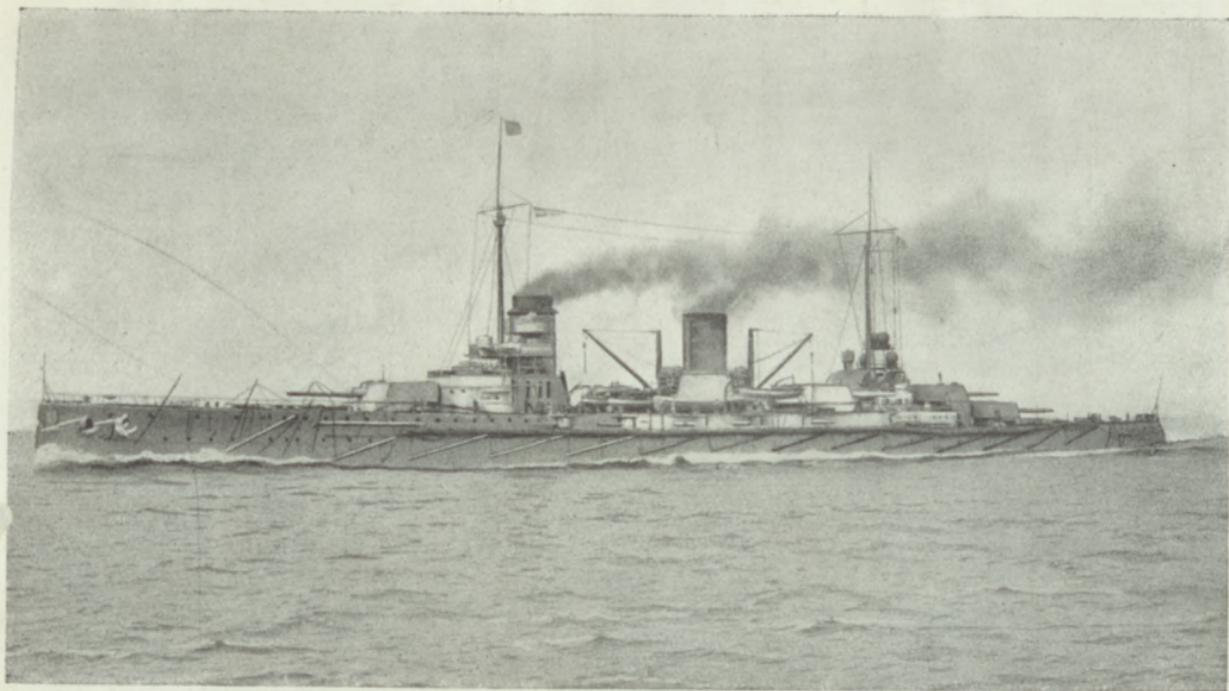
mordung des Erzherzogs durch die Serben! Der Admiral denkt: Komplikation unvermeidlich. Wird es die große sein? Gibt es Krieg? Reparaturen habe ich nötig. Mit „Breslau“ bin ich allein im Mittelmeer, in diesem verdammten Binnensee ohne Ausgang! Auf alle Fälle: Schnelle Arbeit in naher Werft! Pola!

Mit verminderter Geschwindigkeit, so wie sie das Schiff noch leisten kann, kommt es Anfangs Juli in Pola an. Besprechung mit dem österreichischen Admiral Hauß: Wird es ernst, so bleibt der Treffpunkt Messina. Aber wo die Kesselrohre wechseln, ohne Aufsehen? Die Zeit ist nervös, alle Augen sehen doppelt scharf und weit, Pola liegt ihnen offen. Das Schiff ist krank. Niemand darf wissen, daß es gesundet, sonst richten sich die Gegner danach ein. Es muß geheilt werden, rasch, ohne Lärm, im geheimen. So nimmt es alles an Bord, was es braucht, und geht in einer Bucht nicht weit von Triest, nahe bei dem stillen Badeorte Tirano, vor Anker.

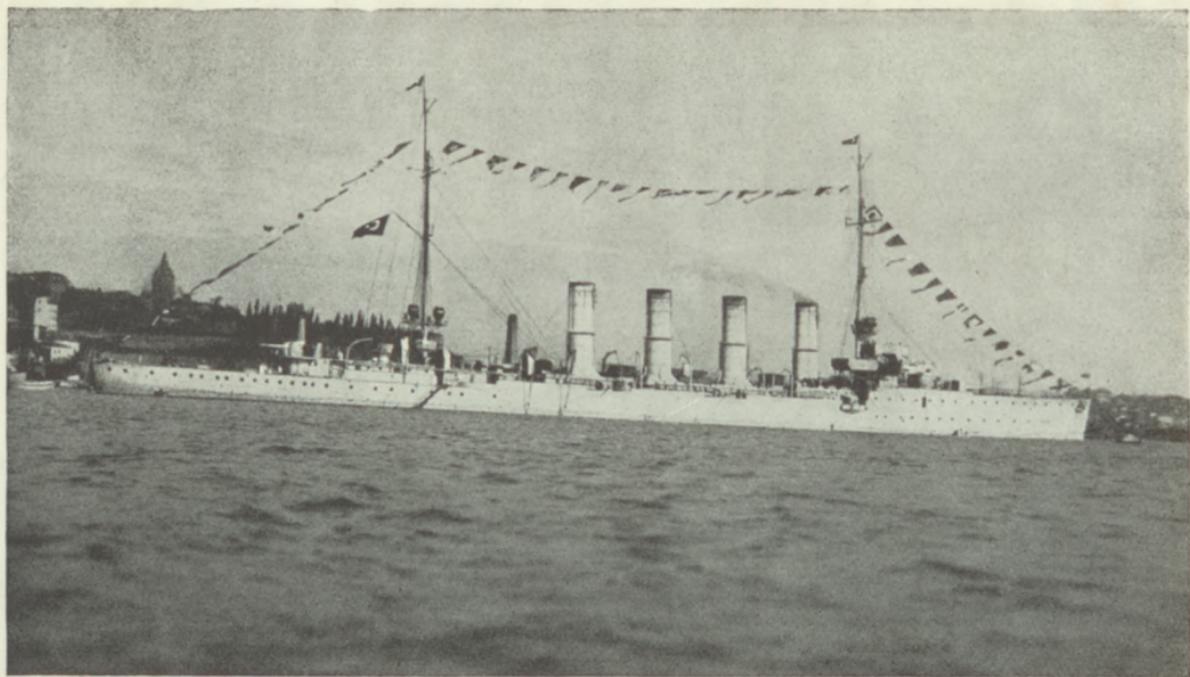
Jetzt geht die Arbeit an, als läge es in der Werft: so hämmert's auf dem Oberdeck, eine Kesselschmiede neben der andern. Neue Rohre werden zugerichtet. Einer Kruppschen Werkstatt gleicht das Deck. Die Spannung läßt nach für Tage. Warum — fragt mancher — in dieser

den Bucht mit Schwierigkeiten ein Schiff reparieren, da wir doch ruhig nach Wilhelmshaven dampfen könnten! Aber der Admiral denkt: Die Welt zittert, vielleicht bricht sie los. Auf alle Fälle! — Indessen steigt das Ungewitter, ballt sich, dampft, und als das Schiff nach Triest zurückkehrt, geheilt, verjüngt, durchbraust die Kunde den Hafen: Krieg Osterreichs gegen Serbien! In den Lokalen stürmen österreichische und deutsche Matrosen aufeinander zu, Begrüßung, Hurras, junge Rekruten, alte Landsturmlaute, „Deutschland, Deutschland“, „Prinz Eugen“. Und doch ist Deutschland nicht im Kriege, der Admiral hat noch kein einziges Telegramm erhalten, viel weniger einen Befehl.

Zum zweitenmal muß er allein entscheiden. Er denkt: In Triest bleiben, das heißt in einem Staat, der sich im Krieg mit einem anderen befindet? Hier bleiben, wo wir zur Untätigkeit verurteilt, oder von wo aus wir bald in der Straße von Otranto ein Opfer der französischen Flotte werden könnten? Der Krieg muß kommen, morgen ist er vielleicht schon da. Frankreich wird marschieren. Nach Rimini! — Aber unsichtiges Wetter hindert die Landung. Also kurzerhand nach dem längst verabredeten Punkte: nach Messina!



S. M. S. Goeben



S. M. S. Breslau

Lautlos sticht das ungeheure Schiff in See, es fährt in den Krieg, der noch nicht erklärt ist. Oft hatten sich's die jungen Offiziere ausgemalt, wie sie unter Blumen, Rufen und Winken aus Wilhelmshaven fahren würden — einst! Nun aber ging es klanglos in die Nacht.

Da, mitten in dieser Nacht der Überfahrt nach Brindisi, ruft der Admiralstab von Norddeich aus durch die Luft seine Kinder an: „Deutsche Schiffe sollen nicht anlaufen französische und englische Häfen!“ Die Goeben, eine Art Relais, gibt die Depesche weiter. Bei 38 Grad arbeiten in der „Funkenbude“ Offiziere und Mannschaft, von 4 zu 4 Stunden abgelöst, in dieser Nacht, in den nächsten zehn Nächten, ohne Pause; denn nachts hat der Funkspruch die größte Reichweite, doppelt so weit als bei Sonnenstrahlen. Viele Dampfer warnt die Goeben, indem sie die Warnung weiter funkt. So warnt sie den „Corcowado“ im Schwarzen Meer, einen andern bei den Azoren, der sich rasch in einen spanischen Hafen rettet. (Noch heute senden Familien der so Geretteten immer wieder Liebesgaben an die Funkentelegraphisten der Goeben.)

Aber die Goeben selbst ist allein im Mittelmeer. Nun ruft sie das einzige deutsche Schiff herbei — die ~~Breslau~~



S. M. S. Breslau, der schöne schlanke Kreuzer mit den vier Schornsteinen, bekam vom Kriege Witterung, lange vor seinem Beginn, und in den letzten Wochen vor dem Ausbruch stand unter den deutschen Schiffen allein die Breslau am Ufer eines Krieges, in Hörweite.

Schon 1913, zwei Jahre nach dem Stapellauf, war sie an der albanischen Küste, ihr Kommandant war Gouverneur von Skutari gewesen, als ein Landungskorps von sämtlichen Großmächten Albanien beschützte. Nun aber, im Sommer 1914 lag das Schiff sechs Wochen vor Durazzo, und neben ihm ankerten die Schiffe Oesterreichs, Italiens, Englands, Rußlands. Sechs Mächte schützten gemeinsam einen deutschen Fürstensohn — und sie lagen zusammen bis zum 30. Juli!

Und doch war schon an jenem 28. Juni mitten in ein Fest der Adjutant des österreichischen Admirals an Bord der Breslau geeilt, hatte ihm eine Nachricht zugeflüstert — der Admiral wird bleich, steht auf, das Fest bricht ab: der Erzherzog ist ermordet. Unverschleiert trat der Genius des Todes in den Festsaal, aber hinter ihm stand der Genius des Krieges, mit noch verhülltem Antlitz.

An dieser Küste war es schon lange enthüllt. Hier drang in den letzten sechs Friedenswochen Europas, als

Vorspiel des Krieges, der tägliche Geschützdonner vom Lande herüber und übte das Ohr der Mannschaft für den Krieg. Wer Urlaub hatte, besuchte die Schützengräben des Fürsten von Albanien; einmal wurde sogar das Landungskorps ausgeschifft, um gegen die Rebellen einzugreifen, kam aber bald zurück. Das war noch am 18. Juli, in voller Freundschaft mit allen Feinden vom 1. August.

Mit den Russen hatte die Breslau keinen Verkehr, es blieb bei den offiziellen Besuchen, auch Italiener und Franzosen waren nur einmal an Bord zu Gast; die Engländer oft. „Mit diesen Franzosen kann man nicht verkehren,“ sagten die englischen Offiziere, „they are too dirty!“

Da man nur selten an Land war, war man auf den Verkehr von Schiff zu Schiffe fast angewiesen. Ein englischer Offizier hielt vor den deutschen Kameraden Vorträge über die Fahrten, die ihn mit Shackleton in die Nähe des Südpols geführt hatten. Die Mannschaft spielte miteinander Wasserpolo. Sie tauschten die Mützenbänder. Noch nach der Serbischen Note, noch am 26. Juli haben deutsche und englische Soldaten vor Durazzo miteinander Polo gespielt. Weltabgeschlossen, wie sie da lagen, beschränkte sich ihr politisches Interesse auf

den täglichen Anblick des kleinen Albanien. Tagebücher von Matrosen enthalten bis zum 31. Juli immer nur Berichte über die Angriffe der Rebellen.

Plötzlich, am 27., ging „Terec“, der Russe, in See mit der Begründung, er wollte „Schießübungen machen“ und dann bald zurückkehren. Am 29. folgte ihm „Edgar Quénet“, das französische Flaggschiff. Vor Durazzo wurde es leerer. Am 30. fuhren auch die Freunde weg, die Engländer. „Defence“ und „Racoon“, ihre beiden Zerstörer brachten beim Auslaufen drei Hurras der Breslau, die sie herzlich erwiderte. Das englische Linienschiff Gloucester meldete am selben 30. Juli abends zur Breslau hinüber: „Morgen wird ein englischer Matrose beerdigt, bitte Flagge halbstock setzen.“ Für den nächsten Abend waren die englischen Offiziere an Bord der Breslau geladen! Offenbar wußte auf beiden Seiten nur der Stab, was im Werden war. Am Morgen war das Schiff verschwunden. Vier Tage später jagte dieselbe Defence dieselbe Breslau durchs Mittelmeer. Dann erschien sie vor den Dardanellen, schließlich soll sie an den Falklandsinseln havariert sein. Gloucester schoß eine Woche nach dem letzten Beisammensein mit der Breslau auf dieselbe Breslau im Agäischen Meere seine Granaten, wobei

sich die Schiffe verwundeten. Milne aber, der Admiral, stand wenige Wochen später vor dem Kriegsgericht in London, weil er Breslau und Goeben hatte entwischen lassen.

Am gleichen Morgen, als die Engländer verschwunden waren, brachte ihnen der Funkspruch des Admirals, der die Breslau dringend nach Brindisi befehl, einige Aufklärungen. Breslau geht Anker auf und jagt mit 28 Meilen nach Brindisi. Während dieser Überfahrt bringt ein neuer Funkspruch beinahe Gewißheit: „Politische Spannung ausgebrochen zwischen Dreieund und Frankreich, Rußland, Großbritannien.“ In dieser Stimmung, zwischen Himmel, Erde und Meer, ungewiß was geschehen soll, muß das Schiff nochmals umdrehen, um in Durazzo die Gesandtschaftswache abzuholen, die sonst schutzlos bliebe. Das Wetter war schlecht, und während dieser schlechten Überfahrt mußte Munition scharf gemacht werden. Endlich, am 1. August 1 Uhr mittags trifft Breslau mit Goeben auf See vor Brindisi zusammen.

Ein freundlicher Zufall vereinigte mit ihnen ein drittes Schiff: General, eins der größten und schönsten der D.=D.=A.=Linie, war unterwegs nach Ostafrika zum Jubiläum der Kolonie und der Schutztruppe. Zur Einwei-

hung der Tanganjikabahn, zur ersten Ausstellung in Dar-  
essalam fuhr es nach Süden. Aber seine reiche Ladung,  
namentlich die eß- und trinkbare, sollte einem Zwecke  
dienen und an einem Orte gelöscht werden, von denen  
niemand etwas ahnte, als sie in Hamburg im Bauch des  
Schiffes verschwand. Die Passagiere — alte Schutztruppen-  
offiziere, ein Admiral, neun Abgeordnete des Reichstages  
waren dabei — blieben alle noch in Marseille am Abend  
der Serbischen Note guter Laune, und niemand, auch  
unter den Marseillern, die man am Lande sprach, dachte  
an Krieg; kein deutscher Politiker kam auf die Idee aus-  
zusteigen. Ja, noch drei Tage später, am Abend des 29.,  
als in Neapel die Nachrichten unruhiger klangen, dachte  
niemand daran, ein Schiff zu verlassen, das doch in einer  
Stunde vom letzten Hafen Europas abstoßen sollte.

Am 31., etwa in der Höhe von Kreta, bekam General  
Verbindung mit Goeben. Um elf Uhr abends funkte  
ihm Goeben: „Keinen Hafen anlaufen von Frank-  
reich, England, Rußland.“ Um des Nachts eine Panik  
zu verhüten, meldet der Kapitän Fiedler nur wenigen  
Herren, was er weiß und daß er umzukehren be-  
schlossen hat. Während alle schlafen, macht er kehrt.  
Nur ein paar Schwärmer, die die helle Sommernacht

auf den Liegestühlen des Promenadendecks verbrachten, bemerkten, mitten in romantischer Betrachtung des Vollmondes, plötzlich mit Schrecken, wie Mond und Sterne, die schönen Ruhepole der Seefahrt, mit einem Male sich zu drehen begannen. Die meisten europamüden Passagiere, die während der Nacht der afrikanischen Küste zuzutreiben glaubten, erfahren erst am Morgen des 1. August durch einen Anschlag, daß sie seit Mitternacht mit nördlichem Kurse Europa wieder zusteuern. Und schon am Mittag kommt Befehl vom Admiral der Mittelmeer-Division: „Ich habe Sie requiriert. Fahren Sie nach Messina.“

Am 2. laufen in kurzen Abständen im Hafen von Messina die deutschen Schiffe ein: Breslau, General, Goeben.

## Der erste Schuß

Kurz vor Messina hielten die Kommandanten von Goeben und Breslau — Kapitän z. S. Acker mann und Fregatten-Kapitän Kettner — kurze Ansprachen an die Mannschaft: „Drohende Kriegsgefahr“ war durch Funk spruch bekannt geworden. Sogleich öffneten sich große Kisten, die seit Indienststellung verschlossen an Bord gestanden hatten. Jeder Seemann erhielt seine Nummer, die er am Arm zu tragen hat, damit man den Toten noch erkenne, wenn sein Gesicht entstellt ist. Mit dieser kalten Zeremonie, groß und furchtbar, dringt der Schatten des noch nicht ausgebrochenen Krieges an Bord der beiden Schiffe, die ihn vor allen andern kennen lernen sollten. Aber während noch die Seeleute diese ernstesten Zeichen in Händen drehen, wirft ihnen vom Lande der Krieg sein heiteres Zeichen zu: Musik empfängt die Schiffe, deutsche Musik vom Bord des General, Die Wacht am Rhein vor Messina. Während die Musik Hoffnungen weckt und die Laune hebt, trifft

ein neuer Schlag die Deutschen: Breslau, vorher eingelaufen, funkt dem Flaggschiff: „Italienische Regierung verbietet jegliche Kohlen- und Proviantlieferung in ganz Italien.“

Kohle, die Nahrung des Schiffes, Kohle, für die längst ein Abkommen getroffen war, um sie in diesem Fall an dieser Stelle vorzufinden — Kohle wird vom Bundesgenossen verweigert! Schon unterwegs war alles klargemacht zum Kohlen. Die Bunker gähnen. Aber Kohle wird nicht verkauft. Wir sind „streng neutral“. Manche Faust an Bord ballt sich gegen dieses Land, zwischen dessen schimmernden Küsten die deutschen Schiffe machtlos gemacht werden sollen.

Der Admiral handelt. Er drahtet nach Rom: Wir fordern Kohle. Zugleich heißt er den „General“ und was von deutschen Frachtschiffen in Messina liegt, längs seit kommen und alle Kohle hergeben, die deutsch ist und darum verfügbar. Schließlich erhält nach vielem Hin und Wider die Firma Stinnes Erlaubnis von Rom, Kohle abzugeben. Von sieben Uhr bis elf Uhr nachts wird nun auch die italienische Kohle eingenommen.

An diesem glühenden Nachmittag und Abend wirbelt der Krieg sein erstes, gefahrlos tolles Wesen. Das Chaos

wirft er von Bord zu Bord. Während Goeben, Breslau und General von Kohle sich schwärzen und mit dunkelm Staub die feuchtheißen Gesichter sich bedecken, während jede Hand anfaßt, Offizier und Mann ohne Unterschied an den Bunkern stehen, kommen Menschen und gehen andere, jeder zu andern Zielen, jeder zum selben gemeinsamen Zweck.

So rasch sie können, streben alle Passagiere von Bord des General an Land. 250 Menschen steigen aus der 1. und 2. Klasse und finden in der noch immer wüsten Stadt ein einziges Hotel. Damen, die eben ihre Luxuskabine verlassen haben, kampieren in der nächsten Nacht auf den Bänken im Park. Das Fahrboot nach Reggio ist übervoll. Vielen fehlt Geld, denn ihre schönen Kreditbriefe gelten nur für Ostafrika. Alles läuft, flucht, sucht durcheinander. Abgeordnete denken nur noch an den Reichstag, in dem sie morgen nicht sitzen, junge Leute an ihre Regimenter, die morgen ohne sie die Heimat verlassen werden. Der Konsul braucht sein verfügbares Geld für die Wehrpflichtigen, die nach Hause wollen. Schließlich leiht die Goeben Geld aus, die Goeben, die nicht einmal weiß, wo sie morgen sein wird! Zwischen weißgekleideten Damen, die keine Träger fin-

den und ihr Gepäck hinter sich her zerren, zwischen vornehmen Herren, die bar Geld zur Rückreise suchen, zwischen schwarzen Männern, die aus dem Bauch des „General“ Kohle ans Licht und auf die Kriegsschiffe schleppen, sperrt den Weg eine lange Reihe von jungen Leuten, die sich beim Ersten Offizier zur Musterung melden: 45 Mann und sämtliche Offiziere bis auf Kapitän und Ersten Offizier, verlassen das Handelsschiff und stellen sich drüben dem eisernen Bruder. Kellner, die noch vor wenigen Stunden im schneeweißen Bar-Jackett geeiste Getränke an hingestreckte Herren servierten, schleppen als Kohlentrimmer gemeinsam mit denselben Herren Kohlenkörbe an die unersättlichen Wunker. Nur wenige müssen das Schiff, das so viele aufnimmt, verlassen, ergrimmt, daß sie nicht mitfahren dürfen: zwei Kriegsgerichtsräte müssen als Reserve von Bord; an Land sind sie nötig, nicht hier, wo von nun an der Admiral Recht sprechen wird.

Während das Handelsschiff immer mehr Menschen von Bord gibt, die die Kriegsschiffe brauchen, geben die Kriegsschiffe immer mehr Sachen von Bord, die sie nicht brauchen, und packen sie dem Handelsschiff auf. „Alar Schiff!“ — und Boote, Bootsklampen, alles,

was das Drehen der Geschützrohre stört, wird an Bord des General geladen. „Kammern räumen!“ — und in ihrem Eifer werfen die Burschen manche kleine Photographie, die ihrem Besitzer unerseßlich ist, über Bord.

Zugleich drängt sich die Schar der Schiffs- und Unteroffiziere, die auf den deutschen Dampfern rings im Hafen sind, an Bord des Flaggschiffs und will gemustert, will eingestellt werden. Die jüngsten Schiffsjungen wollen mit, ein Bierzehnjähriger drängt sich auf die Breslau und ertrotzt am Ende, daß man ihn aufnimmt. Denn man braucht viel, der Kriegszuschlag ist groß.

In Kasematten, wo 6 Geschütze stehen, stellt man im Kriege drei Mann auf statt einen, und während der ersten Tage des August stieg die Besatzung der Goeben von 1150 auf 1400, die der Breslau von 350 auf gegen 400 Mann. Und doch fand jeder einen Platz, jeder fand Essen.

Plötzlich, obwohl die Bunker erst zur guten Hälfte voll waren und die Goeben nur 2000 Tonnen geladen hatte, — plötzlich kam der Befehl: „Nicht weiter kohlen. Ein Uhr nachts seeklar sein.“

Denn während diese tausende Männer und Frauen, Soldaten, Offiziere, Reisende, Seeleute in aufgeregten, enthusiastischen Gruppen durcheinander liefen, während die Kriegsschiffe Proviant und Kohle an Bord nahmen, zugleich Geräte, Boote und hunderterlei von Bord gaben, zwischen Staub, Hitze, Musik, Verhandlungen, saß der Admiral vor seinen Karten und dachte für die Hunderte — ja, er dachte Entscheidungen, deren Bedeutung in diesem Augenblicke niemand im ganzen Umfang abschätzen konnte, er selbst nicht.

Er dachte: Noch ist kein anderer Krieg erklärt als mit Rußland, und das ist hier im Mittelmeer nicht zu fassen. Aber morgen, aber vielleicht in dieser Stunde müssen wir den Krieg mit Frankreich haben. Morgen müssen Frankreichs Schiffe im Mittelmeer meine Feinde sein, mich suchen. Übermorgen — vielleicht — Englands, — und wer will wissen, was dies ablehnende Italien tut. Ich habe zwei Schiffe. Sie haben Flotten. Ich bin allein im Mittelmeer als Deutscher. Sie werden mich jagen, wohl von Malta her. Vielleicht erliege ich der Übermacht. Wie, wenn ich ihnen zuvorkäme? Wenn ich dem Feind den alten deutschen Offensivgeist vor die Stirne rückte? Ich will 'den ersten deutschen Schuß

zur See abschießen! Nach der nächsten Küste Frankreichs, nach Algier, brauche ich dreißig Stunden. Dort könnte ich dem 19. Korps den Aufmarsch erschweren. Laufe ich heute nacht aus, lasse ich morgen der Geschichte Zeit sich zu entschließen, so kann ich übermorgen schießen!

Ohne Anweisungen, nur vertrauend auf den Genius der Stunde, auf seinen Instinkt und auf Gott: so gibt der Admiral Befehl, nachts loszufahren und denkt dabei für sich allein als Ziel ein Land, — mit dem der Krieg für morgen fällig ist. General erhält Befehl: „Möglichst viel Kohlen, in Messina bleiben, jederzeit klar sein, um in See zu gehen.“ In der ersten Stunde des 3. August, nachts ein Uhr, gehen Breslau und Goeben in See. Nur der Stab weiß, wohin.

Sie fahren, es wird ein klarer Tag, aber von nirgends kommt Befehl oder Nachricht. Sie fahren, es wird ein rotglühender Abend, aber das kleine Wort, das in der Luft liegt, kommt noch immer nicht durch die Luft geflogen. Wo bleibt es? Der Admiral, als spähte er danach aus, steht auf der Brücke. Es ist fast sechs Uhr abends — da springt der Offizier die Treppe herauf zur Brücke und übergibt den dechiffrierten Funkspruch:

„Frankreich hat Krieg erklärt.“ Der Admiral atmet auf. Alle Erwägungen stimmen. Es ist, als hätten die Reiche, als hätte die Luft genau zu der Zeit, die ihnen ein Admiral auf hoher See vorbestimmte, nach seinem Willen reagiert: so ganz stimmt alles!

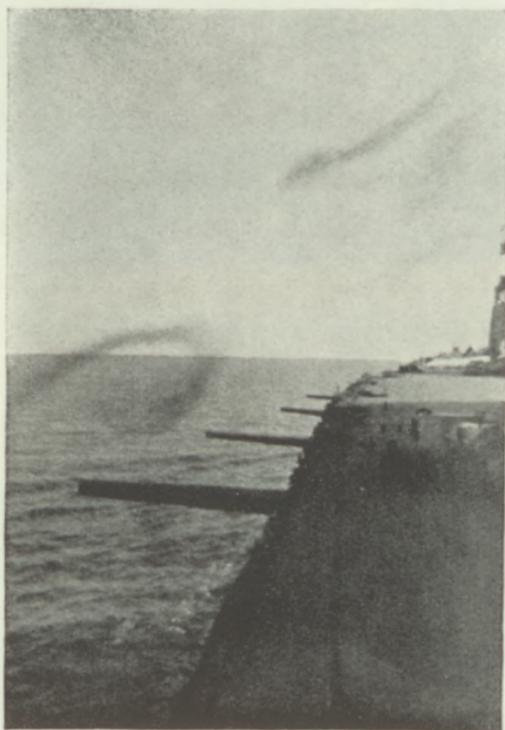
Eben haben sich die Offiziere zu Tisch gesetzt. Der Funkenoffizier tritt in die Messe: „Krieg mit Frankreich!“ Ein Jubel geht durch den kleinen Raum, dringt durch die Lüden, springt auf Deck, rollt über das Schiff, bis in die letzte Kammer. Sogleich wird es der Breslau hinübergewinkt. Zweitausend deutsche Soldaten atmen auf: An den Erzfeind!

Der Krieg mit Frankreich wird „ausgepiffen“. Da brechen die Reservelieder ab, die der vor der Entlassung stehende Jahrgang noch eben sang. Jetzt singt und spielt Musik und Mannschaft „Deutschland, Deutschland“ und „Die Wacht am Rhein“. Jetzt darf auch die Mannschaft wissen, was morgen bevorsteht. Alle Mann wandern achtern und bauen sich am Admiralsdeck auf. Ihr Admiral tritt heraus. Ein alter Deckoffizier, Stückmeister, tritt vor und gibt ihm Zeugnis von der Begeisterung und von dem Vertrauen. Souchon steht vor ihnen und hört ihnen zu — ganz in Weiß steht der gedrungene

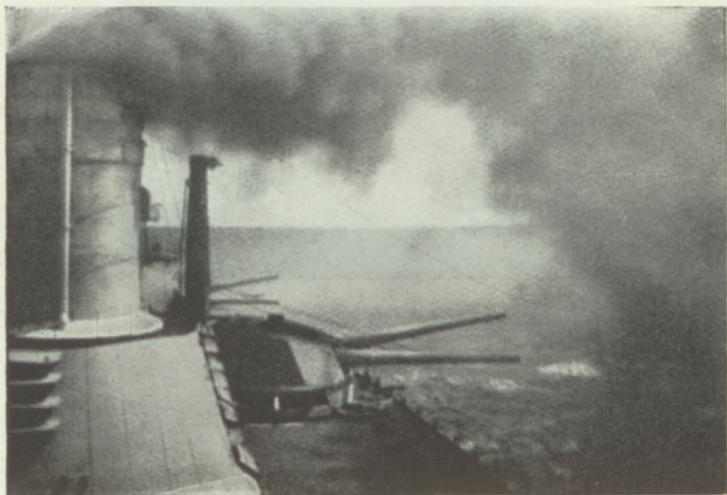
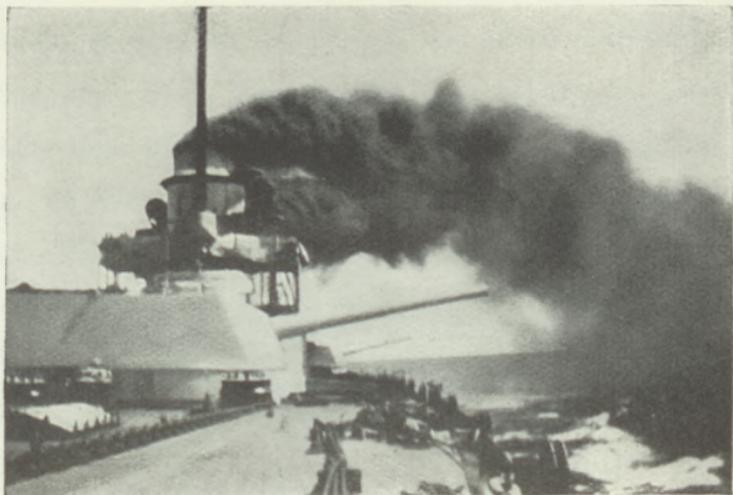
Mann, er hebt den Römerkopf und schiebt das starke Kinn vor. Dieser Kopf hat ein Auge, scharf, gut und ernst, Kinn und Nase sind wie gemeißelt: so stellt er sich als Führer und Denker, als Soldat und Diplomat dar. Klug, mutig und voll Gottvertrauen.

Er dankt und sagt der Mannschaft ein paar Worte, die sie noch heut zitieren, wenn sie von ihrem Admiral sprechen: „Morgen wollen wir sie treffen, die Rothosen! Mag uns der Teufel holen — aber die Goeben kriegen sie nicht!“ Da brausen die Hurras über das Meer, und für den Streich, den er vorhat, nennen sie ihn gleich den Zieten-aus-dem-Busch.

Unten, im Bauch des Schiffes, hören die Heizer die Luft erdröhnen — es wird doch nicht geschossen? Aus den glühenden Bunkern klettern sie hervor, in ihrem geschwärzten Kohlenanzug, wie sie das Rufen und Singen traf, und eh einer sich versieht, haben sie ihn hochgehoben, den Admiral, auf ihre Schultern, und rufen ihm ihre Hurras zu, mitten im abendlichen Mittelmeer. Auf dem weißen Rock des Admirals, vorn und hinten, drücken sich die schwarzen Finger ab. Der Träger war so stolz darauf, daß er den Rock zwei Tage lang nicht auszog.



Klar zum Gefecht



Goeben in höchster Fahrt

Lau ist die Sommernacht, unter den Sternen liegen und sitzen Offiziere und Leute an Deck, blicken empor, reden und schweigen, denken, wünschen, beten um Sieg. Jetzt, da er sicher sein kann, um neun Uhr abends, detachiert der Admiral von der Südspitze Sardiniens aus die Breslau: Kurs nach Bône. Dort, an der algerischen Küste, soll sie bei Morgengrauen schießen, und sogleich aufschließen. Er selbst will daselbe in Philippeville tun. „Alles in Ordnung?“ fragt der Admiral. — „Alles in Ordnung!“

Niemand schläft. Souchon arbeitet mit seinem ausgezeichneten Stabschef, Kapitän Buisse. Überraschungen sind immer möglich. Erst bei Tagesanbruch werden wir die Küste sehen, dann wird der erste Schuß fallen, und dann —? Gibraltar oder Adria! Es ist Mitternacht. Ein paar Minuten fehlen zu zwölf.

Da kommt, aufs höchste unerwartet, der erstaunliche Befehl durch die Luft geflogen: „Von größter Wichtigkeit, daß Breslau und Goeben schleunigst nach Konstantinopel fahren.“

Der Admiral steht auf der Brücke, er denkt in die Nacht hinein: Seit fünf Tagen erwarte ich einen Befehl. Jetzt kommt er und weist mich nach Osten, während

ich grade nach Westen fahre. Ein schlüssiger Befehl mit höchst politischem Zweck und Hintergrund. Denn wie könnten wir durch die Dardanellen, ohne daß ein Einverständnis existierte? In vier Stunden wird es hell, dann kann ich schießen. Und nun sollte ich es aufgeben, der ganzen Welt zu zeigen, wie ein deutsches Schiff, allein im Mittelmeer, von feindlichen Flotten umstellt, am ersten Kriegsmorgen den Feind bombardiert? Nur, um zwölf Stunden für die Dardanellen zu gewinnen? — Wie aber, wenn ich schon morgen dem Feind begegne? Malta muß ich passieren. Wenn er mich verfolgt, und meine Kohle reicht nicht mehr? — Sie muß reichen! Jetzt ist es Eins. Schon schwimmt die Breslau auf ihr Ziel zu, wir auf das unsere.

So denkt der Chef der Mittelmeerddivision in dieser Nacht vor Algier und weiß nicht, daß, durch raschere Nachrichten begünstigt, schon vor zwölf Stunden der Kommandant der Augsburg in der Ostsee dasselbe dachte, vor Libau fuhr und schoß.

Um vier Uhr morgens im letzten Mondscheinlicht sieht die Goeben die graue Küste von Algier. Dann zwischen Mond und Dämmerung verschwindet jede Spur; im Finstern fährt das Schiff auf sein Ziel: Philippeville.

Denn nur wenn es bei Morgengrauen eintrifft, kann der Streich gelingen. Um 4.30 wird Klarschiff angeschlagen. Die deutsche Flagge wird gehißt. Dann wird es hell, das Schiff steht vor dem Ziel. Alle Gläser und Augen suchen den Strand ab, suchen Bahnhof, Leuchtturm und Magazine. Sie sind nur 60 Hektometer entfernt: man kann die Leute auf dem Pier gehen, den Leuchtturmwärter durchs Fernglas forschen sehen, was das da draußen wohl für ein Schiff sei. Fischerboote kommen nahe, blicken neugierig auf den Fremdling, wie im Frieden. An Bord steht jedermann und wartet in letzter Spannung auf seinem Posten.

Das Warten dauert zwei Stunden und mehr. Die Leute streicheln die Geschütze, drollige Wünsche reden sie den Granaten ein. Unten, im Innern der Türme suchen sie durch das Glas den Leuchtturm auf, der als Seitensichtlinie dient. Neben dem Turm steht der Wärter. Endlich, nach unerträglichem Warten, schlägt die Salvenglocke. Der elektrische Knopf am Geschütz wird gedrückt, der erste Schuß im Mittelmeer geht los, — nicht auf den Leuchtturm! Die zweite Salve liegt mitten im Hafen. Der Bahnhof brennt, die Flamme schlägt empor, jetzt jubeln die Matrosen. Nach der

dritten Salve, die die Kohlenprähme und Lager trifft, brennt es hinter der Mole.

So ging es weiter: 43 Schuß in 6 Minuten, alle in den Hafen, keiner in die Stadt. Philippeville ist ziemlich stark befestigt. Warum schwiegen die feindlichen Haubitzbatterien? Erst als die Goeben fertig war und abdrehete, fing Frankreich an zu feuern. Die Schüsse lagen gut, aber ohne Treffer. Und während die Goeben mit äußerster Kraft in See ging, immer noch schießend, konnten die Offiziere beim Heckgefecht deutlich erkennen, wie drüben die Leute in Weiß von ihren Geschützen fortliefen. Dabei wuchs das Feuer, der Wind verbreitete es am Lande.

Eine Stunde zuvor hatte die Breslau, 30 Seemeilen entfernt, auf 46 Hektometer die Stadt Bône beschossen, Hafenanlagen, Signalstation und drei Dampfer im Hafen zerstört. Der Feind hatte keinen Schuß gelöst.

Jetzt suchte ein Schiff das andere.

## Freund oder Feind?

Um vorzutauschen, er führe nach Gibraltar, hatte der Admiral Kurs Westen genommen. Die Absicht glückte. Denn als Goeben längst abgedreht und ihren wirklichen Kurs nach Osten genommen hatte, fing sie nach neun Uhr zwei offene Funkprüche der Franzosen auf: „Bône est attaqué, allemand croiseur. Se dirige à toute vitesse à Philippeville. Avisez!“ Ferner: „Croiseur allemand, après avoir attaqué Philippeville, continue à l'ouest à toute vitesse.“

Als dies der Admiral hört, lacht er. Denn nicht allein ist seine List gelungen — er erfährt sogar durch den höflichen Franzosen, daß auch die detachierte Breslau gute Arbeit verrichtet hat.

Sie ist noch nicht in Sicht, es ist zehn Uhr. Eine Rauchwolke zeigt sich. Klar Schiff! Alles blickt gespannt durch die Gläser. Große Enttäuschung, als es nur ein belgischer Kohlendampfer ist. Man hatte auf einen jener französischen Panzerkreuzer gerechnet, die dauernd

durcheinander funkten; denn sie wußten jetzt, daß Deutsche in der Nähe waren. Der Belgier machte sich — angstvoll, als hätte er ein schlechtes Gewissen — zur Übergabe bereit. Am nächsten Tage hätte man ihn versenkt. Heute — als Freund — gibt ihm, nach kurzer Untersuchung, das deutsche Flaggschiff Signal: „Glückliche Reise!“

Unter den vielen Telegrammen, die jetzt an Bord aufgenommen werden, lautet das erstaunlichste: „Auf der Hut vor englischen Schiffen!“ — Also doch!

Eine halbe Stunde später, um 10 Uhr 13, sieht Breslau Rauchwolken im Osten: zwei große Schiffe kommen in Sicht. Um 10 Uhr 38 sieht Goeben ein Schiff von Nordwesten auf sich zusteuern. Alles läuft auf Gefechtsstation. „Franzosen von Toulon!“ ruft die Mannschaft. „Jetzt geht's los!“ Aber nach zwei Minuten erkennen sie: „Das ist ja die Breslau! Sollte doch von Osten kommen!“ Und auf hundert Meter fahren die beiden Schiffe aneinander heran und bringen sich gegenseitig drei Hurras, mitten im Meere, weil jeder seine Sache gut gemacht hat. Aber wenige Minuten darauf siehtet auch Goeben die fremden Schiffe.

4. August 1915, 10.50 vormittags: Zwei deutsche

Schiffe sichten zwei englische. Mit hoher Fahrt nähern sich beide Paare. Auf beiden Seiten trägt das größere Schiff die Admiralsflagge. Beide Admirale stehen auf ihren Brücken und erkennen sich und erkennen die Lage.

Beide Admirale denken: Dort fährt Souchon — dort fährt Milne. Ich habe Funksprüche, daß die Spannung aufs höchste gestiegen ist. Jede Stunde birgt den Krieg. Übrigens — denkt Milne — bin ich der Ältere. Übrigens — denkt Souchon — auch wenn ich grüßen wollte, meine Geschütze sind ja voll Granaten. Wäre ein etwas scharfer Salut! Aber ist er nicht der gute Freund von gestern? Funken Sie herüber: „Entschuldigen Sie, daß ich nicht salutieren kann, ich bin in Kriegsbereitschaft.“ Als die Ordonnanz mit dem Auftrag die Treppe herunterspringt, ruft sie der Admiral zurück: „Nein, lassen Sie's!“

Der Admiral denkt: Wahnsinn! Ist er Freund oder Feind? Fahren hier mit ausgeschwenkten Geschützrohren gefechtsklar aneinander vorüber — und sollen uns grüßen? Käme nur jetzt die zweite erlösende Nachricht durch die Luft! Übrigens könnte ich gar nicht Feuer eröffnen. Zusammen sind uns die beiden überlegen. Wie aber, wenn der Engländer bei seiner besseren Ver-

bindung über Malta den entscheidenden Funkspruch vor mir erhält? Jetzt? Vielleicht in drei Minuten? „In Bereitschaftsein ist alles.“

Breslau war zur Aufklärung nach Norden gesandt und stand jetzt auf der andern Seite der Engländer. Alles, was Gläser hat auf den deutschen Schiffen, schaut hinüber: ob der Engländer alle Geschütze gerichtet, ob er sie alle besetzt hat. Drüben die Engländer stehen genau so spähend an der Reling. Die Schiffe waren *Invincible* und *Inflexible*, zwei *Dreadnoughts*, von denen der erste am 18. März an den Dardanellen havariert ist. So fuhren in dieser Stunde des entscheidenden 4. August die deutschen und die englischen Schiffe auf 90 Hektometer Abstand mit Gegenkurs aneinander vorüber, am klarsten Sommermittage, alle Mann auf Gefechtsstation. Das Ganze dauerte, vom Auftauchen bis zum Passieren, bei 36 Meilen Annäherungsgeschwindigkeit, keine 20 Minuten. So lange hatte der Admiral zu denken Zeit. *Ships that passed in the sun.*

Aber in der gleichen Stunde saßen in London, Paris und Petersburg, in Wien und Berlin an grünen Tischen dreißig Männer und wägten die Geschicke der Völker, wägten Deutschland und England ab. Die Diplomaten

wägen, die Admirale warten, die Seeleute fluchen. Aus dem Turm stecken die Matrosen die Köpfe hervor, gucken über Deck und rufen ziemlich laut: Teufel! Warum schießen wir denn die beiden dicken Schiffe nicht ab? Die Welt ist gegen uns verbündet! Jetzt ist alles eins!

Da drehen plötzlich, vor den staunenden Augen der deutschen Matrosen, die beiden Engländer nach kurzer Fahrt auf Gegenkurs mit einem Male um, auf knapp hundert Meilen. Ja, sie machen kehrt, sie setzen sich ins Kielwasser, sie folgen! Kurz darauf kommt, Steuerbord voraus, ein dritter englischer Kreuzer in Sicht. Er ist von der Weymouth-Klasse, bleibt in großem Abstände, hält aber ständig Fühlung.

Der Admiral steht auf der Brücke, er denkt: Sie verfolgen mich, sie sind mir überlegen. Mit dem zweiten Dreadnought kann es die Breslau nicht aufnehmen. Der dritte, der kleine, funkt unzweifelhaft in diesem Augenblick nach Malta, und meldet, wohin wir fahren. Die englische Flotte, die französische kann jeden Augenblick auftauchen. Kreisen sie mich ein, so bleibt nur ehrenvoller Untergang. Ich muß die Stunden nutzen, die mir noch bleiben bis zum englischen Kriege. Kohlen erreichen, Messina erreichen, um mich zum letzten

Kampfe voll zu füllen! Auf zum Kampf mit der Maschine! Milne hinter mir glaubt, daß ich höchstens 12 Meilen laufen kann. Er weiß nicht, daß ich längst wieder 28 laufe. Los! Mit höchster Kraft und mit den letzten Kohlen! Die Nacht gewinnen, Verfolger im Dunkel verlieren, den Hafen gewinnen! Wer läuft schneller?!

Und Goeben und Breslau vermehren die Fahrt, bald bringen sie sich auf 24 Meilen. Der Engländer staunt, hält aber gleichen Schritt, immer hinterher. Schon fängt die Kohle an, knapp zu werden, schon sind die nahen Bunker leer, von hinten muß sie herbeigetragen werden. In eine Bunkertasche ist etwas Wasser gedrungen, weil der Aschenjektor leckte. Unten können sie noch schaufeln und die Körbe heranschleppen, oben muß der Mann die Kohle mit Besen, mit den Händen holen und füllt sie in die Körbe. Leute! Hände! Jetzt wird der neue Kriegszuschlag an Menschen kostbar! Die Heizer — viele in Badehosen — können es allein nicht schaffen. Die Seeleute der Kriegsfreiwache kriechen in die Bunker, mit ihren Offizieren! Jeder faßt an. Keiner hat das Gefühl der Gefahr, jeder nur den Ehrgeiz, den Engländer in diesem Wettrennen zu besiegen. Alles hängt ab von der

Kohle! Maschinenöl! Gießt Maschinenöl auf die Kohle! Um zweiten Kessel wird ein Mann ohnmächtig. Gleich steht ein Ersatzmann da, ohne Befehl. Ein Geschützmatrose, der Freiwache hat, als Komiker bekannt, singt den Kameraden vor, rezitiert Gedichte, damit sie Glut und Erschöpfung für Augenblicke vergessen. Niemand will sich ablösen lassen, zwölf Stunden stehen die Heizer am Kessel, dann taumeln sie an Deck, sinken hin, wo sie stehen, der Heizer, der Stabsarzt, der Obermaat liegen auf Deck nebeneinander, alle Hängematten sind leer. Niemand schläft länger als zwei Stunden, dann wieder herunter: Kohle schleppen, Kessel heizen!

Plötzlich, gegen sieben Uhr abends, lassen die Engländer nach. Da laufen ein paar Mann von Deck herunter in den Heizraum: „Der Kerl sackt achteraus! Wir werden ihn los!“ Jeder will herauf, jeder will es sehen, und wer unten keine Minute entbehrlich ist, dem ruft einer von oben zu: „Er sackt! Er sackt! Wir werden ihn los!“

Bald geben nun auch die Deutschen nach, vermindern das Tempo, um Kohle zu sparen, um Kessel zu schonen. Alles atmet auf, nur die echten alten Heizer brummen: sie wollten weiter mit äußerster Kraft, sie wollten zeigen, „was für ein Schiff sie unter den Beinen haben“.

Nach Sieben sind die Kreuzer verschwunden, nur der kleine, der dritte, hält noch Fühlung, wenn auch weit entfernt. Um ihn zu täuschen, nimmt der Admiral Kurs auf Neapel. Der Mond ist aufgegangen, aber die Bewölkung wechselt. Das wäre kein Seemann in Gefahr, der nicht das ungewisse Licht eines wolkenüberjagten Mondes ausnützte! Der Admiral wartet, bis er im Wolkenschatten steht, dann gibt er Befehl: „Hart abdrehen, Kurs auf Messina.“ Er kann den kleinen Engländer im Mondlicht sehen, der Engländer sieht ihn im Schatten nicht. Noch immer glaubt er den Verfolgten vor sich, und während die deutschen Schiffe, der Rettung nahe, nach Südosten dampfen, sehen sie den Engländer ungestört seine Fahrt nach Nordosten fortsetzen.

Bald fahren sie an der sizilischen Nordküste entlang, Breslau immer dicht unter Land. Doch die Nacht schafft allerhand Gespenster. Jeden Augenblick duckt sich einer an Deck, beschattet die Augen, blickt flach über die ungewiß beleuchtete Fläche: „Herr Leutnant, ist da nicht was?“

Unablässig spielt der Funkentelegraph. Funkpruch, 8 Uhr 40 aufgenommen: „Fähnriche zu Leutnants befördert.“ Wie lange werden sie es bleiben? denkt der Admiral, denkt mancher Offizier. Die neuen Leutnants

aber lachen sich zu, sie denken bloß: Ein paar Kriegsjahre, bis zum Oberleutnant! So lacht die Jugend dem Schicksal in die Zähne.

Zwei Stunden später: entscheidende Funkprüche. Elf Uhr meldet Sebeniko dringend eine nachmittags vom Admiralstab in Berlin abgesandte Nachricht: „Kriegsausbruch mit England stündlich zu erwarten.“ 11 Uhr 10 meldet Breslau dem Flaggsschiff: „Fünf abgeblendete Fahrzeuge, anscheinend Torpedoboote, zu sehen.“

Zwei Minuten später, 11 Uhr 12 nachts, entziffert der Funkenoffizier bei seiner Lampe mit seinem Code-Buch diesen Funkpruch aus Norddeich:

„England hat den Krieg erklärt.“

Den hergeblizten Spruch trägt er, knapp zwei Stunden nachdem ihn London und Berlin erfahren, im Mittelmeere auf die Brücke. Admiral und Stab, die seit Tagen und Stunden durch Depeschen vorbereitet waren, sind nicht erstaunt, aber auch die Mannschaft, unter der die Kriegserklärung wenige Minuten später ausgepiffen wird, — bleibt still. Hatte sie gestern in ihrer Frische den französischen Krieg mit Jubel aufgenommen — heute ist sie halbtot von furchtbarer Ar-

beit. Erschöpfung, und dazu tritt ein ungeheurer Ernst, mit dem die Leute diese Thatfache fassen: Niemand konnte sie tiefer enttäuschen als den deutschen und den englischen Seemann. Still stehen sie an den Geschützen, als der Offizier vorbeikommt und sie anspricht.

Die gemeldeten Torpedoboote bleiben in Sicht, aber fern. Sind es Fischerboote ohne Lichter? Es wird nicht sicher festgestellt.

Kurz vor der Einfahrt in Messina trafen sie nochmals Torpedoboote, es waren Italiener. Lautlos fuhren sie vorbei, ohne Signal, ohne Gruß. Lautlos setzten sie sich vor und hinter die deutschen Schiffe, lautlos fuhren sie, als diese vor Anker gingen, zur Straße von Messina heraus.

Am 5. August, früh vier Uhr, blickten zweitausend deutsche Matrosen aus tiefen Augen, bleich und schwarz, auf die leise gerötete Fläche im Umkreis der Stadt, und müde Blicke verfolgten ein paar schneeweiße Segel, die sich in der Sonne blähten, als wäre die Welt voll Frieden. Diese Deutschen, die vor 52 Stunden hier ausgelaufen waren, hatten indessen zwei Städte beschossen, zwei Kriegserklärungen empfangen, und waren einem Freund entlaufen, der sich um Mitternacht zum Feind

verwandelt hatte. Laumelig ging die eine Hälfte der Mannschaft, die jetzt frei bekam, von Bord, denn auf Deck der Kriegsschiffe war es heiß und schwarz. Sie gingen zum „General“ hinüber, klappten die schönen Promenadenstühle auseinander und fielen darauf zusammen. Mit schweren Schritten tappten sie die Treppen herab, öffneten die Kabinenthüren und sanken, schwanzend, heiß und schwarz, in die schönen weißen Betten, in denen vor drei Nächten die reichen Damen ihre Luxusfahrt nach Afrika begonnen und eine tropische Eleganz vorausgeträumt.

Über ihren Köpfen rasselte der Kohlenkran, riefen die Stimmen, spielte Musik. Sie hörten nichts. Sie schliefen.

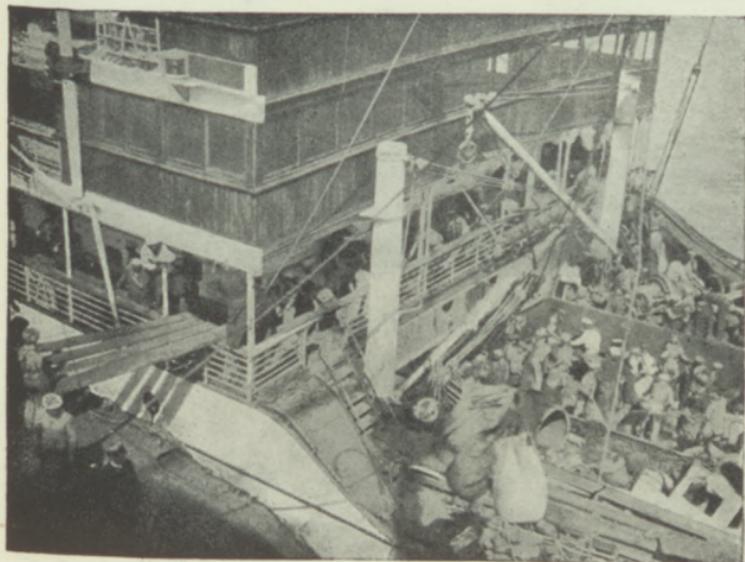
## Entschluß

Der „General“ war die Erholungsstätte. Alles gab er her, was die Seeleute brauchten: Kohle und Öl, Sauberkeit, Liegestühle und Betten, Fleisch und Bier. Während die Schiffe ihren Streich in Algier führten, füllte er sich mit Kohle auf bis über die Lademarke, für den Fall, daß die neulich mühsam erlangte Erlaubnis zum Kohlen aus Rom wieder zurückgenommen würde. Und so ist es gekommen. Der Admiral ging von Bord — er allein, niemand von der Mannschaft, die eine Sage mit klingendem Spiel zum Konsulate ziehen läßt — und verhandelte durch den Konsul mit der Regierung.

„Einmal Kohlen“ — sagten lebhaft die Bundesgenossen — „aber nicht gleich wieder!“

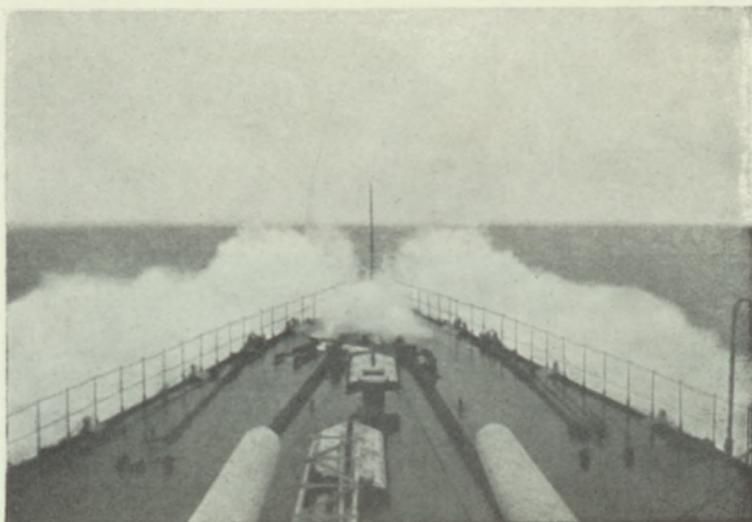
„Ich habe das eine Mal nicht ausgenutzt, — sagte ruhig der Admiral — vorgestern. Heut komme ich wieder, um den mir zustehenden Rest zu holen.“

Denn, hatte auch der „General“ viel hergegeben, es langte nicht für die entscheidende Fahrt, die nun bevor-

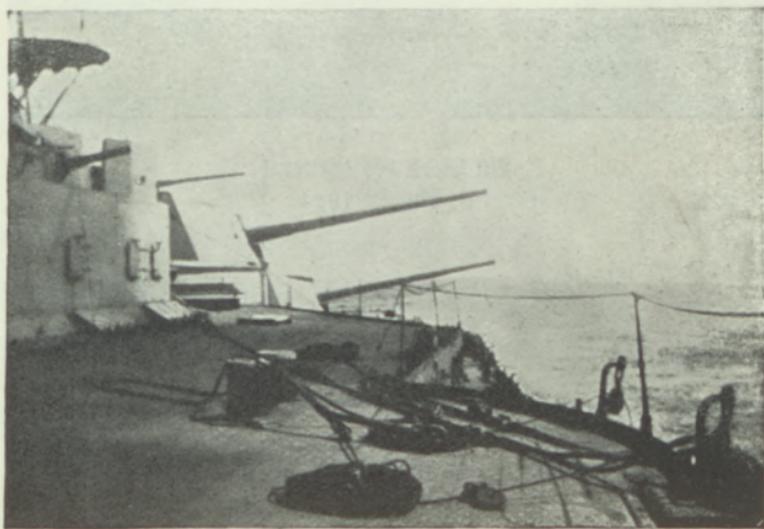


An Bord des General  
5. August 1914

© 1914 by the General



Goeben läuft 25 Meilen



Goeben mit ausgeschwenkten Geschützen

stand. Die Schiffe waren leer, als sie kamen, die Goeben hätte kaum noch einen halben Tag fahren können. Eile war nötig, denn länger als vierundzwanzig Stunden durften die Schiffe nicht bleiben, sie mußten fort. Es war ja ein „neutraler Hafen“.

Im Hafen lag ein englischer Kohlendampfer — „Wilster“ —, dessen Kohle der Firma Stinnes für die deutsche Mittelmeerdivision gehörte, gemäß früherer Verabredung. Wilster sollte grade löschen. Er mußte noch nichts vom englischen Kriege. Nun lag alles daran, ihn vom englischen Konsul fernzuhalten. Zu diesem Zweck beschloß Kapitän Busse mit dem italienischen Vertreter von Stinnes, den englischen Kapitän, der als Trinker bekannt war, betrunken zu machen und dann seinem ersten Offizier durch Geld die Herausgabe der Kohle zu suggerieren.

Das glückte! Im Kontor von Stinnes trank der Engländer, vom italienischen Kommis kräftig unterstützt, so viel Whiskys, daß er alsbald auf dem altmodischen Sofa einschliefe. Der englische Konsul aber, der unglücklicherweise im selben Hause wohnte, suchte stundenlang vergebens seinen Landsmann zu sprechen. Der fluchte nur und schlief wieder ein, indem er seinen Ersten

Offizier zum Vertreter bestimmte. Inzwischen sprach der deutsche Offizier mit Rom, um durch die Deutsche Botschaft Herausgabe der Kohle aus dem Zollbezirk zu erwirken.

Schließlich gab der Erste Offizier die Kohle her — aber da verbot die italienische Regierung, vom englischen Konsul bedrängt, die Weitergabe an deutsche Kriegsschiffe. So mußte die Kohle erst auf den Kohlenplatz von Stinnes gebracht werden! Aber aus dem dicht daneben liegenden Kohlenlager der italienischen Marine fuhren in selbiger Nacht viele Leichter mit schönster Kardiffkohle zu den deutschen Schiffen heraus auf die See. Das elektrische Licht war programmäßig ausgegangen und die Zollwächter an der kritischen Stelle blieben unsichtbar . . . .

Am selben Nachmittage sammelt sich das halbe Duzend deutscher Handelsschiffe um Goeben und Breslau. Aus ganz Sizilien sind deutsche Dienstpflichtige in den letzten drei Tagen zusammengekommen, und diese und jene von den Handelsschiffen drängen sich zum Dienst an Bord des Flaggschiffs. Ein alter, nicht mehr dienstpflichtiger Mann steht neben einem Sechzehnjährigen, sie waren auf „General“ Steward und Küchen-

junge. Dreimal wird der Junge vom Arzt zurückgestellt, immer steht er wieder in der Reihe, bis er es schließlich durchsetzt mitzufahren. Alle Strapazen macht er durch, und heute wächst er zum tüchtigen Matrosen.

Jeder wird eingestellt zum Kohlen, zieht eine blaue Bluse an und hilft. Öl, für das die Behältnisse nicht ausreichen, wird in die Kartuschenbüchsen von den gestern vor Algier abgeschossenen Granaten gegossen. In Lärm, Staub und Hitze spielt die Musik, um die Leute zu stärken.

Es eilt. Schon mehren sich von verschiedenen Seiten die Nachrichten, daß feindliche Schiffe im Norden und im Süden stehen. „Ein Geschwader von acht Schiffen“, heißt es einmal. Die Kapitäne lassen die Mannschaften achtern antreten, mit reinem Unterzeug, guter blauer Hose. Jetzt geben die Kapitäne amtlich die englische Kriegserklärung bekannt, und der eine fügt hinzu: „Draußen liegen zwei Flotten unserer Feinde. Wir sind nur zwei Schiffe. Trotzdem wollen wir's wagen. Denkt an den Untergang von S. M. S. Itis!“ Und dann drei Hurras und Musik.

Jetzt weiß jeder genug. Der Feind blockiert die Straße von Messina, es wird eine Fahrt auf Leben und Tod.

Denkt an den Untergang der *Fitis*! Das klingt anders als vorgestern die Worte des Admirals! Und zwischen Lärm und Qualm hocken und sitzen auf Kisten, auf Säcken, an der Reling die Leute und schreiben Karten in die Heimat: daß sie leben und guter Dinge sind. Sie überlesen die Karten, sie zaudern, eine Sekunde lang verdunkelt sich ihnen die Schrift, — dann springen sie auf, heiter und unverzagt, steigen dem Koch auf „General“ in die Küche, nehmen ihm sein schönes Hackefleisch, und mancher, der beim Bäcker Brot verlangt, bekommt, weil es grade kein Brot gibt, Kuchen.

Mitten in der Bewegung bleibt Einer ruhig: das ist der Admiral. In diesen Tagen furchtbarer Verantwortung, als alles auf seinen Schultern lag und er dem Kaiser an zweitausend Mann und zwei kostbare Schiffe durch alle Klüfte der Gefahr in einen Hafen lotsen soll, von dem ein Meer ihn trennt, — hat niemand ihn erregt oder verzagt gesehen. Er ist ruhig und denkt. Aber als er am Abend bei Tische sitzt, lassen sich italienische Offiziere bei ihm melden: „Im Auftrage des Kommandanten von Messina“. Der Admiral bittet die Bundesgenossen Platz zu nehmen. Sie lehnen ab und bleiben stehen.

„Wie es beliebt. Was wünschen Sie?“

„Wir sollen anfragen — erwidert der Älteste auf deutsch — wie lange die deutschen Schiffe hier zu bleiben gedenken. Sie dürfen nur 24 Stunden bleiben — im neutralen Hafen.“

Die letzten Worte gingen ihm schwer von den Lippen. Ist dieser italienische Offizier bei solcher Mission nicht zu bedauern? Der Admiral verzieht keine Miene.

„Sehr wohl. Ich werde 24 Stunden bleiben.“ Pause.  
„Selbstredend rechne ich die Frist von diesem Augenblicke an, wo Sie mich informieren, daß Messina in der That — ein neutraler Hafen ist.“

Nun war es entschieden: am nächsten Tag mußten sie fort, den Durchbruch zu versuchen. Aber diesen ganzen kostbaren Tag hat ihnen die knappe Antwort des Admirals verschafft — und die völlige Verblüffung der neutralen Offiziere. Der Tag geht schwindelnd schnell vorüber. Noch einmal wird klar Schiff gemacht, alles was nicht nagelfest ist, und vieles was nagelfest ist, über Bord gegeben. Der „General“ nimmt alle Kräne und Boote, Holzwerk, Petroleum, Benzin von beiden Kriegsschiffen an Bord, in der letzten Stunde auch noch die Admiralspinasse. Alle Farbe, weil sie leicht brennbar ist, wird

jetzt und auch noch zu Beginn der Fahrt entfernt, die Holzbekleidung in der Messe wird abgerissen.

Jetzt bringen die Matrosen ihre Kanarienvögel an, ihre Kägen, Korallen und Stickerereien, die sie in Afrika für die Heimkehr erstanden hatten. Wem geben sie diese kleinen Wesen und Dinge? Den Frauen. Die vier Stewardessen an Bord des General nehmen die Tiere und Andenken mit. Sie sind nicht von Bord gegangen, diese tapferen Frauen, obwohl es ihnen ihr Kapitän vorschlug. Sie gehören zum Schiff, das fühlen sie, und bleiben an Bord, wenn auch keine Kabine mehr zu säubern und keiner Dame mehr das Kleid zuzuhaken ist, wenn auch aus dem Luftschiff ein Hilfskreuzer werden soll, dem Untergang oder Gefangenschaft wahrscheinlich ist.

Auch die arabischen Feuerleute lehnen ab von Bord zu gehen. Bei ihrer Heuerung in Aden sind sie nach den Normen der englisch-indischen Verträge übernommen, wie britische Untertanen, während sie eigentlich Osmanen sind. Aber der Vormann tritt vor den Kapitän, und er sagt in gebrochenem Englisch: „Wir bleiben — gegen England!“

Der Admiral ist allein mit seinem Stabschef, er denkt seine Pläne.

Hier ist der Befehl, den er am Nachmittag dieses 6. August an seine drei Schiffe ergehen ließ: „Berichte vom Feind sind unbestimmt. Ich nehme an, daß feindliche Kräfte in der Adria stehen und daß die beiden Ausgänge der Messina-Straße bewacht werden. Absicht: Nach Osten durchzubrechen und die Dardanellen zu erreichen. Ausführung: Goeben läuft um fünf Uhr aus mit 17 Seemeilen Fahrt, Breslau folgt in Abstand von fünf Seemeilen und schließt mit Dunkelheit auf. Ich werde zunächst den Eindruck zu erwecken suchen, daß wir nach der Adria wollen und, falls dies erreicht, in der Nacht mit Rechtsrum und höchster Fahrt Vorsprung auf Kap Matapan zu gewinnen und womöglich die feindliche Fühlung loszuwerden suchen... Dampfer General läuft sieben Uhr nachmittags aus, dicht unter der sizilischen Küste und sucht Santorin zu erreichen. Sollte er aufgebracht werden, so sucht er dies möglichst durch F.=L. zu melden. Erhält er von mir keine weiteren Befehle, so erbittet er solche von Loreley (Stationschiff in Konstantinopel).“

Es klingt wie ein Testament, aber wie das eines Mannes, der entschlossen ist zu leben. Und es ist, als hätte der Admiral die Entwicklung vorhergesehen, denn Punkt für Punkt trifft alles ein, was er vorgedacht.

Aber zugleich schien das Schicksal diesem Kopfe immer neue Schwierigkeiten aufzudringen. Kaum hat er nach menschlichem Ermessen alle Faktoren bedacht und abgewogen, so trifft ihn auf dieser Fahrt immer ein neuer, ein hemmender Faktor, der alles in Frage stellt: auch für morgen stand dies neue Hemmnis schon bereit!

Den entscheidenden Entschluß hatte der Admiral allein fassen müssen. Aber bald kam ihm, auf See, eine elektrische Mahnung nachgeflogen: Funkspruch: „Seine Majestät erwarten, daß Goeben und Breslau sich mit Erfolg durchschlagen werden.“

## Durchbruch

Am 6. August 1914 Punkt fünf Uhr nachmittags lief S. M. S. Goeben aus der Reede von Messina, vorbei an Breslau und General, die in Abständen folgen sollten. Es spielte die Kapelle, es sangen die Matrosen, Mützen wurden geschwenkt, Tücher und Hände; aber mancher, der beim Vorüberfahren den Kameraden vom Schwesterschiff erkannte, dachte: Seh ich dich morgen wieder? — und er schwieg. Alle wußten, nun gilt es durchzubrechen, aber alle glaubten: nach der Adria!

Zuerst fuhr das Schiff Zickzackkurs, denn alles, was noch überflüssig war, lag an Deck geschichtet, um jetzt im Meere zu versinken; damit nichts in die Schraube fiele, drehte das Schiff den eisernen Rumpf hin und her. Da fielen die letzten Bootsmasten und Kisten, große und kleine, ernste und drollige Dinge von Bord, und die kleinen Fischerboote folgten eifrig, um etwas zu ergattern. Aber mächtig hob sich nun zum erstenmal das völlig gefechtsklare, kahle Schiff, eine riesige Festung.

Für den, der den ersten Feind melden würde, hatte der Admiral einen Taler ausgesetzt. Kaum war das Schiff aus der Straße heraus, da konnte ein Signalgast den Taler schon verdienen.

„Backbord voraus, in der Ferne ein Kreuzer.“

„Klar Schiff zum Gefecht.“

Der englische Kreuzer war von der Weymouth-Klasse und, wie sich später zeigte, derselbe Gloucester, mit dessen Leuten die Breslau-Matrosen heute vor acht Tagen vor Durazzo Wasserpolo gespielt hatten. Auf hundert Hektometer kam er heran. Jetzt endlich, jetzt werden wir schießen, das erstemal einen Engländer schießen! An den Geschossen zucken die Hände. Wie am Start die edlen Pferde, so stampfen und warten voll Ungeduld die Leute und die Offiziere auf das Zeichen: Feuer! — Warum warten wir? Sicher funkt er schon an sein Geschwader, daß wir da sind!

Der Kommandant fragt an beim Admiral: ob er schießen solle? —

Nein. —

Nein? — Staunen.

Die Funkenoffiziere begreifen die Absicht noch weniger. Sie hören am Ton, daß dieses Schiff sie soeben

meldet. Obwohl sie die chiffrirten Worte nicht verstanden, merkten sie an Ruf und Antwort: sie waren erwartet, alles war vorbereitet. Der Kreuzer gab Signal, dreistellige Gruppen. Eine Gruppe lehrte öfters wieder: „Wumufu“: die Zahl der Buchstaben entspricht der der Goeben. (Noch lange haben sich die Leute in der Funkenbude „Wumufu“ genannt.) Der Lage nach kann der Funkenoffizier mit Bestimmtheit schließen, daß das chiffrirte Signal des feindlichen Kreuzers lautet: Goeben nimmt Kurs auf Adria.

Stören! — denkt der Offizier — ich will ihn stören! Andere ich die Welle mit seiner Welle, so kann ich die Signale, die er seiner Flotte nach rückwärts schießt, aufhalten, verzögern. Der Offizier fragt an beim Admiral: ob er nicht stören solle. Zugleich fragt der Kommandant ein zweites Mal an: ob er nicht schießen solle.

— Nein.

Niemand — außer dem Stabe — versteht den Admiral, während er schweigt und denkt: Das ist der Fühlungshalter, der ihnen melden soll, was wir tun. Dort fährt er, um uns zu retten, während er glaubt, uns zu vernichten. Er soll seine Arbeit tun. Ich will ihn nicht schießen noch stören. Denn was könnte mir der nächste Freund

in diesem Augenblicke Günstigeres bescheren, als ein Schiff, das ungestört Fühlung hält und jetzt dauernd seiner Flotte meldet: Die Deutschen wollen nach der Adria, während sie nach den Dardanellen wollen.

Es wurde dunkel, die Breslau schloß auf, es wurde zehn Uhr abends.

Da kam von der Brücke der Befehl: „Rechts um. Kehrt Steuerbord. Kurs auf Kap Matapan.“ Der Führungshalter sieht das Manöver, aber im Augenblick, da er der feindlichen Flotte melden will: Sie drehen ab, nach Osten, — jetzt befiehlt der Admiral: Stören! Mit allen Kräften stören!

Jetzt fing die Goeben an, das feindliche Funken durch tolles Funken zu stören und blieb dabei — zwei ganze Stunden lang! Indessen lag die feindliche Flotte sicherlich bei Malta und an der Straße von Dtranto, um die nach der Adria durchbrechenden Deutschen abzufassen. Statt daß sie nun den Engländer melden hört: Sie drehen ab nach dem Agäischen Meere! — erwartet sie ruhig die Deutschen an der Adria — todsicher, daß sie fällig sind. Währenddessen fahren diese Deutschen unangefochten weiter östlich, und nur der Führungshalter, atemlos funkend, sucht sich vergebens verständlich zu machen. Gleich

er nicht einem Träumenden, der schreien will und keinen Laut vorbringt? In diesen zwei entscheidenden Stunden hat er nur wenig absenden können, — das wissen die deutschen Funkenoffiziere durch Mithören und Beobachten des gegnerischen Funkenverkehrs, auch weil das internationale B. C. („Verstanden“) von keiner Seite durch die Luft kam. Einige Worte mögen, mit großer Verspätung, die Engländer verstanden haben. Das zeigte dann der nächste Tag. Die kritischen Stunden aber waren frei — fürs erste waren die Deutschen durch.

Wo steckte der Fehler des Feindes?

In England hat man diese Entschuldigung versucht: die Deutschen hätten einen englischen Geheimcode für Funkenverkehr besessen und durch falsche Funkprüche den Engländer zum Warten verleitet. Lohnt es dergleichen zu widerlegen?

Vor der Straße von Messina — nirgends anders hätten die Engländer warten müssen! Ihnen aber schien sicherer, in der Straße von Otranto zu warten, die vierzig Seemeilen breit ist: so gewiß waren sie, daß Goeben und Breslau nach der Adria durchbrechen mußten, um sich mit den Österreichern zu vereinigen. Diesen wahrscheinlichen Fall nahmen sie als gewiß und einzig möglich, der

freilich ferne liegende Gedanken an die Dardanellen kam ihnen nicht.

Aber mit Geschick hielt der vereinsamte englische Kreuzer Fühlung, die ganze Nacht hindurch. Es zuckte ein wildes Gefunke zwischen den Engländern hin und her, Verwirrung kam unter ihnen auf und wuchs, niemand schien etwas Gewisses zu begreifen. Da vollends Goeben und namentlich Breslau aussehen wie englische Schiffe, so gewinnt die Ansicht an Wahrscheinlichkeit, daß sich in dieser Nacht der Mißverständnisse englische Schiffe untereinander beschossen haben. Wenigstens hörte der „General“ von einer andern Stelle des Mittelmeeres aus schießen, und viele späteren Nachrichten bestätigen die Annahme.

Indessen hatte sich der Engländer auf fünftausend Meter an Breslau herangemacht und feuerte 11 Uhr 45 nachts einen Torpedo. Die Breslau, die sofort Steuer auf 25 Grad Backbord legte, wich dem Schuß mit dem Heck auf 80—100 Meter aus. Darauf nahm der Engländer wieder anderen Kurs und schien in der Nacht zu verschwinden.

Am Morgen des 7. war er wieder da. Diesiges Wetter und die vielen Inseln dieser Gegend um Kap Matapan

auszunutzen, das war der neue Gedanke des Admirals. Mit Goeben wollte er voraus, Breslau sollte im Kielwasser folgen, die Goeben deckend. Wenn dann die Goeben hinter einer Insel verschwand, sollte die Breslau viel Rauch entwickeln, hin- und herfahren und so die Fahrt der Goeben dem Feinde verbergen. Diese List hat aber der Feind durchschaut. Zu klug, um weiter nachzufahren, zu ungeduldig, um noch immer seine Flotte zu erwarten, die ihn — er wußte nicht warum — nicht hörte, entschloß er sich kurz und eröffnete noch vor den Inseln das Feuer auf Breslau.

Gegen Breslau wußte er sich im Vorteil, diesem Schiffe mit seinen 10,5" war er mit 15"-Geschützen überlegen. Er schoß, von 1 Uhr 43 bis 1 Uhr 50 auf 140 Hektometer, sieben Minuten lang, ohne Erfolg. Breslau erwiderte. Goeben, einige Meilen voraus, drehte beim ersten Schuß ab, um ins Gefecht einzugreifen. Als er aber die Goeben kommen sieht, die er sich überlegen weiß, dreht der Engländer auf der Stelle hart ab, fährt mit äußerster Kraft nach Norden davon und verschwindet hinter der Südspitze Griechenlands.

Gloucester hat seine Aufgabe erfüllt, jetzt sucht er die Freunde und wird ihnen melden, daß die Deutschen

nach den Dardanellen gehn. Breslau schließt auf. Nun zeigt sich, sie hat einen kleinen Treffer gegen den Gürtelpanzer weg, aber ohne Letz, nur eine Erschütterung. Gloucester seinerseits hatte — wie später bekannt wird — zwei Treffer erhalten: Boote zertrümmert und achtern aufgerissen.

An Bord der Breslau war damals ein Leutnant, der wußte seinen Schwager an Bord des Gloucester. Vor fünf Wochen hatte er dem Freunde die Schwester gefreit, vor acht Tagen hatten sie miteinander gespielt und gemeinsame Grüße der Frau und Schwester nach England geschickt. Jetzt schossen sie aufeinander.

Raum aber war der Verfolger erledigt — da kommt eine neue, die größte Gefahr. Sie kommt durch die Luft geflogen und zwar als Funkspruch an den Admiral: „Einlaufen Dardanellen vorläufig nicht möglich.“

Der Seemann hatte alles berechnet und will es wagen. Der Diplomat ruft ihm plötzlich ein Halt entgegen. Der Admiral denkt: Vorläufig nicht möglich? Vorgestern war es dringendes Bedürfnis! Soll ich, umstellt von feindlichen Schiffen, blockiert und endlich durchgebrochen, mit einem Male nicht dorthin, wohin



Offizierkorps der Goeben



Offizierkorps der Breslau

in diesen achtzig Stunden seit dem Befehl alle meine Gedanken bringen? Weiter muß ich! Aber — ist dies Ägäische Meer nicht reich an Inseln? Buchten muß ich suchen und Schlupfwinkel, um Zeit zu gewinnen, um Nachrichten zu geben und zu erhalten, wann dies „Vorläufig“ abläuft. Mit gutem Willen oder mit bösem: ich muß hinein! Der Kaiser hat's befohlen!

In dieser Lage — allein im Ägäischen Meere, ungewiß wohin steuern, außerstande, mit der Heimat oder mit der Türkei zu sprechen, in Unkenntnis über den heutigen Stand der deutsch-türkischen Verständigung — ruft der Admiral sein drittes Schiff an, das er für solche Fälle detachiert hat, und erteilt dem „General“ Befehl, schleunigst nach Smyrna zu fahren, um dort Verbindung mit Konstantinopel herzustellen. Dies ist das erstemal, daß er ihn anruft, denn gestern hat er jeden Verkehr mit ihm vermieden, um sich nicht durch die „Stimme“ zu verraten — durch dies Organ, das jedem drahtlos telegraphierenden Schiffe wie einem Menschen eigentümlich ist.

Indessen haben Goeben und Breslau, Kap Matapan passierend, nach Verabredung dort einen Kohlendampfer vorgefunden und ihm durch Flaggensignal befohlen zu warten. Sie suchen noch die Bucht, in der sie

in der Stille kühlen und die entscheidende Nachricht von Konstantinopel via Smyrna und „General“ abwarten können.

Bald darauf, gleich nach fünf Uhr nachmittags, begegnen sie zwei französischen Passagierdampfern; die suchen, dicht unter der griechischen Küste fahrend, Schutz für die tausend Reservisten, die sie vom Goldenen Horn nach der Heimat bringen sollen. Gefechtsklar fahren die deutschen Kriegsschiffe am Feind vorüber, aber sie schonen ihn, weil er in einer neutralen Hoheitsgrenze fährt. Der Krieg war erst drei Tage alt, noch wußte man nicht, daß in wenigen Wochen alle Pfeiler des Völkerrechts unter dem maßlosen Drucke zusammenbrechen würden.

Bis jetzt war tage- und nun wieder stundenlang der Admiral mit höchster Kraft gefahren, um den Verfolgern zu entgehen. Nun mit einem Male heißt es wieder langsam fahren, heißt es warten. Er denkt: Bis ich via Smyrna Nachrichten erhalte, müssen Tage vergehen. Dieses Inselmeer gibt den günstigsten Stand. Hier kreuze ich leidlich unsichtbar und fülle die Zeit mit kühlen, denn niemand weiß, was uns in diesem Meer, in diesen Tagen noch bevorsteht. So kreuzen die Schiffe

den ganzen 8., abends wird Breslau detachiert, den kleinen Dampfer abzuholen und nach Denusa zu bringen.

Denusa war die einsamste und wildeste der Inseln, die der Admiral auf der Karte und in der Landschaft fand. Hier fand man keinen funkenden Dampfer vor, noch weniger eine funkende oder labelende Station an Land, weder Militär noch Gendarmen, und als die beiden grauen Ungetüme mit ihrem kleinen schwarzen Begleiter in der Kusabucht vor Denusa vor Anker gehn, kommen nur ein paar Duzend verträumter griechischer Fischer an den Strand, die nichts vom Kriege wissen, kaum etwas von der Welt, und staunen zu den Fremdlingen hinüber. Doch jeden Augenblick konnte der Feind um die Ecke biegen. Ständig lagen während des Kohlens die beiden Schiffe unter Dampf. Zudem fuhr nachts die Pinasse vor der Insel umher.

Um jede Möglichkeit der Meldung oder Spionage mit etwa unbekanntem Mitteln zu verhindern, mußten die Matrosen ihre Mühenbänder umdrehen, und die Schiffsnamen wurden verhängt. So wird vom 9. nachmittags fünf Uhr bis zum 10. früh fünf Uhr ohne Pause gekohlt und zwar kriegswacheweise, damit stets eine Kriegswache klar sei, denn alle Geschütze und Scheinwerfer sind be-

setzt. Nachts ist alles abgeblendet, im Stodfinstern wird gefohlt. Als lägen sie an der Pforte einer Seefestung: so liegen gewaffnet diese deutschen Schiffe auf der Lauer, mitten in robinsonhafter Einsamkeit.

Nächst der Dunkelheit erschwert die kümmerliche Einrichtung dieses alten Kohlenkastens die nächtliche Arbeit: er hat nur einen Ladebaum zu vergeben, der ist zu kurz um auf Deck hinüberzureichen — und dies bei dem Wett-eifer der beiden Schiffe, deren jedes sich möglichst voll-laden will!

Und doch ist diese Nacht, in der die Kameraden im Finstern an einem unbekanntem Strande friedlich mit-einander um die Kohle kämpfen, die erste, in der sie sich nach den drei wildesten Tagen und Nächten ihrer Dienst-zeit besuchen, sprechen, die Hände schütteln können. Auch ist ihnen allen die eigene Stimmung neu, allen kommt sie überraschend. Hatte man nicht den Kampf auf Leben und Tod vorausgeföhlt, vorgestern, an jenem Abend, als sich die Straße von Messina zum Meere weitete? Und nun waren sie durchgebrochen, die Goeben ohne einen Schuß zu lösen, die Breslau nach ganz kurzem Ge-fehcht! Lagern ihre Magazine nicht voll Granaten? Waren die Herzen nicht voll Ungeduld zu schießen?

Trug nicht dies Meer unzählige Geschosse im Bauche feindlicher Schiffe?

Mit Staunen fühlten sie sich plötzlich in einer unkontrollierbaren Sicherheit — gerettet durch List, nicht durch Gewalt, durch Klugheit, nicht durch Geschütze. In dieser Nacht war ihnen zumute wie Menschen, die am Morgen nach einem Gelage erwachen, kaum wagen, den schweren Kopf zu bewegen — und bei der ersten Bewegung merken, daß sie heil sind und leicht. Unheimlich leicht war ihnen zumute. Ist das alles? Was würde morgen kommen? Niemand wußte, wohin die Fahrt ging, und wer etwas von den Türken flüsterte, wurde ausgelacht: Die Dardanellen waren doch geschlossen!

Inzwischen hatte der „General“, schutzlos als unarmierter deutscher Dampfer zwischen den englischen Linien im Mittelmeer kreuzend, seine Mission auf abenteuerliche Art erfüllt.

Als er am 6. abends Messina verließ, hatte er Befehl, nach der Insel Santorin zu fahren, in keinem Falle aber das Flaggschiff anzurufen. Dicht unter der sizilischen Küste fuhr er dahin. Um aber aus dem Kurs der allgemeinen Schifffahrt zu kommen, ging er südlich bis auf die Bai von Tripolis und dann erst außerhalb

der übrigen Linien nach Nordosten. Daß er von allen Kursen den gefahrlosesten wählte — dafür sorgten die Engländer! Da die Agenturen ihrer P. & O.-Line offen untereinander funkten, brauchte der „General“ nur etwa abzuhören: „Persia soll nicht nach Marseille laufen, sondern Kurs nach Malta nehmen, möglichst südlich.“ So erfuhr der Kapitän, welche Linie er meiden mußte, um nicht von feindlichen Dampfern getroffen und sogleich den Kriegsschiffen verraten zu werden.

Am 7. abends erhält er vom Flaggschiff den Funkspruch: „Nicht nach Santorin, sondern nach Smyrna fahren, Verbindung mit Konstantinopel schaffen.“ Am 8. fragt Goeben mehrfach an, ob nicht Verbindung mit Pola herstellbar, da Verbindung mit Berlin verloren. Da dies mißlingt, erhält nun „General“ durch Funkspruch die Telegramme, die er für den Admiral von Smyrna nach Berlin und Konstantinopel drahten soll.

Als er am 9. ungestört in Smyrna ankommt, um, wie er dort sagt, Kohle zu nehmen (die er aber nur „bestellt“), werden die dort liegenden englischen Handelsschiffe aufmerksam, denn ungeniert zeigt er die deutsche Flagge. Der Kapitän geht an Land zum deutschen Generalkonsul.

Als dann endlich die Antworten vom Admiralstab und von der Deutschen Botschaft aus Konstantinopel eingelaufen und chiffriert nach der Goeben zurückgefunkt sind, erhält General Befehl von der Goeben: „Sofort nach Dardanellen!“

Das deutsche Schiff hatte Aufsehen erregt im Hafen von Smyrna, fort konnte es nicht, ehe die englischen Handelsdampfer, die eben ihre Anker lösten, außer Sicht waren, denn die hätten es der Kriegsflotte gemeldet. Bis dahin aber wurde es Abend, und nach Sonnenuntergang lotsen die Türken niemand mehr durch das Minenfeld. Keine halbe Stunde war zu verlieren. So entschloß sich der Kapitän, ohne Lotsen hinauszufahren, nur nach der Erinnerung an die Passage vom Morgen. Abgeblendet, im Schutze der unsichtbaren Schluchten von Mytilene, zwischen starkem Funkenverkehr — also nahe an englischen Schiffen, die er nicht sah — fuhr er, Kurs auf Dardanellen. Ohne die Geschicklichkeit dieses Kapitans hätte der Admiral die entscheidenden Nachrichten kaum aufgeben und erhalten können.

Er hatte sie noch nicht erhalten, da war er, am 10. morgens 5 Uhr 45, mit Goeben und Breslau in See gegangen, mit sparsamstem Kohlenverbrauch, solange

es nicht eilig schien, von zehn auf fünfzehn, schließlich auf achtzehn Meilen steigend. Obwohl noch keine Antwort da war, hatte er Kurs auf Dardanellen genommen, entschlossen zu brechen, was etwa nicht zu biegen wäre. Als endlich am Nachmittag der „General“ die Antwort herüberfunkte, gab auch sie noch nicht entscheidenden Aufschluß, ob und wie die Schiffe aufgenommen würden.

Als um fünf Uhr Kap Helles in Sicht kommt, steht der Admiral auf der Brücke, noch immer ungewiß, wem er in diesem Augenblick entgegenfährt: einem Neutralen, von dem man die kategorisch verweigerte Einfahrt erzwingen muß — oder einem Freunde. Wartet — fragt er sich im Anblick dieser Küste — hier eine Seeschlacht oder ein Händeschütteln? Rasch nähern sich die deutschen Schiffe dem Kap, der Meerenge, von deren Haltung alles abhängen soll. Gefechtsklar und zu allem entschlossen, was nötig wäre, fahren sie grade auf die Küste zu, alle Mann auf Gefechtsstation, Geschütze, Maschinen, Pumpen klar. Denn wenn sie selbst hier glatten Einlaß bei den Türken finden sollten — konnte nicht jeden Augenblick der Engländer erscheinen, der sie suchte oder verfolgte? Der Funksverkehr umher war so stark, daß der Admiral sie jetzt in der Nähe erwarten konnte.

Unter der Küste liegen einige Boote. Der Admiral läßt nichts signalisieren als diese Worte: „Schicken Sie mir einen Lotsen!“

Atemlose Spannung in zweitausend deutschen Soldatenherzen. Unbeweglich blickt über ihre Köpfe hin von der Brücke aus das quadratische Antlitz des Admirals auf das Ziel, von dem die schlüssige Antwort kommen muß.

Da geht drüben die Flagge hoch: „Folgen Sie mir.“

10. August 1914 nachmittags 5 Uhr 17.

Zweitausend Deutsche atmen auf.

Seit zehn Tagen vom Feinde verfolgt, durchs Mittelmeer gejagt, zwischen ganzen Flotten zwei einsame Schiffe, die ganze Welt als Feind fühlend: — und mit einem Male gehen an einem fremden Kap ein paar bunte Lücher hoch, die reden ihre Sprache im Winde und sagen: „Willkommen im Hafen! Folgen Sie mir!“ Und während die großen deutschen Schiffe dem kleinen türkischen Lotsenboote folgen, das sie behutsam durch die Minen führt, steht auf der Brücke im Lichte des klarsten Sommernachmittags der Admiral und denkt:

Was auch in diesen Gewässern kommen möge — wir haben uns durchgeschlagen, wie es der Kaiser befahl.

## Lehrmeister

England kam vier Stunden zu spät.

Wären die englischen Schiffe vier Stunden früher vor den Dardanellen angekommen, der türkische Krieg wäre vielleicht nicht oder nicht in dieser Form ausgebrochen. Als Goeben und Breslau schon drei Stunden vor Tschanak in den Dardanellen vor Anker lagen, wurde ein englisches Kriegsschiff bei Kap Helles gemeldet. Am nächsten Morgen fragte es, ob deutsche Schiffe hier eingelaufen wären, erhielt aber keine Antwort. Es forderte Einlaß, erhielt aber abschlägigen Bescheid. Nach dem Funkenverkehr zu schließen, waren mehrere Engländer in der Nähe.

Warum haben die Engländer an diesem Abend die Dardanellen-Einfahrt nicht forciert? Sahen sie nicht, daß eine weltgeschichtliche Entscheidung von ihrer Kurage abhing: mit Gewalt und ohne Führung ein Minenfeld zu durchfahren, das sie aus dem Balkankriege kannten? Freilich, das kleine Schiff, das anklopfte, konnte es allein

nicht wagen. Wo waren die großen? Kohlten sie noch vor Malta? Wie ist es möglich, daß sie, wenn ihnen schon der Schneid abging, den Durchstoß auf alle Fälle gegen das Feuer der Befestigungen zu versuchen, sich nicht einmal vor den Eingang legten, um diese unschätzbar wichtige Wasserstraße sofort zu blockieren, statt sechs kostbare Monate zu erwarten und dann mit ungenügender Streitmacht den indessen erneuten Befestigungen verspätet gegenüberzutreten? Der ganze Krieg hätte eine andere Wendung genommen.

Indessen waren die deutschen Schiffe in die Dardanellen eingelassen, aber damit war das Problem noch nicht gelöst. Das erste, was sie, unter deutscher Flagge in türkischen Gewässern ankernd, taten, war, das halbe Duzend französischer und englischer Handelsdampfer zu ärgern, die, voll von Reservisten, zur gleichen Zeit vor Tschanak lagen, beinahe längsseite mit ihren Feinden. Sie warteten auf die Erlaubnis zur Ausfahrt, die ihnen die Türkei noch verweigerte.

Auf diese Schiffe schickten die Deutschen einen Oberleutnant und ein paar Matrosen, die, bewaffnet bis an die Zähne, kurzerhand den Funkentelegraphen forderten. Wütend zeigten ihnen die Feinde, wo die Einrichtung lag,

und während sich an Land und in der Hauptstadt die fremden Konsuln in Vorstellungen gegen die türkische Regierung erschöpften, nahmen ihnen die Deutschen ihren kostbaren Marconi. Um aber größere Schwierigkeiten zu vermeiden, gewährten schließlich die Türken den Schiffen freien Abzug. Nun wieder mußten, mit ähnlicher Wut, die deutschen Matrosen zusehen, wie ihre Feinde vor ihren Augen neue Truppen nach der Heimat schickten.

Zugleich kam von draußen der deutsche Handeldampfer Rodosto hereingefahren, der, mangels Funkentelegraph, noch am 11. August nur von einem „russischen“ Kriege wußte. Arglos war er die afrikanische Küste entlang und durch das Agäische Meer hierhergedampft und erfuhr erst jetzt, längsseit der Goeben, mit Staunen, daß Franzosen und Engländer, zwischen denen er ganz naiv passiert hatte, seine Feinde waren. Zufällig hatte er übrigens im Frieden eine Menge Munition für die Türkei geladen.

An Land ging aber von den Deutschen niemand, nicht einmal der Admiral. General Weber von der Deutschen Militärmission kam an Bord. Nachts wurden, da der Feind vor dem Eingang lag, Geschütze, Scheinwerfer, Maschinen und Maschinengewehre besetzt. Am

II., um elf Uhr vormittags, war glücklich auch das dritte Schiff, der „General“, eingelaufen. Doch erst am 13. fuhren alle drei Schiffe ins Marmarameer weiter, der Admiral aber begab sich nun auf einem Handelsschiffe nach Konstantinopel.

Die Türken hatten nun zwei fremde Kriegsschiffe in die gesperrten Dardanellen eingelassen: damit wären sie logischerweise Bundesgenossen der fremden Flagge geworden — und doch hatten sie gute Gründe, damals noch neutral zu bleiben. Aber hatte nicht England die beiden von der Türkei bestellten Schlachtschiffe im Augenblick des Kriegsbeginns zurückgehalten und hatte zu liefern unterlassen, was doch schon bezahlt war? Wahrlich! Allah — so scheint es — hat die deutschen Schiffe als Ersatz gesendet! Wir kaufen sie! Wir geben ihnen türkische Namen, wir hissen den Halbmond mit dem Stern — und der Chef der deutschen Mittelmeer-Division wird über Nacht Oberbefehlshaber der türkischen Flotte.

Daß dies den Beitritt der Türken zum deutsch-österreichischen Waffenbündnis als baldige Folge in sich schloß, schien Gutwilligen eine natürliche Folge, blieb aber vorerst ein offenes Problem und sollte in den folgenden Wochen wiederholt in Frage gestellt werden.

Für heute war, was vor zehn Tagen auf hoher See vom Kaiser befohlen worden, erfüllt. Als er vom Einlaufen seiner beiden Schiffe hörte, ließ der Kaiser dem Admiral drahten: „Seine Majestät lassen Ihre allerhöchste Anerkennung ausdrücken.“ Jetzt, gelandet, drahtete der Admiral einen kurzen Bericht über die zehntägige Fahrt zwischen Leben und Tod. Dieser Bericht liest sich kalt, karg, nüchtern wie eine Rechnung; er ist preußisch. Nur am Schluß stehen die Worte: „Verhalten seitens Besatzung ausgezeichnet.“

Inzwischen waren Goeben und Breslau in Wilhelmshaven, in ganz Deutschland, aber auch in Konstantinopel täglich aufs neue totgesagt worden. Selbst auf der Botschaft war man im Begriff zu glauben, die schönen Schiffe wären hin. Aber auch jetzt, als sie drin waren, durfte in diesen ersten Tagen niemand davon wissen. Väter und Brüder, die sich in deutschen Häfen angstvoll erkundigten, erhielten auch jetzt nur die Antwort: „Sie sind geborgen.“

Ja, selbst Offiziere und Mannschaft wußten nichts. Sie dachten: Morgen oder doch spätestens übermorgen tritt die Türkei in den Krieg — und dann brausen wir fein weg nach dem Schwarzen Meere!

Daging, zu ihrem größten Erstaunen, am 18. August, mittags, an den Toppen die türkische Flagge hoch. Die Kommandanten teilten der Besatzung mit, daß sie von heut ab in osmanischem Dienste stände. Der Name Goeben und der Name Breslau verschwanden vom Rumpf der Schiffe und, wurden auch keine neuen Schilder am Heck befestigt, so wurde doch vor aller Welt bekanntgegeben, daß von heute ab die Goeben „Sultan Yawuz Selim“, die Breslau „Midilli“ heißen sollte. Zugleich kamen an Bord große Kisten, die waren voll von roten Fes. Aber das waren Fes aus Deutschland, die der „General“ nach Ostafrika mitgenommen hatte: knallrot, nicht lustig und viel zu klein.

Als dann die Türken bessere schickten, fingen unsere Seeleute mit Lachen und Späßen — aber auch mit ernstem Zögern an, dieses Zeichen des Osmanen zu tragen, das sie auf ihre blonden Köpfe nie geträumt. Noch heut, an diese Tracht gewöhnt, vertauschen sie, sobald sie an Bord kommen, schleunigst den Fes mit der alten blauen Mütze. Nie haben sie aufgehört, sich als deutsche Seeleute zu fühlen!

Aber kaum waren sie türkische Soldaten geworden, so wurden sie die Lehrmeister der Türken. Sogleich

am 18. August kamen an Bord der beiden Schiffe eine Reihe türkischer Offiziere, Fähnriche und Matrosen, die fingen an zu lernen und lernten rasch. Zugleich wurden deutsche Leutnants, Maate, Heizer und Matrosen aller Gattungen auf die türkischen Schiffe abkommandiert, um sie durchzusehen und gefechtsbereit zu machen. Nur ein Linienschiff und Torpedoboote waren einigermaßen fahrtbereit; die andern lagen ruinenhaft im Goldnen Horn. Was sich hier vorfand, klingt selbst dem Laien wie böse Erfindung, den Seemann machte es sprachlos.

Die englische Marinemission, die bis vor vierzehn Tagen hier die Flotte ausrüstete und befehligte, hatte alles getan, um die Türkei, die in den Jahrzehnten Abdul Hamids das Flottenhandwerk verlernen mußte, für den Fall eines Krieges zur See zu schwächen, ja in der That vollkommen lahmzulegen. Nach einem großartig diabolischen System hatte sie Kreuzer und Torpedoboote tatsächlich unbrauchbar gemacht.

Die Kesselrohre auf den Torpedobooten sperren sie künstlich von 80 auf 40 ab, setzen einen Blindflansch ein, sodaß das Hauptdampfrohr nur halben Dampf bekam, mithin das Boot nur 12 oder 15 statt 28 Meilen laufen konnte! Bis



Goeben versenkt einen russischen Dampfer im Schwarzen Meer



Feldmarschall v. d. Goltz und Kommandant Uckermann an Bord der Goeben



Enver Pascha an Bord der Goeben

zum Roten Strich zu fahren verboten sie den Heizern und lehrten sie zwei Striche vorher aufzuhören, statt zwei Striche nachher! Die Geschütze waren nicht zu benutzen: die Rohre waren nicht ausgelaufen, in den Drucklagern fehlte das Metall und sie waren nicht neu ausgegossen, Messing arbeitete gegen Messing. Die Splinte waren überall herausgenommen, wodurch die Schraube locker wurde und der Maschinenteil zu klappern anfang. An den Abzügen der Torpedos fehlte die Verblockung, und oft saß Watte statt Schießbaumwolle darin! Kesselanlagen und Wasserrohre, alles mußte erneuert werden.

Auf den Linienschiffen hatten die Engländer die Rollen an den Rücklaufflächen der Geschütze auf einer Seite der Geschütze derart abgedreht, daß das große Rohr beim Rücklauf des zweiten Schusses herausfiel, wodurch die Mannschaft verletzt und das Geschütz ruiniert werden mußte. Die Glycerinfüllungen der Bremszylinder zeigten einen großen Zusatz von Wasser, der, farblos wie er war, unsichtbar blieb, so daß das Rohr in jedem Falle nach hinten herausfallen mußte! An den alten Geschützen, die mit der Hand betrieben werden, waren die Gradbogen in einer Weise verstellt, daß, wer auf 90 Grad zu schießen glaubte, in Wirklichkeit auf

60 Grad schoß. Umsteuerung, Maschinen und Ruppelungen waren versezt, verrostet und nicht mehr zu bewegen. Aber sämtliches Messing und alles, was blank ins Auge fällt, war glänzend geschmirgelt! Alles strahlte und war unbrauchbar. Die Friktionszündschrauben der Geschütze waren entzwei; seit dem Balkankrieg stehen geblieben, ungereinigt, funktionierten sie nicht mehr. Statt mit weichem, waren die Verschlüsse mit ranzigem Öle geschmiert und zwar so dick, daß sie klemmten, wodurch die Ladezeit verdoppelt wurde. Und was an Maschinenteilen und Reservematerial fehlte, lag weit hin mit System verstreut: ein Rohr in der französischen Werft von Stenia, ein Rad im Arsenal von Stambul, eine Welle in Tschanaß, ein Verschuß in San Stefano. Alles hatten die Deutschen zu heilen.

Was aber in Ordnung war, war nicht geübt worden, denn obwohl eine Reihe türkischer Offiziere wiederholt auf Manöver drängten, schoben es die Engländer immer wieder hinaus. So kam es, daß niemand da war, die Geschütze der kleinen Kreuzer zu bedienen. Alles war zur Bequemlichkeit eingerichtet, nichts zum Kriege. Die kleinen Bunker unter der Waß waren zu Bohnstuben für Offiziere ausgebaut. Auf der Schanz

der Torpedoboote standen Liegestühle — oder, wie die Mannschaft sich ausdrückt: „Es war der reine Teegarten!“

Mit seiner großen Frische, Nüchternheit und Energie griff hier der deutsche Seemann zu, der Schiffsbauer und der Offizier. Nach seiner Weise blickte der Türke anfangs ungläubig auf die Verbesserungen. Aber bald gewann er Vertrauen zu dem neuen Lehrmeister und suchte seine Zeichensprache zu verstehen. Denn unter der Mannschaft verstand zunächst mit Worten niemand den andern und unter den türkischen Offizieren waren nur sehr wenige, die Deutsch konnten. Jetzt lernen manche deutsch reden.

Waren die Schiffe erst einigermaßen hergestellt, so ging es ans Exercieren. In zwei Monaten lernten die Türken jetzt nach deutschem Kommando, was ihnen in vielen Jahren unbekannt geblieben war. Linien-  
schiffe und Torpedoboote wurden von den deutschen Offizieren zu Übungen ins Marmarameer geführt. Da sie nach englischer Weise immer in grader Linie fahren wollten, lehrten ihnen die Deutschen Staffeln fahren, und dann lehrten sie ihnen Schwenkungen, Nachtangriffe, Torpedoschießen. Abgeblendet fahren war ihnen ganz neu: die Engländer hatten ihnen immer

einen ganzen „Christbaum“ an den Mast gesteckt. Neben dem deutschen Kommandanten stand stets ein türkischer, der es ihm ablernen sollte.

Im allgemeinen gelten die türkischen Matrosen für willig und brav. Hat einer genug gelernt, so lehrt er es fünfzig andern. „Die will ich zwiebeln,“ sagt Achmed dann auf deutsch, „wie sie mich haben auch gezwiebelt!“ Und es ist eine sonderbare Sache, wie dieser Türke nun mit Mühe sich Kommandoworte in seiner Muttersprache suchen muß, um seinen Landsleuten das auszudrücken, was er nur deutsch gelernt hat. Sie schlafen und essen für sich in ihren eigenen Rasematten. Über 600 sind mit deutschem Zeug bekleidet, aber überall ist der hellblaue Kragen mit roten Streifen besetzt, statt mit weißen. Viele lassen jetzt schon den häßlichen Laß fort, den sie zuerst am Halse trugen, und gehen mit freier Brust. Manche stehen beim evangelischen Gottesdienst an der Seite und hören still zu.

Bald nach Hissung der türkischen Flagge hatten die beiden Schiffe bei Haidar-Pascha an einem Mittage sich allem Volk gezeigt. Dann, am 18. September, fuhren sie vor dem Sultan und vor ganz Konstantinopel neben den andern türkischen Schiffen an den Prinzeninseln

vorüber. Hundert Boote umkreisten die Schiffe, viel tausend Menschen klatschten nach morgenländischer Art ihren Beifall, und die Türkin hob den Schleier, um die blonden Barbaren anzuschauen.

Jetzt endlich — dachten die deutschen Matrosen — jetzt geht es los, morgen erklärt die Türkei an Rußland den Krieg, endlich geht's ins Schwarze Meer! Das aber sollte noch sechs Wochen dauern.

In diesen ganzen zehn Wochen, von Mitte August bis Ende Oktober, sind die deutschen Seeleute und Offiziere, bei ständiger Anstrengung unter neuen Menschen, Dingen und Worten, nicht Einmal in die Stadt gekommen, die sie drüben liegen sahen! Es war verboten. Nur an der einsamen Bucht, in der sie lagen, durften sie manchmal spazieren gehen. Denn um jeden Preis wollte der Admiral Zusammenstöße mit Engländern oder Franzosen in diesem noch neutralen Gebiete vermeiden. Nicht nur Zivil in Massen — es wohnten ja auf dem englischen Stationschiffe noch dieselben Matrosen, mit denen unsere Leute vor zwei Jahren hier freundlichen Verkehr getrieben hatten.

Noch war die Regierung nicht entschlossen, täglich verhandelten die Ententisten, und Reibungen waren unver-

meidlich, hätten deutsche und englische Seeleute sich im Innern einer Stadt getroffen, in deren Hafen die einen wieder gutzumachen suchten, was die andern zerstört hatten.

Doch rückte die Entscheidung immer näher. Als zu Ende September und im Oktober die beiden Schiffe zu Übungen und zum Geleit von Handelsdampfern ins Schwarze Meer hinausfuhren, da rief und flaggte die große Stadt, denn seit dreißig Jahren hatte das Schwarze Meer keine türkische Kriegsflagge mehr gesehn. Plötzlich hatten die Türken eine Flotte und diese Flotte wagte sich heraus!

Noch zeigte sie den Halbmond friedlich. Sie sollte, unter deutscher Führung, ihn bald mit kriegerischen Ehren zeigen.

## Sebastopol

Der Krieg lag in der Luft. Die politische Spannung, die zwischen der Türkei und der Entente von einer Oktoberwoche zur andern stieg, verlangte nach Entscheidungen, und während die Parteien heftig gegeneinander wirkten, gab es einen Tag, an dem der deutsche Admiral als türkischer Flottenchef unsere Sache hielt.

Und doch hätten England und Frankreich in diplomatischen Verhandlungen die ihnen sehr unerwünschte Entscheidung wohl noch hinziehen können, hätte nicht der Russe die deutsche und die türkische Geduld zum Reißer gebracht. Drei Monate lang, seit Kriegsbeginn, hatte die russische Flotte ein solches Netz von Bewachung, Störung und Spionage um die Mündung des Bosphorus gewirkt, daß jede Übung, ja die Bewegung jedes Handelsdampfers ihr bekannt werden mußte. Hatte sie sich zuerst noch etwas ferner weggehalten, nun strich sie an der Hoheitsgrenze lang, Tag und Nacht, und beunruhigte den unsicheren Nachbarn. Als im Oktober Goeben

und Breslau zu wiederholten Fahrten ins Schwarze Meer hinaustraten, verließen sie die russischen Schatten nicht mehr. Sogenannte „Handelschiffe“ kreuzten dicht an der türkischen Küste, machten Kringel und Kreise um die türkische Flotte, sandten Funkprüche durch die Luft an Land, benahmen sich völlig wie Hilfskreuzer.

Da hielt eines Tages der Admiral einen solchen Dampfer an: „Was machen Sie hier?“

Als Handelsdampfer durfte er innerhalb der Hoheitsgrenze fahren, als Hilfskreuzer nicht. Er gehörte aber, mit vielen andern, zu der sogenannten „Freiwilligen Flotte“. Da die Goeben drohend mit ausgeschwungenen Geschützen — man war gerade beim Geschüßererzieren — auf den Dampfer losfuhr, erschrak der Kapitän — offenbar aktiver Offizier — dermaßen, daß er eine unbeholfene Entschuldigung gab, statt einer schneidigen Abweisung. Tatsächlich wurde wenige Tage später eine große Reihe Minen am Eingang des Bosporus aufgefischt, die nur von Russen stammen konnten.

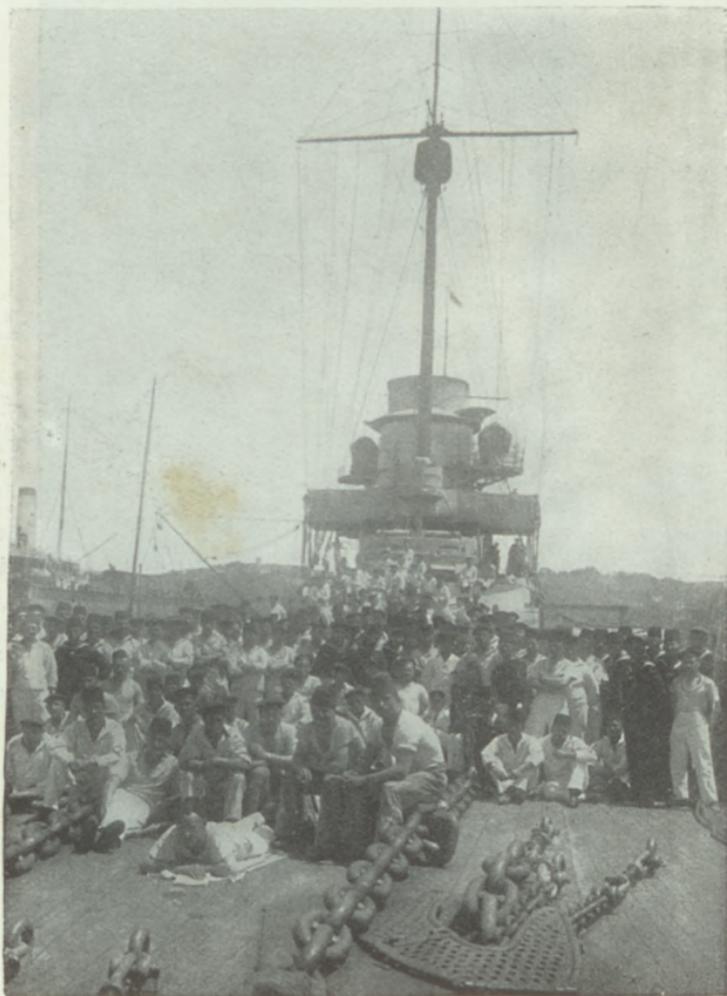
Hier folgen die türkischen Communiqués.

Konstantinopel, den 31. Oktober 1914.

„Als am 27. und 28. Oktober Teile unserer Flotte



Breslau im Goldnen Horn



Teil der Mannschaft der Goeben

zur Übung im Schwarzen Meere kreuzten, wurden sie von Zeilen der russischen Flotte beobachtet, die am 29. Oktober durch einen Angriff die Feindseligkeiten eröffneten. Das sich entwickelnde Gefecht hatte den für uns günstigen Abschluß der Versenkung des Minendampfers „Pruth“ mit einer Ladung von 700 Minen an Bord und endete mit dem Kapern eines Kohlendampfers, ferner versenkte der Zerstörer „Gaiet“ durch Torpedoschuß das Kanonenboot Kubaneß von 1100 Tonnen, während „Muavenet“ ein anderes Kanonenboot durch einen Torpedoschuß schwer beschädigte. Von den versenkten Schiffen machten wir 72 Matrosen und 3 Offiziere zu Gefangenen. Die Flotte hat keinen Schaden bei dieser Operation erlitten. Die türkische Regierung wird gegen diesen russischen Übergriff Protest erheben.

„Unsere im Schwarzen Meer sich aufhaltenden Flotten-  
teile berichten uns weiterhin zu dem Vorfall:

„Nach Aussage der Gefangenen war beabsichtigt, die Bosporuseinfahrt durch die auf Pruth befindlichen Minen zu sperren, damit unsere Flotte von den noch im Hafen liegenden Zeilen zu trennen und die im Schwarzen Meer kreuzenden Einheiten unserer Flotte zu vernichten.

„Nach dieser unerwarteten russischen Attacke war kein Zweifel mehr, daß Rußland ohne vorherige Kriegserklärung gegen die Türkei in den Krieg eingetreten war, was uns bestimmte, auf gleicher Basis zu operieren . . .“

Konstantinopel, den 1. November 1914.

„Ausagen der Gefangenen vom Minenleger Pruth. Seit 8 bis 10 Tagen wurde der Minenleger mit Minen beladen und auf ihn Offiziere kommandiert, denen das Gebiet der Einfahrt zum Bosporus bekannt war. Nachdem die russische Flotte erfahren hatte, daß ein Teil der türkischen Flotte zu Übungszwecken ausgelaufen sei, verließ eine größere Anzahl russischer Seestreitkräfte Sebastopol mit Südkurs am 27. Oktober, am folgenden Tage lief Pruth gleichfalls aus, in der Absicht, durch Dichtsetzen des Bosporus unsere im Schwarzen Meer sich befindenden Flottenteile von den im Hafen zurückgebliebenen Schiffen zu trennen, die im Schwarzen Meer kreuzenden Seestreitkräfte zu vernichten und die aus dem Bosporus zu Hilfe eventuell auslaufenden Schiffe durch die zu werfenden Minen zu vernichten . . .“

Der Russe hatte also die erste kriegerische Handlung zu verantworten, und mit Feuer und in offener Arena

griff der Admiral einen Handschuh auf, der wortlos und tückisch ihm hingelegt worden war.

Der Admiral faßte einen großen Plan. Er war entschlossen, mit den geringen türkischen Streitkräften — Goeben, Breslau, Kreuzer Hamidieh, Kanonenboot Bere und einigen Torpedo- und Minensuchbooten — die erste Offensive ins Schwarze Meer zu tragen, die seit dem Krimkrieg gewagt worden ist. Er war entschlossen, allein die stärkste Seefestung Rußlands anzugreifen, Sebastopol, vor dem einst die große englische Flotte vergeblich lag und das doch seitdem zu einer der mächtigsten Seefestungen der Welt ausgebaut war: 80 bis 100 Batterien aller Kaliber und obendrein — war er schon vollendet? — ein ganz moderner Panzerturm mit 30,5 Geschützen. In diesem eisern beschützten Hafen lag die russische Flotte: 5 Linienschiffe, 2 Kreuzer, viele neue und gute Torpedoboote.

Diese Festung anzugreifen, ganz allein, und so die russische Flotte hervorzulocken, war der Entschluß des deutsch-türkischen Admirals.

Indem er die andern Schiffe zu besonderen Aufgaben detachierte, gab er ihnen allen noch einen Befehl auf den Weg, dessen pathetische Fassung im Munde dieses

sachlichen Führers in der ganzen Geschichte seiner Schiffe einzig bleibt. Er ließ seinen Schiffen signalisieren: „Tun Sie Ihr Möglichstes. Es gilt die Zukunft der Türkei!“

Dann fuhr er allein auf Goeben mit zwei Minensuchern an der türkischen Küste entlang, doch außer Sicht des Landes, um nicht durch Spione verraten zu werden, bis Amafra, das grade gegenüber Sebastopol liegt. Dort drehte er mit nördlichem Kurse auf die Festung zu. Der Minenleger — ein alter Dover=Calais=Dampfer, mit primitiven Mitteln in Stambul ohne Werft umgebaut — war vorausgefahren und sollte in der Bucht von Sebastopol Minen streuen: ein Streich, so tollkühn wie jener, den „Königin Luise“ in der Themsemündung vollführte. Nachts wollte die Goeben folgen, sich quer legen, mit Hilfe eines weithin sichtbaren Monumentes sich auf die Batterien einschließen, dann weitergreifen, um über die Hafensbreite hinweg die ganze Militärstadt mit den Dockanlagen zu beschießen. Alles lag an der Überraschung. Mit erstem Morgengrauen mußte die Goeben plötzlich dastehen, schießen und abdrehen.

Da an jener Stelle viele Flüsse mündeten, war die Aufgabe auch navigatorisch kompliziert. Mit jeder Meile,

die sich das Schiff der Festung lautlos und unsichtbar näherte, wuchs die Spannung unter Offizieren und Leuten. Als sie dann um Ein Uhr nachts auf 15 Meilen herangekommen waren, fiel plötzlich ein Scheinwerfer auf sie. Wachtschiff! sagen sich die Kenner. Entweder hat es unsern Rauch bemerkt oder den Minenleger, den wir vorausgeschickt haben.

Der Scheinwerfer wird immer heller, es scheint, daß er mit hoher Fahrt herankommt. Als das Schiff seitlich, also senkrecht auf den Leuchtkegel zufährt, wird das Licht immer stärker. Als aber das Schiff aus dem Leuchtkegel wieder herauskommt, wird das Licht schwächer: es ist also eine feste Lichtquelle.

Gleich darauf erblickt die Goeben einen zweiten Scheinwerfer, senkrecht zum ersten — und mit plötzlichem Schrecken sieht sie ihren eigenen Minenleger als Silhouette scharf vor sich, direkt im Lichtschein. Er schien in diesem Licht ganz nahe und so deutlich wie eine Silhouette in Meyers Flottenkalender. Die Leute auf der Goeben dachten: Zum Minenlegen kommt er nicht, sie haben ihn mit dem Scheinwerfer erwischt, jetzt jagen sie ihn. Es geht ihm schlecht.

Später wurde die Täuschung klar: Der Minenleger

stand nicht im Lichtkegel, sondern er fuhr an dessen Flanke entlang, blieb also vom Land ungesehen. Eben hatte er ganz nahe der Küste ruhig seine Minen gelegt, die nächsten lagen zwei Meilen von der Küste! Die Russen schliefen.

Bis zum Hellwerden stand nun die Goeben in Einlaufposition, gestoppt. Da fing sie, als es schon dämmerte, einen offenen russischen Funktspruch auf, den einige zu diesem Zweck an Bord genommene, russisch verstehende F.=L.-Gäste so übersetzten: „An den Major (d. h. Kommandant). Odessa soeben angegriffen durch türkische Streitkräfte, Kanonenboot Donez versenkt. Zweites Kanonenboot schwer beschädigt.“ Wieder — wie vor Algier — erfuhr der Admiral durch den Feind, daß seine Leute diesem Feind an andrer Stelle geschadet hatten. Jetzt — denkt er — ist der Russe alarmiert, daß der Krieg mit den Türken begonnen hat. Jetzt kommt er heraus!

Die nächste Umgebung der Stadt ist so flach, daß Minen ohne Zweifel zu erwarten sind und zwar auch dort, wo das Schiff schon steht. Diese Minen aufzufischen war die Aufgabe zweier Torpedoboote, die beim Angriffe vor dem Schiffe herfahren sollten. Langsam

beginnt es zu dämmern. Aber ein dichter blauer Nebel deckt die Stadt in Hüllen ein, selbst die Konturen des Landes bleiben unsichtbar. Da also die Artillerie keinen Anhaltspunkt hat, wird gewartet.

Doch es wird heller und heller, schon kann sie der Feind vom Lande aus sehn: schnell muß das Schiff so nahe als möglich heran und muß in den Nebel schießen. Als eben noch der Admiral überlegt, wird ihm der folgende russische Funkpruch gemeldet, wiederum offen: „An den Artilleriekommandanten, vom Adjutanten des Majors: Warten Sie einen Augenblick. Der Major kommt sofort.“

Der Admiral schließt: Wir sind entdeckt. Der Artilleriekommandant hat dem Major in die Stadt gefunkt, der Major wohnt also nicht in den Forts. Eine Entscheidung von Minuten!

Alles steht gefechtsklar auf Station. Hinter der Minensuchdivision fährt das Schiff her, hißt die türkische Flagge und will eben das Feuer eröffnen. Im selben Augenblicke beginnt ein wahnsinniges Feuer vom Lande. Zugleich tritt ganz verschwommen aus dem Dunst als Abkommenpunkt endlich das gesuchte Monument.

Dreißig Sekunden nach dem Russen eröffnet die

Goeben ihr Feuer. Das russische nimmt unsinnige Dimensionen an. Statt sich sorgsam einzuschließen, pflegt der Russe zur See aus allen „Knopflöchern“ gleichzeitig loszupulvern. Aus hundert Geschützen zu gleicher Zeit schießt er ein wahnsinniges Schnellfeuer herüber. Um die Goeben her steht eine Wand von Wassersäulen, von den ins Wasser schlagenden Granaten. Das Schiff ist eingedeckt. Nie vorher und nie nachher hat es ein solches Feuer erlebt. Der große Geschützturm mit 30,5, dessen Fertigstellung nicht gewiß war, schleudert aus beiden Türmen zugleich seine unheimlichen Stücke. Ja, jetzt wissen die Deutschen, daß der Turm fertig ist!

Indessen schießt die „Goeben“ — als stände sie in der Deckung, ungestört, und sieht, soweit sie sehen kann, gute Resultate. Dann geht sie auf 3000 Meter weiter und jagt ihre Granaten in die Militärstadt. Dieses Gefecht dauerte fünfzehn Minuten. An mehreren Stellen brannte die Stadt. Das Resultat zu Lande war erreicht: die Stadt beschossen, die Flotte geweckt. Nun sollte sie folgen, ins offene Meer! Die Minensucher erhielten Befehl: „Gerät schlippen. Mit höchster Fahrt Nordost aus dem Feuerbereich.“ Zugleich dreht Goeben selber



Beschießung von Novorossiisk durch Breslau am 28. Oktober 1914 — Aufgenommen an Bord der Breslau



Flugzeugabwehr-Üben

ab und, immer noch die Militärstadt bombardierend, entfernt sie sich schnell.

Jetzt suchen alle den Schaden. Von den buchstäblich tausend Granaten hatten drei getroffen — alle drei in den hinteren Schornstein, zwei von 30 und eine von 24 Zentimetern. Das Deck war besät mit Splintern jeder Größe. Eisenbeschläge waren verbeult, Planken gerissen. Aber das Schiff hatte nicht das mindeste an Gefechtskraft und Geschmeidigkeit verloren. Von 1400 Mann war nicht ein einziger verletzt!

Beim Ausguck oben, im Krähenest, hatte ein Leutnant gefessen, die in blau angezogen, über den Rock den Sweater, darüber den Mantel, denn es war kalt. Ihm war ein Granatsplitter durch die aufgesetzte Taschenklappe des Mantels, durch den Mantel, durch den Sweater, durch die Taschenklappe des Rockes, durch den Rock, durch Hose und Hemd gedrungen — und hatte nicht die Haut gerikt. Ein zweiter stand in Lee vom Kommandoturm mit zwei Signalgästen, um die Minensucher zu dirigieren: ihm machte ein Splitter unter dem Kinn einen Riß wie ein ungeschickter Rasur.

Tausend Granaten — kein Loter, kein Verwundeter! Allah war der türkischen Flotte gnädig.

Beim Feinde waren, nach dessen eigenem Bericht, ein Eisenbahntunnel, eine Kaserne, ein Kohlenlager und mehrere Stellen der Forts schwer beschädigt. Ein Admiral war tödlich verletzt. Die Zahl der übrigen Toten ist nicht veröffentlicht.

Aber die russische Flotte rührte sich nicht, sie blieb im Hafen! Dagegen sichtete, bald nach dem Abdrehen, die Goeben drei russische Zerstörer neusten Typs, die sie auf große Entfernung beschoß. Obwohl sie sehr gut manövrierten, um den Feind am Einschießen zu hindern, erhielten sie einen Treffer, der vierzehn Mann tötete. Mit ihrer Dfeuerung konnten sie, bei 34 Meilen, rasch dem Feuerbereich entkommen. Gleich darauf tauchte ein großes Schiff am Horizont auf, grau bemalt wie ein Kriegsschiff, jedoch von anderer Form. Die Goeben gibt Signal zum Stoppen, das Schiff fährt weiter. Die Goeben schießt ihm eine Granate vor den Bug, das Schiff läßt im nächsten Augenblicke mit großem Schneid an allen Toppen die russische Kriegsflagge hochgehen.

Die Goeben gibt ihm ein paar Salven, sofort setzt der Russe Boote aus, die Mannschaft verschwindet in den Booten in Sicht vom Land, etwa 15 Meilen. Durch die Gläser kann man einige Leute sehen, die noch nicht

von Bord gegangen sind, sondern ruhig an der Reling lehnen und zusehen, wie sie beschossen werden. Dann ging nach und nach alles von Bord. Das Schiff brannte. Die Goeben konnte nur zusehen, bis es versackte. Der ganze Fall nahm zehn Minuten.

Die Minensucher fischten schwimmende Russen auf, aber alle schwammen zuerst weg — aus Angst vor den Deutschen und Türken, die, wie sie später sagten, sie sofort massakrieren würden. Drei Offiziere, sechzig Mann kamen gefangen an Bord. Die Offiziere zeigten sich an Hand der Karten völlig unterrichtet über die Lage des Landkrieges. Die Mannschaft schien kräftig und intelligent.

In derselben Nacht waren zwei Torpedoboote vor Odessa erschienen und hatten Anlagen und Lichtzentrale zerstört und ein Kanonenboot versenkt, ein andres schwer beschädigt. —

Zu gleicher Zeit war Breslau mit „Hamidieh“ in Kurs Nordost nach Richtung Kertsch ausgelaufen und hatte zwei russische Dampfer versenkt, die aus der Straße von Kertsch nach Odessa wollten. Am 29. früh dampfte Breslau auf die Stadt Noworossisk, wohin der kleine Kreuzer „Berc“ vorausgefahren war. Dieser hatte der Stadt ein Ultimatum gestellt, die Stadt hatte ab-

gelehnt. Nun fuhr die Breslau in den Hafen, bis an die Mole, außerhalb des Innenhafens. Es war zehn Uhr vormittags.

Jetzt begann das Bombardement. Es währte zwei volle Stunden. Fünfzig bis sechzig Petroleum- und Öl-Tanks, Bahnhof, Getreidespeicher, Funkenstation und vierzehn Transportschiffe wurden vernichtet. Als die Breslau abdrehte, lief die Farbe brennend vom Geschützrohr nieder. Man sah ein wüstes Bild sich weiter und weiter entfernen: Wolken, Flammen, brennende Dampfer, brennende Speicher, stürzende Kräne, und von den Bergen strömte brennend das Petroleum herab. Das Tagebuch eines Heizers sagt: „Ein schauriger Anblick. Doch Rache für Ostpreußen!“

Das alte Fort, das die Stadt beschützt, hatte nicht geantwortet. Berc fuhr nach Hause, Breslau kreuzte im Schwarzen Meere und suchte vergebens Torpedoboote aufzubringen.

Als sich Goeben und Breslau am Nachmittage des 1. November in Haidar-Pascha trafen, waren sie durch einen fahnenflutenden Bosphorus gefahren und durch das begeisterte Händeklatschen des Türkenvolkes, das seit Jahrzehnten zum ersten Male den Russen angegriffen hatte.

Die russische Flotte blieb für diesmal unsichtbar.

Später kam sie heraus und unsre Schiffe bestanden sie zu wiederholten Malen.

Was Goeben und Breslau in diesem Jahre, vom November 1914—15 mit ihren vorbildlichen Mannschaften an Ausdauer und Gefahr, an Abenteuer, Kühnheit und Erfolg trugen und taten: das wird eine besondere, eine nicht minder ruhmefüllte Schrift erzählen.



Stab der deutschen Mittelmeerdivision  
an Bord des Flaggschiffes S. M. S. Goeben

Vizeadmiral Souchon, Chef der Mittelmeerdivision

Korvettenkapitän Busse, Admiralstabsoffizier

Oberleutnant z. S. Michelhausen, Flaggleutnant

## Offizierkorps S. M. S. Goeben

(1. August 1914)

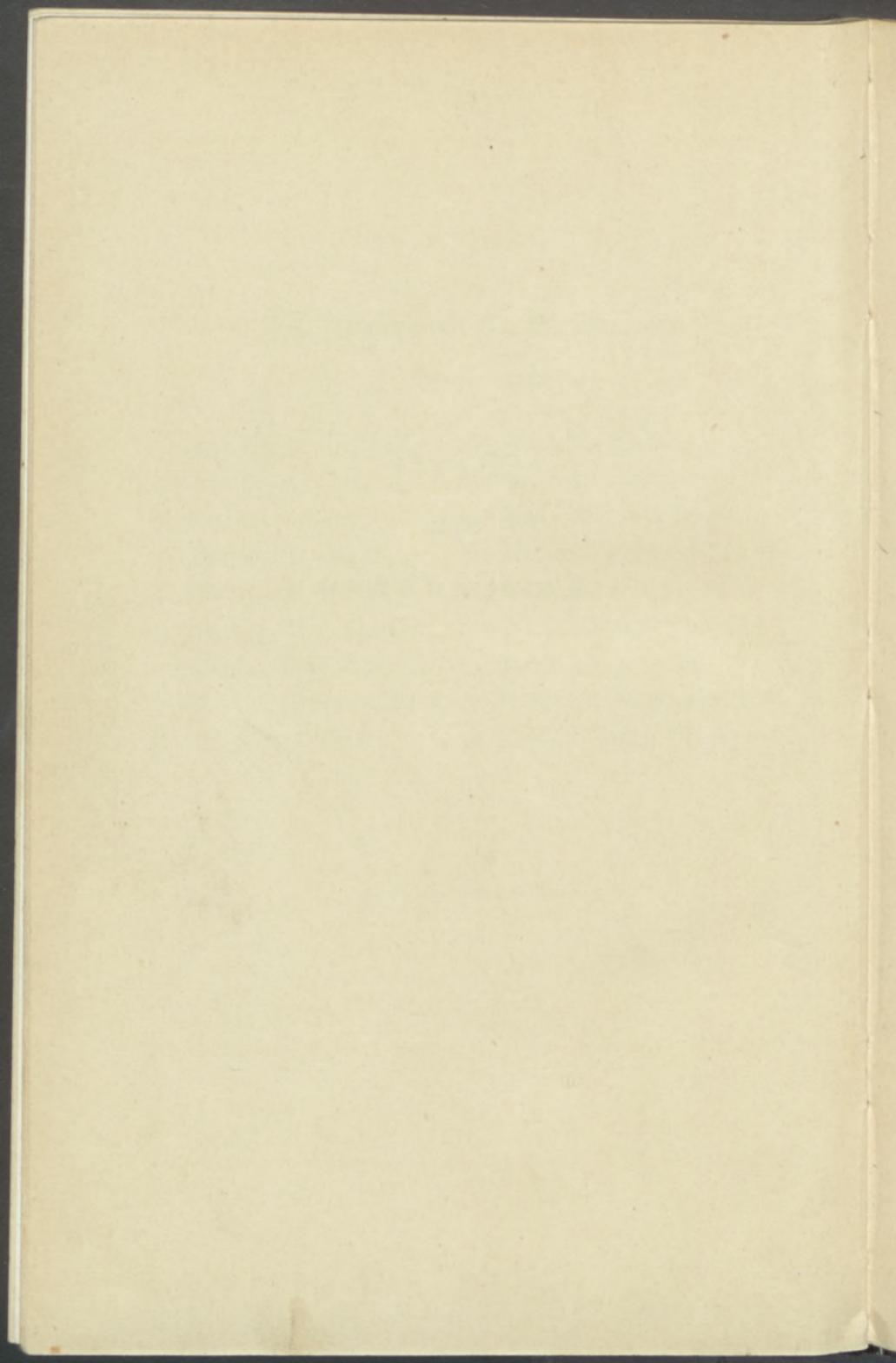
- |                              |                                   |
|------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Kapitän z. S. Udermann    | 22. Lttn. z. S. Brandt            |
| 2. Korv.-Kapt. Madlung       | 23. Lttn. z. S. Kraus             |
| 3. Korv.-Kapt. Zirzow        | 24. Lttn. z. S. Dressel           |
| 4. Korv.-Kapt. Knispel       | 25. Lttn. z. S. v. Rabenau        |
| 5. Kapitln. Rosentreter      | 26. Lttn. z. S. Liebeskind        |
| 6. Kapitln. Krüger           | 27. Lttn. z. S. Andreae           |
| 7. Kapitln. Hilgendorf       | 28. Lttn. z. S. d. R. Wahlen      |
| 8. Kapitln. Freudenberg      | 29. Lttn. z. S. d. R. Müller      |
| 9. Obltn. z. S. Vieler       | 30. Vz. Strm. d. R. Schmiedicke   |
| 10. Obltn. z. S. Ney         | 31. Vz. Strm. d. R. Ankarcona     |
| 11. Obltn. z. S. Rümman      | 32. M. Db. St. Ing. Breuer        |
| 12. Obltn. z. S. v. Branconi | 33. M. St. Ing. Schmid            |
| 13. Obltn. z. S. Rusche      | 34. M. Db. Ing. Krause            |
| 14. Obltn. z. S. Gerlach     | 35. M. Db. Ing. Bodenstein        |
| 15. Lttn. z. S. Heinke       | 36. Mar. Ing. Küster              |
| 16. Lttn. z. S. Rumpel       | 37. M. Db. St. Arzt Dr. Lade      |
| 17. Lttn. z. S. Berndt       | 38. M. Db. Ass. Arzt Dr. Willrich |
| 18. Lttn. z. S. Missuweit    | 39. St. Arzt d. L. Dr. Blume      |
| 19. Lttn. z. S. Feldbausch   | 40. M. Db. Zahlm. Kastner         |
| 20. Lttn. z. S. Scherz       | 41. Mar. Zahlm. Pankow            |
| 21. Lttn. z. S. Schwab       |                                   |

Offizierkorps S. M. S. Breslau

(1. August 1914)

- |                            |                              |
|----------------------------|------------------------------|
| 1. Freg.-Kapt. Kettner     | 10. Ltn. z. S. Wobrig        |
| 2. Kapitln. Grabau         | 11. Ltn. z. S. Krieger       |
| 3. Kapitln. v. Mohl        | 12. Ltn. z. S. Brindman      |
| 4. Obltn. z. S. Carls      | 13. Ltn.z.S.d.R. Hildebrandt |
| 5. Obltn. z. S. Ritschl    | 14. Ltn. z. S. d. R. Baden   |
| 6. Obltn. z. S. Schelle    | 15. Mar.St.Ing. Groneman     |
| 7. Obltn. z. S. S. Schmidt | 16. Mar.Db.Ing. Hepp         |
| 8. Ltn. z. S. Linnenkamp   | 17. M.St.Arzt Dr. Wunderlich |
| 9. Ltn. z. S. Dönig        | 18. Mar.Db.Zahlm. Wachs      |
-

Werke  
von  
Emil Ludwig



---

## D r a m e n :

Ein Friedloser. Dichtung in 4 Akten. 1903.

Napoleon. Drama. 1906.

Der Spiegel von Schalott. Dichtung in 3 Akten. 1907.

Tristan und Isolde. Dramatische Rhapsodie. 1909.

Trilogie der Renaissance:

1. Ein Untergang. Drama. 1904.

2. Die Borgia. Schauspiel. 1907.

3. Der Papst und die Abenteurer.

Komödie. 1910.

Atalanta. Tragische Dichtung. / Ariadne. Ballett. 1911.

Friedrich, Kronprinz von Preußen. Historisches Schauspiel. 1914.

## P r o s a :

Manfred und Helena. Roman. 1911. 2. Auflage

Bismarck. Ein psychologischer Versuch. 1912. 7. Auflage

Wagner oder Die Entzauberten. 1913. 3. Auflage

Die Reise nach Afrika. 1913. 3. Auflage

Richard Dehmel. 1913. 2. Auflage

Der Künstler. Essays. 1914. 2. Auflage

Die Fahrten der Emden und der Ayesha. 1915.

27. Tausend.

Die Fahrten der Goeben und der Breslau. 1916.

---

---

## Manfred und Helena

Roman. Zweite Auflage. Geh. 3.50 M., geb. 4.50 M.

Dieser neuzeitliche Roman ist eigentlich nichts als der Erziehungsroman eines Dichters und die Bewunderung einer Frau, aber eine immer gesteigerte und schöpferische. In wundervoller Umkehr ist hier der Künstler als der Blinde erfasst, der erst sehend wird an der Erkenntnis der Frau, der von allem Unbeginn Wissenden; und die Läuterung des bloß schmückenden Künstlers zum produktiven bildet die ideelle Steigerung des Romans. (Neue Freie Presse, Wien)

## Bismarck

Ein psychologischer Versuch. 7. Aufl. Geh. 4 M., geb. 5 M.

Dieses Bismarckbuch bringt die Kunst fertig, in lauter bekannten Details uns seinen Gegenstand dennoch ganz neu zu zeigen. Es ist überdies schriftstellerisch, ich möchte lieber sagen: schöpferisch, eine eminente Leistung. Um nur mein eigenes Erlebnis damit zu erwähnen: es hat mich, nachdem ich es zu lesen begonnen, kaum wieder losgelassen — und nun lese ich seit Wochen seine einzelnen kleinen Absätze, außer der Reihe, und manchen davon schon zum dritten, vierten Male. (Der Tag, Berlin)

## Die Reise nach Afrika

3. Auflage. Mit 42 Abbildungen. Geh. 4 M., geb. 5 M.

Eine scharfe und sichere Beobachtungsgabe offenbart Ludwig in den klar umrissenen Porträten, die er in diesem Buche von Stanley, Livingstone, Peters und Cecil Rhodes entwirft. Dichterische Intuition mischt sich hier mit dem vorurteilslosen Blicke des echten Psychologen. Zwischen diese ernstesten Partien des Buches rankt sich das oft betäubend aromatische Schlinggewächs üppigster Poesie, und die Schilderungen, die E. Ludwig von afrikanischen Landschaften, von Zanzibar und dem Kaplande entwirft, sind zuweilen von bezaubernder Pracht und ungewöhnlichem Reichthum der Farben. (Wiener Abendpost)

---

---

## Richard Dehmel

Zweite Auflage. Geheftet 3 Mark, gebunden 4 Mark.

Ludwig hat vor allem die glückliche Gabe der Disposition, die den Stoff klar und wirksam verteilt und ihn für sich selbst sprechen läßt. Er ist nicht bloß ein Bewunderer Dehmels, sondern er liebt ihn aus persönlichem Umgang genau genug, um zu wissen und zu zeigen, wie identisch der Mensch mit dem Dichter und der Dichter mit den Gewalten der Zeit ist. (Der Tag, Berlin)

Es ist eine der besten, vielleicht die beste Arbeit über Dehmel, die bisher erschienen ist, tiefgründig, liebevoll, die dem Menschen wie dem Dichter gerecht wird, die reiche Selbstzeugnisse verwendet, ohne sich des eigenen Urteils zu begeben und organisch aufbaut aus dem Wesen des Dichters und dem Geiste der Zeit.

(Kölnische Zeitung)

## Der Künstler

Essays. Zweite Auflage. Geheftet 4 Mark, gebunden 5 Mark.

Die unverkennbare Einheit in allem Mannigfaltigen, die diese Essays durchzieht, zeugt für die unterbewusste Lebenskraft, die in all diesen Spielen des Bewußtseins am Werke ist, und damit für den Wert des Buches. Ludwig selber ist wie sein griechisches Vorbild Plutarch vor allen Dingen ein Meister der Anekdote. Die überwältigende Fülle von psychologischen Anekdoten, die er über alle Helden, Denker und Künstler der Weltgeschichte auszuschütten weiß, ist sein Material; diese launisch-energische Geste, mit der er grazios und sicher auch ein wenig kokett dies Material seinen Begriffen unterordnet, macht seinen impressionistisch springenden Stil aus. Diese Form steht durchaus zwischen Wissenschaft und Kunst. Ich glaube, es ist nicht schwer zu fühlen, daß diese Art, imaginäre Porträte aus den konkretesten Anekdoten aufzubauen und Begriffe in fast sinnlicher Gestalt wandeln zu lassen, die völlig organische Form für das Erlebnis ist, das auch den Inhalt der Ludwigschen Essays ausmacht.

(Die Zeit, Wien)

---

# Die Fahrten der Emden und der Ayesha

von Emil Ludwig

Siebenundzwanzigstes Tausend

---

Mit 20 Abbildungen Gebunden 1 Mark

---

Ein interessanteres Buch zur Stunde als dieses möchte ich gern kennen lernen. Ein Buch, das so unwiderstehlich alle Robinsonaden zu Liliputanermemoiren stempelt, Maddins Zauberlaterne das Licht ausbläst und der Phantasie des Morgenlandes und des Abendlandes neidische Röte ins Gesicht treibt. Schon die Entstehung des Buches hat etwas Abenteuerliches. Emil Ludwig, dem eine Reihe Essays von schönster Geistigkeit zu danken sind, — „Bismarck“, „Die Reise nach Afrika“, „Der Künstler“ — reist dem Landungskorps der Emden von Damauskus aus entgegen, mit Selten, Waffen und Kamelen versehen, mit eigenem Bahnpersonal. Ja sogar Telegraphenbeamte ziehen mit. Diese Schilderung Ludwigs von der ersten Begegnung mit den Leuten der Emden haben die Telegraphendrähte nach Berlin getragen. Da hat sich der Künstler Emil Ludwig doch wohl überlegt, was er in zwanzigtausend Worten, die so märchenhaft viel Geld kosteten, sagen wollte. Nichts von sich, er schilderte so, daß alle Welt nicht an seinen, sondern an den Lippen der Emden-Leute hängt. Er zitiert sie so, wie er Bismarck zitierte, in der Meinung, daß sich Genies und Helden nicht von jedermann zitieren und beschwören lassen.

(Neue Zürcher Zeitung)

---

S a m m l u n g   v o n   S c h r i f t e n  
z u r   Z e i t g e s c h i c h t e  
J e d e r   B a n d   g e b u n d e n   1   M a r k

---

1. Band: Aus den Kämpfen um Lüttich. Von einem Sanitätsfeldaten.
  2. Band: Weltwirtschaft und Nationalwirtschaft. Von Franz Oppenheimer.
  3. Band: Der englische Charakter, heute wie gestern. Von Theodor Fontane.
  4. Band: Preussische Prägung. Von Lucia Dora Frost.
  5. Band: Friedrich und die große Koalition. Von Thomas Mann.
  6. Band: Die Fahrten der Emden und der Ayesha. Mit 20 Abbildungen. Von Emil Ludwig.
  7. Band: In England — Ostpreußen — Südösterreich. Von Arthur Holitscher.
  8. Band: Der deutsche Mensch. Von Leopold Ziegler.
  9. Band: Russischer Volksimperialismus. Von Karl Leuthner.
  10. Band: Die Flüchtlinge. Von einer Reise durch Holland hinter die belgische Front. Von Norbert Jacques.
  11. Band: Zwischen Lindau und Memel während des Krieges. Von Paul Schlenther.
  12. Band: Deutsche Kunst. Von Karl Scheffler.
  13. Band: Gedanken zur deutschen Sendung. Von Alfred Weber.
  14. Band: Die Fahrten der Goeben und der Breslau. Mit 18 Abbildungen. Von Emil Ludwig.
-

Druck der Spamerſchen Buchdruckerei in Leipzig

