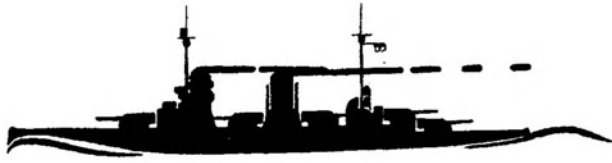


*Souction*





*Souchon*

Matti E. Mäkelä

**Souhon**  
**der Goebenadmiral**

greift in die Weltgeschichte ein



---

Im Vieweg-Verlag

**Acht Bildtafeln — zwei Karten**

ISBN 978-3-663-01006-7    ISBN 978-3-663-02919-9 (eBook)  
DOI 10.1007/978-3-663-02919-9

**Umschlag- und Einbandentwurf von Bernd Sommermeyer**  
Copyright 1936 by Springer Fachmedien Wiesbaden  
Ursprünglich erschienen bei Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig 1936  
Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1936  
Alle Rechte vorbehalten

Der Durchbruch von Messina ist weltberühmt.

Saß jedermann weiß, wie zwei einsame deutsche Kreuzer, „Goeben“ und „Breslau“, zu Anfang des Weltkrieges von gewaltiger feindlicher Übermacht in dem italienischen Hafen von Messina eingeschlossen wurden, sich aber mit Hilfe kühnen Wagemuts nach den Dardanellen durchschlagen konnten.

Zu diesen „jedermann“ gehörend, war auch ich, durch Zeitungsmeldungen beeinflusst, zunächst ein Bewunderer der Bordkapelle, die die Aufmerksamkeit des Feindes nach sich zog, während die Kreuzer nach einer anderen Richtung verschwanden, und des Sunkers, der, laut einer anderen Nachricht, den Gegner mit einem falschen Sunkerspruch irreführte, und schließlich des Scheinwerferpersonals, das die angreifende Übermacht im entscheidenden Augenblick erfolgreich blenden sollte.

Und als ich irgendwo, ganz nebenbei erwähnt fand, es sei an Bord der „Goeben“ auch ein Admiral gewesen, da machte es mir Vergnügen, festzustellen, was dieser Mann wohl während der Zeit getan hatte, als er und seine Schiffe vom Kapellmeister, Sunker oder vom Scheinwerferpersonal aus verzweifelter Lage gerettet wurden. Über diesen interessanten Punkt beabsichtigte ich einen Zeitungsartikel zu schreiben.

Je mehr ich dann durch Heranziehen von authentischen Büchern und Akten, sowie durch persönliche Sühlnahme mit Offizieren und Mannschaften der ehemaligen Mittelmeerddivision und Orientkämpfern der Marine die Legendenschalen von diesem Bravourstück entfernte, erkannte ich den hervorragenden Anteil des Admirals, bis ich endlich wußte, daß der Messinadurchbruch nur ein verhältnismäßig kleiner Auftakt

war zu einer anderen Tat, bei der der Einsatz von nur zwei Kriegsschiffen bestimmend für das Schicksal eines ganzen großen Reiches wurde, und die Folgen unendlich viel weitere waren, als ein Seebefehlshaber je in der Geschichte verursacht hat.

Ohne die Tatkraft und ohne den Einfluß des Admirals Wilhelm Souchon auf den Weltkrieg hätten manche Nationen ihre langersehnte staatliche Selbständigkeit nicht erreichen können.

Als Angehöriger einer dieser Nationen hielt ich es nunmehr für eine Verpflichtung, den Ertrag des gesamten Materials über die Persönlichkeit Souchons sowie die Verhältnisse, unter denen er seine Großtaten ausführte, in Buchform herauszugeben.

Dieses Buch möchte also ein schlichtes Denkmal dem Mann setzen, der meinem freiheitsliebenden Vaterlande die notwendige Voraussetzung zur Loslösung vom jahrhundertalten Bedrücker bereitete, sowie auch der Flotte, die heute vor 17 Jahren mit wehender Flagge in den Fluten der Scapabucht versank, nachdem sie uns auch – unter Führung von Konteradmiral Hugo Meurer – die Seeverbindungen eröffnet hatte, ohne die ein Land am Meer nicht selbständig sein kann.

Toivala bei Kuopio, Finnland,  
21. Juni 1936.

Matti E. Mäkelä

Wie kamen „Goeben“ und „Breslau“ ins Mittelmeer? . . .	9
Admiral Souhon . . . . .	25
... im Mittelmeer . . . . .	29
... und in der Türkei . . . . .	125
Zwanzig Jahre nachher . . . . .	177
Nachwort des Vizeadmirals a. D. Pfeiffer . . . . .	193
Literaturhinweise . . . . .	195



## Wie kamen „Goeben“ und „Breslau“ ins Mittelmeer?

„Unsere Rolle in Konstantinopel  
ist viel einfacher als man gewöhnlich  
glaubt. Sie besteht darin, immer  
der größte Freund oder der größte  
Feind der Türkei zu sein.“

Buteniew (1787—1866),  
russischer Gesandter in Konstantinopel

Am Sonntag, dem 3. November 1912, wurde die Mittagsruhe auf zwei deutschen Kreuzern im Kieler Hafen jäh gestört.

Den schrillen Pfiffen der Bootsmannsmaate folgte der Befehlsruf: „Alle Mann auf die Schanz'!“

„Sofortiges Ausrüsten zum beschleunigten Auslaufen nach der Türkei!“ So gaben die Kommandanten ihren Besatzungen einen soeben eingetroffenen Befehl bekannt.

Beide Schiffe waren die neuesten und schnellsten ihrer Klassen.

Das eine, S. M. S. „Goeben“, war ein sehr kampfkraftiger Schlachtkreuzer von 23 000 Tonnen Wasserverdrängung, erst im letzten Jahr (28. März 1911) bei Blohm & Voß in Hamburg vom Stapel gelaufen und noch nicht in den Verband der Hochseeflotte aufgenommen.

Das andere, S. M. S. „Breslau“, war ein nur ein Fünftel vom Tonnengehalt „des großen Bruders“ messender Kleiner Kreuzer, leichtbewaffnet und schmuck, ebenfalls 1911 (am 16. Mai bei der Stettiner Vulcan-Werft) vom Stapel gelaufen und bisher als Begleitkreuzer der Kaiserlichen Yacht „Hohenzollern“ verwendet.

„Breslau“ (Kommandant Kapitän zur See v. Klizing) führte ihre Ausrüstung in der Kaiserlichen Werft sofort aus und warf schon am nächsten Nachmittag von der Boje los, um durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal in See zu gehen.

Auch „Goeben“ (Kapitän zur See Philipp) nahm einiges Inventar in Kiel über, erledigte aber die eigentliche Ausrüstung in Wilhelmshaven, wohin sie Montag früh auslief. Da der Kanal für Großkampfschiffe noch nicht passierbar war, mußte sie um Skagen (Dänemark) fahren und legte diese Strecke mit der hohen Dauergeschwindigkeit von 23 Knoten<sup>1)</sup> zurück. Schon am Dienstag, dem 5. November, um 15 Uhr, nahm „Goeben“ die Auffüllung der Vorräte im Wilhelmshavener Ausrüstungshafen in Angriff.

<sup>1)</sup> Knoten = 1 Seemeile (1852 m) pro Stunde.

Am gleichen Tage gab der Kaiser folgende Allerhöchste Kabinetts-Order für den Reichskanzler (Reichsmarineamt) aus:

Ich bestimme:

1. Zum Schutz der deutschen Interessen im Mittelmeer werden vorübergehend Mein Großer Kreuzer „Goeben“<sup>1)</sup> und Mein Kleiner Kreuzer „Breslau“ unter dem Befehl eines der 2. Admirale der Hochseeflotte nach dem Mittelmeer entsandt.

2. Mit dem Eintreffen dieses Flaggoffiziers auf der Mittelmeerstation und für die Dauer des Aufenthaltes auf derselben werden ihm alle dort befindlichen Schiffe unterstellt. Der Verband führt den Namen Mittelmeer-Division<sup>2)</sup>.

3. Der Chef dieser Division hat die Rechte und Pflichten des Chefs einer selbständigen Division von Kreuzern. Er ist Mir unmittelbar unterstellt. Über die Stärke seines Stabes haben Sie die erforderlichen Ausführungsbestimmungen zu treffen.

4. Die bisherige Unterstellung der Schiffe in gerichtlichen Angelegenheiten bleibt unverändert.

Neues Palais, den 5. November 1912.

Wilhelm I. R.

In Vertretung des Reichskanzlers:  
von Tirpitz.

---

<sup>1)</sup> Vom Stapellauf der „Goeben“.

Als S. M. S. „Goeben“ am dem kalten und stürmischen 28. März 1911 in Hamburg vom Stapel lief, gab der General von Ploetz dem Täufling das Geleitwort:

„... Und nun, du stolzer Kreuzer, ein glücklicher Stern geleite dich auf allen deinen Wegen! Vertrete die deutsche Flagge, wann und wo es auch sei, in Ehren! Möge deiner Offiziere und deiner Mannschaften stete Richtschnur sein: selbstlose Pflichttreue, aufopfernde Vaterlandsliebe, fester Wille und unerschütterlicher Mut — Eigenschaften, die alle ihm gegeben, dem Manne, des Namen du führen sollst, einer der besten aus großer Zeit! Wann und wo wirst du, stolzes Schiff, dereinst berufen sein, deinem Kaiser zu dienen?“

<sup>2)</sup> Zur Zeit hatte Deutschland im Mittelmeer die dort programmäßig im Winterhalbjahr kreuzenden Schulschiffe „Hertha“ und „Bineta“, die kleine Stationsjacht „Loreley“ (925 t) in Konstantinopel und den gerade auf der Ausreise nach Ostafrika begriffenen alten Kolonialkreuzer „Geier“ (1630 t), der nun im Mittelmeer zurückgehalten wurde.

Zum Chef dieses neuen Auslandsverbandes wurde der 2. Admiral des I. Geschwaders, Konteradmiral Konrad Trummler, ernannt.

Noch am gleichen Abend, als „Goeben“ die Ausrüstung in Wilhelmshaven begann, schiffte sich Konteradmiral Trummler mit seinem Stabe ein und ging am nächsten Morgen, Mittwoch, dem 6. November, um 8.50 Uhr, nachdem das Schiff die ganze Nacht hindurch Kohlen, Proviant, Munition usw. übergenommen hatte, mit 18 Knoten Dauergeschwindigkeit in See.

Als „Goeben“ in der Nacht zum 10. November die Gibraltarenge passierte, versuchte die britische Signalstation vergeblich zu erfahren, welches große Schiff in das Mittelmeer eintrat. Es wurde ihr aber bald bekannt, denn am Morgen des 12. lief Trummler mit „Goeben“, dem größten, schnellsten und stärksten Kriegsschiff im Mittelmeer, den britischen Flottenstützpunkt Malta zur Kohlen- und Wasserübernahme an. Gleich darauf ging „Breslau“, die einen Tag zuvor dort angekommen war, mit vollen Bunkern nach Alexandrette (Iskenderun) an der cilicischen Küste in See, wo „das größte deutsche Kulturwerk im Ausland“, die Bagdadbahn, ans Mittelmeer angeschlossen.

Am Morgen des 15. November lag vor „Goeben“ der Dardanellenausgang. Davor kreuzte ein anscheinend griechisches Torpedoboot, das an den herrschenden Kriegszustand zwischen Griechenland und der Türkei mahnte. Rechts, in der Besikabucht, wurde von „Goeben“ ein britisches Geschwader von vier Linienschiffen, einem Großen und einem Kleinen Kreuzer gesichtet — wohl bereit, auch diesmal, wie 1878, als der Fall Konstantinopels in greifbare Nähe gerückt war, „zum Schutz der Europäer“ einzulaufen.

An der engsten Stelle der Dardanellen, bei Tschanak, salutierte „Goeben“ mit 21 Schuß zum ersten Male die türkische Landesflagge und erreichte bei Sonnenuntergang den Bosphorus. Dort ging sie nach der anstrengenden 202stündigen Fahrt (22 Stunden in Malta ausgenommen) vor dem Sultanspalast Dolma Bagtsche vor Anker, während von Tschataldscha, der letzten Verteidigungslinie der türkischen Hauptstadt, ein dumpfer Kanonendonner drohend herübergrollte.

Seit den Zeiten Peters des Großen lag der Besitz von Konstantinopel mit den Meerengen im religiösen, wirtschaftlichen und welt Herrschaftlichen Verlangen Rußlands. Auf der Sagia Sofia, der „Kirche der göttlichen Weisheit“, wollte man den mohammedanischen Halbmond durch das griechisch-katholische Kreuz ersetzen. Der Hauptweg der russischen Ausfuhr sollte durch die türkischen Flaschenhälse des Bosphorus und der Dardanellen für alle Zeiten gesichert werden, um auf diese Weise den ersten Schritt zur Quelle der Weltherrschaft, zum reichen Indien, zu tun. „Konstantinopel“, sagte schon Napoleon, der die Russen an der Bestignahme der Kalifenstadt hinderte, „ist ein allzu kostbarer Schlüssel. Wer es besitzt, beherrscht die Welt!“

Zu einer der führenden europäischen Mächte aufgestiegen, glaubte Rußland Mitte des neunzehnten Jahrhunderts den Zeitpunkt für gekommen, diesen Schritt trotz des Gegengewichts der anderen Mächte wagen zu können. Im Orient- oder Krimkrieg zog es jedoch eine derart große Übermacht gegen sich ins Feld, daß es nicht nur das Ziel verfehlte, sondern auch die führende Stelle in Europa einbüßte. Aber Konstantinopel verlor es nicht aus dem Auge, sondern „sammelte seine Kräfte“, wie Gortschakow, der Kanzler Alexanders II., sich äußerte.

Nachdem der kräftigste Feind, Frankreich, 1871 von Preußen niedergeworfen war, machte Rußland einen neuen Versuch. Diesmal rückte das Ziel in greifbare Nähe. Ende Januar 1878 standen die russischen Truppen schon am Marmarameer, gegenüber den Türmen und Minarets ihres ersehnten „Zarigrad“, das nur noch ganz schwach in der Tschataldschastellung verteidigt wurde. Der Traum von Generationen lag vor seiner Erfüllung. Aber da regte sich das weltbeherrschende Albion. Es ließ seine Flotte bis zu den Prinzeninseln vor Konstantinopel segeln und verbot den Russen den Vormarsch. Drohend blickten sich die zwei großen Mächte an. Heftig wütete die Presse in beiden Ländern. Ein einziger Schritt vorwärts hätte die Spannung zur Entladung gebracht. Aber auch diesmal blieb das Schicksal des „Weltschlüssels“ unentschieden. Im letzten Moment bewog der Sultan die englische Flotte zum

Verzicht, und auch die Russen, deren Kräfte in zähen Kämpfen gegen den türkischen Widerstand, durch große Unterschlagungen der verproviantierenden und ausrüstenden Militärbehörden, sowie durch Unruhen und Gewalttaten in der Heimat sehr mitgenommen waren, zogen es vor, sich zurückzuziehen. Zum Schluß mußten sie noch die Bitterkeit schlucken, im allgemeinen Kongreß der Mächte in Berlin ihrer Siegesfrüchte beraubt zu werden (Sommer 1878). Aus türkischem Gebiet wurden selbständige Kleinstaaten gemacht: Serbien, Rumänien, Montenegro und Bulgarien.

Als Rußlands Ausdehnungsdrang nach dem Meer in der Folgezeit auch in der Mandchurei und in Persien schmerzliche Schlappen erlitten hatte, kehrte es auf sein Hauptziel zurück, zumal da hier günstige Umstände endlich den Erfolg zu verhießen schienen.

Das besiegte und rachedurstige Frankreich hatte Rußland die Bundeshand gereicht, und dieser Freundschaft schloß sich nach der Erledigung des russisch-britischen Streites in Persien auch England an (1907). „Nach allseitiger Prüfung der Frage“ war sogar das britische Komitee der Reichsverteidigung inzwischen zu der Schlussfolgerung gelangt, daß „die Sernehaltung Rußlands von den Meerengen für Großbritannien keine Marine- oder Militärfrage ersten Ranges bedeute“.

Innere Unruhen, der andauernde Kampf zwischen Reaktion und Revolution, hatten jedoch den entscheidenden russischen Schritt auch unter den neuen Umständen verzögert. Die Eroberung „Zarigrads“ war nach der Niederlage gegen die Japaner zur Dämpfung der gärenden Unzufriedenheit im Riesereich nur erwogen, aber nicht zur Ausführung gebracht worden. Die Schwarze-Meer-Flotte war „zu einer Kriegsaktion nicht bereit, die Armee konnte nicht als ordnungsmäßig wiederhergestellt betrachtet werden“, und eine neue Mobilmachung hätte die Bevölkerung vielleicht zu stark erregt. Rußland brauchte, wie der Ministerpräsident Stolypin die Beratung der Regierung am 21. Januar 1908 schloß, „eine Atempause, um den ihm gebührenden Platz einer Großmacht wieder einzunehmen“.

Die Stille vor dem Sturm wurde jetzt, wie auch vor den früheren großen Versuchen 1853—1856 und 1877—1878 zur erhöhten Propaganda unter den slawischen Völkern auf dem Balkan — dem Weg nach Konstantinopel — ausgenutzt. Als Frucht der vorbereitenden Tätigkeit konnte Rußland zunächst im Frühjahr 1912 ein bulgarisch-serbisches Bündnis buchen, aber diese, gegen Österreich-Ungarn gerichtete Spitze wendete sich sehr bald gegen die Urheber selbst. Die sonst miteinander streitenden Balkanländer entschlossen sich nämlich, nicht für Rußland, sondern für sich selbst die Erbschaft aus dem Bestand der sterbenden Türkei zu erkämpfen, und näherten sich in diesem Sinne den beiden Großmächten Österreich-Ungarn und Deutschland.

Nachdem Deutschland während der bosnischen Krise den eisernen Ring Rußland—Frankreich—England drückend empfunden hatte, erhob sich die Frage, ob die Türkei, zu der Deutschland seit langem freundschaftliche Beziehungen unterhielt, eine Erleichterung bieten könne. Im März 1909 äußerte sich der Kaiser dem General Colmar Freiherrn von der Goltz gegenüber, eine derart schwere Kriegsgefahr, wie die soeben überwundene, müsse für die Zukunft ausgeschaltet werden. Zu diesem Zweck sollten die Türkei und die Balkanstaaten näher an den Dreibund herangezogen werden, so daß ein Staatenblock entstünde, der jeden Angriff Rußlands gegen die Donaumonarchie oder die Meerengen von vornherein als aussichtslos erscheinen ließe. Der erste Schritt hierzu wäre ein österreichisch-türkischer Militärvertrag. Um ihm auch in Wien Freunde zu gewinnen, galt es, die Türkei nach Möglichkeit zu stärken. Das sollte die Aufgabe des Generals von der Goltz sein, der bereits zwölf Jahre (1883—1895) in der Türkei als Generalinspekteur des Militärbildungswesens und Reorganisator der Armee gewirkt hatte.

Die damit einsetzende langsame Erstarkung der Türkei in militärischer und wirtschaftlicher Beziehung wurde jedoch Ende 1912 durch den Angriff Serbiens, Bulgariens, Griechenlands und Montenegros unterbrochen. Ein Schlag nach dem anderen traf Konstantinopel und — Petersburg!

Unerwartet schnell mußten die Türken ihre stark befestigten Stellungen bei Kirk-Kilisse den Bulgaren überlassen. Gleich darauf wurde ihre bestorganisierte Ostarmee in der fünftägigen Schlacht bei Lule Burgas (29. Oktober bis 2. November) geschlagen. Panikartig fluteten die Türken auf ihre letzte schwache Stellung Tschataldscha vor Konstantinopel zurück. Der Weg ins Herz der mohammedanischen Welt schien sich den Bulgaren aufzutun.

Das aber brachte Rußland in Wallung.

Energisch appellierte es an das politische Gewissen in Paris und London. Dringend riet der Außenminister Sasonow seinen mächtigen Freunden, die Bulgaren zurückzuhalten, denn Konstantinopel hätte entweder türkisch zu bleiben oder russisch zu werden. Anderenfalls würde die Schwarze-Meer-Flotte sofort in den Bosphorus einlaufen.

Was das bedeutete, darüber war man sich in London völlig im Klaren. Da England aufs entschiedenste zu verhindern suchen mußte, daß Rußland einen allgemeinen europäischen Krieg entfesselte, der infolge des unfertigen Zustandes der russischen und französischen Kriegsvorbereitungen wahrscheinlich zum Zusammenbruch Frankreichs und somit zur Isolierung Englands vom Kontinent geführt haben würde, galt es, Österreich-Ungarn und Rußland im Zusammenarbeiten festzuhalten. Doch der beste Weg nach Wien führte über Berlin.

Schon kurz vor dem Kriegsausbruch gab der britische Außenminister, Sir Edward Grey, in aller Heimlichkeit zu verstehen, England lege großen Wert darauf, mit Deutschland in Fühlung zu bleiben. Eine Woche später ließ er mitteilen, er sei des langen Sadens herzlich müde und wolle Deutschland in voller Aufrichtigkeit den Ölweig des Friedens und die Hand zu einer herzlichen und dauernden Versöhnung reichen. Trotzdem wich Grey aber allen deutschen Anregungen zu einem Vertrag, wonach Großbritannien an einem Krieg Deutschland—Frankreich sich nicht beteiligen sollte, aus und teilte dies auch Sasonow mit! Andererseits behauptete der britische Außenminister, die gegenwärtige Krise scheine ihm zur Versöhnung besonders ge-



eignet, da die englischen und deutschen Interessen vollkommen identisch seien (!). England strebe keinerlei politischen Gewinn aus dieser Krise an, und die Lokalisierung des Konfliktes würde am besten dadurch erreicht, daß durch einen vertraulichen Meinungsaustausch Übereinstimmung zwischen England und Deutschland hergestellt werde. Alsdann sollten beide Sand in Sand vor Europa (d. h. die Balkanstaaten) hintreten.

Nachdem Berlin (Kiderlen) hierauf am 17. Oktober telegraphisch geantwortet hatte, „wir seien durchaus bereit, *pari passu* (gleichen Schritts) mit England in der Balkanfrage vorzugehen“ und „wir werden englische Wünsche und Auffassungen gern in Erwägung ziehen“, kamen die englischen Forderungen prompt heraus.

„Konstantinopel und das umliegende Gebiet müssen auf alle Fälle türkisch bleiben“, betonte Grey Kühlmann gegenüber am 25. Oktober. „Ausland werde sicherlich auf keinen Fall eine bulgarische Besetzung Konstantinopels dulden!“ Im Fall einer gänzlichen Niederlage der Türkei seien von dem zurückflutenden demoralisierten türkischen Meer in Richtung auf Konstantinopel und von Ausbrüchen des Fanatismus gefährliche Ausschreitungen und Unordnungen zu befürchten. Es wäre daher denkbar, daß die Türkei dann an Europa appelliere und, die Vermittlung der Mächte anrufend, ihr Schicksal in fremde Hände lege. Europa solle eine solche Intervention auf sich nehmen und zwischen der Türkei und dem Balkanbund vermitteln.

Berlin erklärte sich nur insoweit einverstanden, als Frankreich, England und Deutschland das gleiche Interesse hätten, zu verhüten, daß mit Eintritt der vollständigen Niederlage der Türkei kein Zustand der Anarchie entstehe. Und als wenige Tage später die türkische Katastrophe von Eule Burgas erfolgte und Grey in Berlin wissen ließ, er entsende Kriegsschiffe nach Saloniki und bei Bedarf sogar nach Konstantinopel, antwortete Kiderlen auf diesen Wink, Deutschland habe leider in jenen Gewässern keine Kreuzer zur Verfügung.

Nachdem die Briten jedoch mit der Anregung zu Kriegsschiffentsendungen wiederholt in Berlin vorstellig geworden

waren, gab man hier der ursprünglich von den Ententebotschaftern in Konstantinopel — vielleicht sogar von der türkischen Regierung selbst — stammenden Anregung nach und entschloß sich, das beste deutsche Kreuzermaterial hinauszusenden.

Gleichzeitig mit „Goeben“ und „Breslau“ gingen neben österreichisch-ungarischen, russischen und französischen Flotteneinheiten auch solche anderer Staaten nach dem Bosphorus in See, und Admiral Trummel erhielt unterwegs den Befehl, sich der dort sammelnden internationalen Flottenmacht anzuschließen<sup>1)</sup>.

Ein praktisches Zusammenarbeiten der Großmächte war somit eingeleitet.

Die Voraussagen Greys über zukünftige Schritte der türkischen Regierung trafen mit solcher Genauigkeit zu, daß man sie wohl nicht nur auf eine diesbezügliche Sehergabe des britischen Außenministers, sondern auf eine Zusammenarbeit zwischen London und Konstantinopel zurückführen muß. Am 4. November gingen die ersten Telegramme, die Europa zu Hilfe riefen, von Konstantinopel ab. Gleich darauf wurde die Bitte in den europäischen Hauptstädten durch die türkischen Vertreter erneuert und präzisiert.

---

<sup>1)</sup> Die Flottenmacht unterstellte sich dem ältesten Flaggoftizier, dem französischen Admiral Dartige du Journet. Als „Goeben“ am 15. November 1912 mit schmetternder Musik, die Besatzung in Parade an Deck, in den Bosphorus einlief, waren nachstehende fremde Kriegsfahrzeuge zur Stelle: aus Frankreich: Panzerkreuzer „Leon Gambetta“, Journets Flaggschiff, und „Victor Hugo“ (12 416 t); aus England: Panzerkreuzer „Hampshire“ (10 850 t) und Kleiner Kreuzer „Weymouth“ (5250 t); aus Italien: Linienschiff „Emanuele Filiberto“ (9800 t) und Kleiner Kreuzer „Coatit“ (1313 t); aus Österreich-Ungarn: Kleiner Kreuzer „Admiral Spaun“ (3500 t), Kleiner Kreuzer „Aspern“ (2400 t) und die Stationsjacht „Daurus“; aus Rußland: Linienschiff „Rostislaw“ (9000 t) und Kreuzer „Ragul“ (6750 t); aus Rumänien: Kleiner Kreuzer „Elizabetba“ (1300 t); aus Spanien: Kreuzer „Reina Regente“ (5372 t); aus Holland: Kleiner Kreuzer „Gelberland“ (3950 t); aus Nordamerika: der Stationär „Scorpion“ und aus Deutschland: die Schulschiffe „Hertha“ und „Vineta“ und der Stationär „Loreley“. (Ende Oktober hatte „Loreley“ den abgesetzten Sultan Abdul Hamid mit Familie von dem durch die Griechen belagerten Saloniki nach Konstantinopel übergeführt.)

„Goeben“ war erst zwei Tage im Bosphorus, als ein gemeinsames Ausschiffen von Landungskorps „zum Schutz der Europäer“ frühmorgens am 18. November im Scheinwerferlicht ausgeführt wurde<sup>1)</sup>. Bald darauf schlossen die siegreichen Bulgaren auf englischen Druck Waffenstillstand.

Ursprünglich hatte man mit einer höchstens halbjährigen Abwesenheit der „Goeben“ und „Breslau“ gerechnet. Nach Überwindung der Balkankrise im Frühjahr 1913 (Friedensschluß Ende Mai in London) hatte die Hochseeflotte, die nur ungern ihre besten Kreuzer abgegeben hatte, Grund genug, auf deren Rückkehr, besonders auf die des Schlachtkreuzers, deren sie außer „Goeben“ erst zwei besaß („Moltke“ und „von der Tann“) zu drängen. Die Heimfahrt der Kreuzer wurde jedoch durch einen merkwürdigen Vorfall hinausgeschoben.

Nachdem „Goeben“ genau vier Monate im Bosphorus gelegen hatte, lief sie nach Griechenland aus. Als Konteradmiral Trummel den britischen Mittelmeereschef, Admiral Sir A. Berkeley Milne auf dessen Flaggschiff „Inflexible“ am 1. April 1913 in Piräus besuchte und ihn auch am nächsten Tag während der Beisetzungsfeierlichkeiten für den König Georg I. von Griechenland<sup>2)</sup> in Athen sprach, riet ihm Milne wiederholt in eindringlichster Weise, dafür zu sorgen, daß Deutschland Kriegsschiffe nach Alexandrette und Mersina schicken möge. Da Milne an beiden Tagen auf diese Frage zurückkam, suchte Trummel die britischen Gründe für diesen Wink zu erforschen. Milne wich jedoch geschickt aus, äußerte sich indessen dahin, daß sich nach seiner Meinung in nächster Zeit Dinge ereignen könnten, bei denen es für Deutschland höchst wünschenswert

---

<sup>1)</sup> Trummel schiffte über 400 Mann aus, und zwar: 3 Züge (9 Offiziere, 5 Fähnriche, 221 Mann) in die deutsche Botschaft, die bereits am 16. November mit drei Signalgasten von „Goeben“ besetzt war; 2 Züge (4 Offiziere, 1 Fähnrich, 129 Mann) in das mit vielen türkischen Verwundeten, darunter der kommandierende General des III. Armeekorps, Mahmud Muttar Pascha, belegte deutsche Hospital; 1 Zug (2 Offiziere, 56 Mann) in die belgische Gesandtschaft, deren Schutz kraft diplomatischer Bindungen Deutschland zu übernehmen hatte.

<sup>2)</sup> Ermordet von mazedonischer Hand am 18. März 1913 in Saloniki, das die Griechen erobert hatten.

sein müsse, an der syrischen Küste genügend vertreten zu sein. „Dieser Vorgang“, berichtet Trummel, „hat mich angesichts der augenblicklichen Lage, die die Anwesenheit von Kriegsschiffen in der Adria<sup>1)</sup> und in Konstantinopel bedingt, veranlaßt, die Entsendung von zwei Kleinen Kreuzern in das Mittelmeer nachzusuchen.“

Diese, vom Admiral Trummel erbetene Verstärkung kam schnell. Nach 24stündiger Ausrüstung liefen die Kleinen Kreuzer „Straßburg“ (Fregattenkapitän Kegmann) und „Dresden“ (Fregattenkapitän Köhler) am 7. April 1913 von Kiel zur Mittelmeerstation aus, wo „Dresden“ zunächst in Vertretung des Flaggsschiffs „Goeben“ in Konstantinopel blieb und „Straßburg“ die Position an der cilicischen und syrischen Küste einnahm. Während der Londoner Konferenz (1912/13) gab England in aller Heimlichkeit Frankreich zu verstehen, daß es ihm freie Hände in Syrien gäbe. Damit nun aber der französische Vetter nicht allzu ausgiebig Gebrauch von dem britischen Wohlwollen machen könne, fand England den Weg, den Freund durch dessen alten Feind Deutschland bremsen zu lassen. Der Trick war leicht erfunden und schnell ins Werk gesetzt. Doch langsam lief die Rechnungsfrist und schwer war der Ausgleich!

Dieser Steinwurf brachte nämlich einen anderen Stein ins Rollen.

Am 26. April schlug Admiral Trummel dem Kaiser vor, aus der vorübergehenden Kreuzerentsendung eine ständige Mittelmeerdivision zu bilden. Der Kaiser nahm diesen Gedanken auf, erklärte sich mit den Vorschlägen Trummelers einverstanden und schrieb vor: „Reichsmarineamt hat sich mit Herrn v. Jagow in Verbindung zu setzen und das Auswärtige Amt zu veranlassen, in dieser Hinsicht beim Reichstag zu wirken, um für die Etatsvorbereitung im Herbst mit die nötigen Vorschläge zu machen. Wir müssen unbedingt den günstigen Umstand

<sup>1)</sup> Beim internationalen Blockadeverband vor dem auf Beschluß der Londoner Konferenz zu bildenden selbständigen Albanien, um den Einmarsch der Montenegriner in Albanien zu verhindern. Zum Mbret (Fürst) von Albanien wurde der deutsche Prinz Wilhelm zu Wied gewählt.

ausnutzen, daß eine deutsche Mittelmeerdivision unbeanstandet, unbestritten, ja sogar gern gesehen, sechs Monate bereits dort anwesend ist, um diese Einrichtung zu einer ständigen werden zu lassen. Die Türkei wird darin eine Stärkung und Stütze für ihre Sanierung erblicken und das deutsche Element wieder festes Vertrauen in die Zukunft fassen. Charakteristisch für die Verhältnisse ist es, daß die Bildung der Division durch Hinaussendung der Verstärkung auf Anregung des englischen Admirals erfolgte, also von England gewünscht. Nun wir mal auf englische Anregung hin im Mittelmeer sind, bleiben wir auch dort. Dadurch wird auch Englands hypnotisches Stieren auf die Nordsee (Hochseeflotte!) wesentlich eingeschränkt und seine Aufmerksamkeit auf andere Gewässer abgelenkt. Selbstverständlich lehnt sich in ernstesten Zeiten die Division an die Dreibundsmächteslotte an. Eine Kreuzerdivision im Mittelmeer muß nunmehr als zu den Imponderabilien unserer Marine wie unserer auswärtigen Orientpolitik gehören. Das Reichsmarineamt hat mir baldmöglichst darüber zu berichten.“

Dieser Erfolg Trummlers beim Kaiser, dem sein Mittelmeerchef wohlbekannt war, war wahrscheinlich nur durch die immediate Unterstellung möglich.

Der Staatssekretär des Reichsmarineamts, Großadmiral v. Tirpitz, war aus verschiedenen Gründen dafür eingetreten, daß die neuesten deutschen Kriegsschiffe ins Ausland geschickt würden. Verantwortlich für den Aufbau der Flotte, sah er mit einer gewissen Beunruhigung das Zusammenhalten der Schiffe in dem engen Rahmen um Helgoland herum und befürchtete mit Recht ein Herabsetzen der Selbständigkeit der Kommandanten und eine erhebliche Erschwerung für die Entwicklung wirklicher Führernaturen. Auch als Vertreter des Gedankens, daß eine Flotte nur in vollstem Sinne gesund wäre, wenn sie sich vom Einfluß der Küste freihielte, besorgte er, das Zurückhalten der Flotte in der Heimat könne die hoch entwickelte Technik der modernen Kriegsschiffe allzu stark von der Anlehnung an die heimischen Hilfsquellen, vor allem von der Hilfe der Werften abhängig machen. Deshalb allein schon drängte er immer wieder darauf, daß die fertiggestellten Schiffe möglichst

unmittelbar nach den Probefahrten in fremde Gewässer geschickt wurden, auch um das neueste Material der höchsten Beanspruchung zu unterwerfen, um die Kommandanten vor selbständige Aufgaben zu stellen, und zuletzt, um für einen möglichen Kriegsfall insofern militärisch vorzusorgen, als leistungsfähige Schiffe an geeigneten Stellen draußen in der Welt standen, die feindliche Schiffsmengen ablenken und in Bewegung halten konnten.

War auch die hinausendung der „Goeben“ und „Breslau“ nach dem Willen des Großadmirals — im Gegensatz zu den Interessen des Flottenkommandos — erfolgt, so war Tirpitz doch gegen die formelle Bildung einer ständigen Mittelmeerdivision. Er sah mit Bedenken auf die deutsche Balkan- und Orientpolitik (man nannte sie „Politik der Deutschen Bank“), um so mehr, als letztere von England empfohlen wurde. Er hielt Deutschland nicht für stark genug, gleichzeitig mit der Belastung durch den weltwirtschaftlichen Gegensatz zu England „auch Bagdadpolitik zu treiben, bei welcher das Gesamtinteresse des Volkes weniger gut zu gedeihen verspricht, als einzelne wirtschaftliche Unternehmungen“, und riet, besondere formelle Maßnahmen zu vermeiden, die „leicht zu Mißverständnissen und Mißdeutungen Anlaß geben“ würden, und dagegen „die zurzeit bestehende Dislozierung einfach weiter bestehen zu lassen, solange es Eurer Majestät wünschenswert erscheint“ (15. Mai 1913).

Hierauf ging der Kaiser ein und ist seinerseits darin stets unerschütterlich fest geblieben, daß die Mittelmeerdivision, für die er warmes Interesse hegte, nicht aufgelöst wurde. Noch im Mai 1914 sagte er dem Divisionschef in Genua: „Wenn ich jetzt nach Hause komme, wird mich wohl der Staatssekretär bestürmen, daß ‚Goeben‘ nach Hause kommt. Wenn das aus technischen Gründen sein muß, nun, dann muß eben ein gleich großes Schiff dafür raus. Das Mittelmeer wieder entblößen — gibt es nicht!“

Die Entscheidung wurde mit dem Schreiben des Staatssekretärs vom 5. Juli 1913 den Marinebehörden bekannt-

gegeben: „Seine Majestät der Kaiser haben zu bestimmen geruht, daß die Mittelmeerddivision auch über den Herbst hinaus weiter zu bestehen habe. Es ist beabsichtigt, S. M. S. S. ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ im Mittelmeer zu belassen, S. M. S. S. ‚Straßburg‘ und ‚Dresden‘ vorübergehend zur Vornahme der Jahresinstandsetzung und des Besatzungswechsels gegen Ende September in die Heimat zurückzurufen<sup>1)</sup>.“

Inzwischen hatte der türkische Großwesir Mahmud Schewket Pascha Schritte unternommen, um durch Heranziehen der fremden Mächte zum Wiederaufbau der Türkei das teils geschwundene Interesse Europas zur Erhaltung des „Kranken Mannes“ wieder ins Leben zu rufen. Schon seit 1908 arbeitete in Konstantinopel eine englische Marinemission zur Reorganisation der Flotte. Nun sollte England dazu die Gendarmerie in Armenien und auch die Justiz und öffentliche Arbeiten übernehmen, Italien Post und Telegraphie und die Gendarmerie im allgemeinen, die bisher dem französischen General Baumann unterstellt war, Frankreich wegen seiner vielen Anleihen an die Türkei das Finanzwesen und Deutschland das Meer. Die erste diesbezügliche Bitte wurde in Berlin im Januar 1913 vorgelegt und am 23. Mai erneuert. Sie erhielt eine günstige Aufnahme, denn Deutschland brauchte wegen seiner großen wirtschaftlichen Interessen in der Türkei einen Rückhalt. Außerdem sollte der peinliche Eindruck, den das Versagen der türkischen Armee unter den deutschen Reformern in Europa hervorgerufen hatte, verwischt werden.

Ende Juni 1913 wurde vom Kaiser Generalleutnant Liman von Sanders, „eine elegante militärische Erscheinung von gewandten Formen und militärisch vielseitig gebildet“, zum Chef der neuen Militärmission ausgewählt. Dadurch kam die ganze Angelegenheit, die im Sommer durch die Ermordung des Großwesirs ins Stocken geraten war, wieder energischer in Fluß.

---

<sup>1)</sup> Die zwei Zurückgerufenen sollten das Mittelmeer nicht mehr wiedersehen. „Dresden“ wurde nach der mittelamerikanischen Station geschickt und „Straßburg“ schloß sich den neuesten Linienschiffen „Kaiser“ und „König Albert“ an, für die Tirpitz eine halbjährige Weltfahrt durchgesetzt hatte.

Zur selben Zeit fiel von Allerhöchster Stelle auch ein anderer wichtiger Entschluß.

Anfang August teilte der Chef des Marinekabinetts den Betreffenden mit, daß sich der Kaiser entschlossen habe, zum Chef der weiter bestehenden Mittelmeerddivision Konteradmiral Souchon zu ernennen.



## Admiral Souchon . . .

„Wesentlich hielt ich darauf, jedem Mitarbeiter die größtmögliche Selbständigkeit zu geben. — Ich habe meine Abteilungsleiter dazu gedrängt, daß sie die Fragen niemals nur aus ihrem Teilstandpunkt betrachteten; jeder sollte rücksichtslos urteilen, als ob er der König wäre und das Ganze allein zu entscheiden hätte. — Meine Arbeitsweise hatte stets das Nelsonsche: ‚We are a band of brothers‘ zum Motto.“

v. Tirpitz.

Während der Hugenottenverfolgungen Ludwigs XIV. verließen Frankreich, unter zweihunderttausend anderen, zwei etwa 20jährige Vetter, Abram und Jean Souchon aus Xivierès bei Uzès, Languedoc. Sie wanderten über die Schweiz und ließen sich 1699 in Magdeburg nieder.

Den einen, Abram, überwältigte jedoch Heimweh. Er kehrte zurück und wurde wieder katholisch.

Aber Jean hielt an seinem protestantischen Glauben unerschütterlich fest und blieb in Preußen. Wäre auch er zurückgekehrt — die geringste Folge: dieses Buch wäre nie entstanden!

Noch der Großvater des Admirals wuchs in Magdeburg auf. Er war Steuerbeamter und bekannt als ein sehr arbeitssamer Mensch.

Sein Sohn Wilhelm Souchon, künstlerisch veranlagt und sehr musikalisch, ernährte seine Familie als Porträtmaler. Er war verheiratet mit Clara Naumann, der Tochter eines Bankdirektors in Berlin. Sie war eine geistig und künstlerisch begabte, ungemein lebhafte und leistungsfähige, tief religiöse Frau. Diese Eigenschaften erbt der am 2. Juni 1864 in Leipzig geborene Sohn Wilhelm Anton Theodor.

Als der Junge siebenjährig war, sah er auf einer Reise zum ersten Male die See. Das war ihm ein unvergeßliches Erlebnis. Vielleicht hatte er von seiner in Danzig aufgewachsenen Mutter auch etwas von der See als Erbe mitbekommen.

Als der Vater starb, erhielt der 12jährige Wilhelm den Geheimen Regierungsrat Genast in Weimar zum Vormund. Dieser verstand es ausgezeichnet, sein Mündel, den die Lehrer für unbegabt hielten, zu behandeln. „Junge, was willst du denn eigentlich werden?“ fragte er ihn in einer stillen Stunde. „Ich will zur See!“ „Gut also,“ sagte Genast, „aber du willst doch nicht nur Schiffsjunge und Bootsmann werden, sondern Offizier, nicht wahr? Und dazu mußt du in der Schule soviel

lernen, daß du das Eintrittsexamen für die Marine machen kannst!"

Mit einem Male sah der Junge den Zweck des bis dahin verhassten Lernens ein. Nun fing er an, in der Schule zuzuhören, und fand heraus, daß er gar nicht viel zu Hause zu arbeiten hatte, wenn er nur während des Unterrichts aufpaßte. Beim Verlassen der Schule war er einer der besten Schüler. Am 12. April 1881 bestand er das Eintrittsexamen in der Kieler Marineschule. Unter seinen 33 Kameraden befanden sich Trummler, der erste Chef der Mittelmeerdivision, Schulz, der spätere Divisionskommandeur in Flandern, und Sipper, der berühmte Kreuzerführer im Weltkrieg. Beim Ende des Krieges waren vom ganzen Jahrgang nur noch die zwei letztgenannten und Souchon im Dienst.

So anstrengend der Dienst in der Marine auch war, so hart mitunter das Wetter und so schwierig die Vorgesetzten, immer war Souchon in guter Laune, immer besaß er die bewundernswerte Kraft, sich selbst zu beherrschen. „Warum sehen Sie stets so unzufrieden aus?“ fragte einmal der Schiffskommandant einen der jungen Offiziere. „Sehen Sie doch Souchon an und seien Sie mal ebenso vergnügt wie er!“ — „Ja der“, entfuhr es dem Angeredeten, „der lacht, weil er weiß, daß er flüger ist als alle anderen!“ Ein Riesengelächter in der Messe beim Zuhören dieser Geschichte! — „Der Diplomat“ wurde Souchon unter seinen Kameraden genannt und schon früh als Zukunftsmann bezeichnet.

Die Seeoffizierberufsprüfung bestand Souchon bei weitem als erster seines Jahrgangs. Später auf der Marine-Akademie bearbeitete er das Thema „Canal des deux mers“ (Atlantik-Mittelmeer-Kanal). Durch diese Arbeit wurde man auf ihn besonders aufmerksam. Sie war so hervorragend, daß ihr der Vorzug gegeben wurde, in der angesehenen Zeitschrift „Marine-Kundschauf“ abgedruckt zu werden. Aber damit noch nicht genug. Der spätere englische Seelord, Prinz Louis Battenberg, übersetzte den Artikel selbst und veröffentlichte ihn in einer englischen Marinezeitschrift. Gleich darauf — im April 1896 — wurde Souchon nach Berlin ins Oberkommando der Marine

berufen, arbeitete dort vier Jahre und wurde nach zwei Jahren Seefahrt — als I. Offizier des Seekadetten-Schulschiffs „Charlotte“ — in den Admiralstab der Marine versetzt. Hier leitete Souchon die Englische Abteilung. Während des Russisch-Japanischen Krieges (1904—1905) treffen wir ihn als für sein Dienstalter sehr jungen Chef des Stabes des Kreuzergeschwaders im Fernen Osten. In dieser Stellung reifte Souchon zum Führer heran.

Als der junge Kapitän zur See 1906 nach Rückkehr vom Kreuzergeschwader ins Reichsmarineamt eintrat, begrüßte ihn Admiral v. Tirpitz, ganz gegen seine sonstige Gewohnheit, vor versammelten Offizieren sehr anerkennend. Er habe es während der Chef-des-Stabes-Zeit Souchons im Kreuzergeschwader — dessen Chef Tirpitz selbst zehn Jahre früher gewesen war — besonders dankbar empfunden, daß ein vorzügliches Zusammenarbeiten zwischen dem Geschwader und dem Gouvernement von Kiautschou stattgefunden habe, „und ich weiß,“ schloß der „Meister“, „daß es Ihr Werk war.“ Damit trat Souchon ins Reichsmarineamt ein und arbeitete jahrelang unmittelbar unter Tirpitz auf dem Gebiet der Auslandskriegführung.

Als „Goeben“ und „Breslau“ hinausgesandt werden sollten, war zunächst beabsichtigt, Souchon, der von 1909—1912 Chef des Stabes der Marinestation der Ostsee und danach 2. Admiral des II. Geschwaders war, zum Chef der Mittelmeerdivision zu machen. Private Verhältnisse hatten jedoch damals zu seiner Belassung in der Heimat gezwungen.

Im Hochsommer 1913, als Souchon zur freien Verfügung im Ausland stand, wurde die ursprüngliche Absicht ausgeführt.

Am 6. September erfolgte die Ernennung durch den Kaiser.

Am 23. Oktober setzte Souchon auf der Reede von Triest seine Flagge auf S. M. S. „Goeben“, um noch am selben Abend mit dem Schiff in See zu gehen.

... im Mittelmeer ...

„Wenn jeder seine Pflicht kennt,  
sind Signale überflüssig.“ Nelson.

„Alles, was nicht wichtig ist, will ich nicht sehen. Was wichtig ist, was nicht — das müßt Ihr selbst entscheiden!“

Von Anfang an schulte Souchon seinen Stab zur Selbständigkeit, Verantwortungsfreude und Arbeitslust. Dabei hatte er die Kunst, seine Mitarbeiter auch wirklich zur Mitarbeit heranzuziehen. Das Zusammenarbeiten gestaltete sich daher bald zu einem äußerst harmonischen.

Jeder Untergebene hatte eine möglichst große Selbständigkeit, fühlte die Sache als seine eigene und gab sein Bestes dafür. Bei Versagern konnte Souchon stets einen unglücklichen Zufall von persönlicher Untauglichkeit oder Fahrlässigkeit unterscheiden und seine Kritik sowie sein bei aller Festigkeit rücksichtsvolles Vorgehen danach richten. In vielen Fällen zeigte er, daß er für seine Offiziere einstand.

Für jeden und jedes hatte er Interesse und hörte jede Meinung an. Er ließ sie gelten, wenn er es irgendwie mit der eigenen Überzeugung vereinbaren konnte. Er ging darin so weit, daß sein oft gehörtes doppeltes „Jawohl!“ bei vielen den Eindruck machen konnte, als habe er selbst keine eigene Ansicht. Spätere, große Ereignisse haben dann aber an den Tag gelegt, daß er die Eigenschaften, die er bei seinen Untergebenen entwickeln wollte, in höchstem Maße selbst besaß und daß er ein einziges „Nein!“ dort sagen und halten konnte, wo vielleicht jeder andere an seiner Stelle nachgegeben hätte.

Sowohl gegenüber seinen eigenen Offizieren als auch bei Empfängen in fremden Häfen war sein Auftreten bescheiden und voller Interesse. Besonders jüngere Offiziere behandelte Souchon in kameradschaftlicher, oft väterlicher Weise, ließ sich über ihre häuslichen Verhältnisse genau unterrichten und war den einsamen jungen Menschen fern der Heimat stets ein Kamerad, mit dem sie ihre Sorgen offen besprechen konnten.

Bei jedem, der die etwas kleine Figur mit scharfgemeißeltem Kopf, entschlossenen Lippen, kräftigem Kömerkinn und Flaren,

energischen und doch gütigen Augen sah, wurde das Empfinden geweckt, einen nicht alltäglichen Offizier und Menschen vor sich zu haben, und jeder, der den Vorzug hatte, ihn näher kennenzulernen, konnte seinem ersten Empfinden nur recht geben. Er war einer der seltenen Vorgesetzten, über den fast nie geschimpft wurde, und einer der mindestens ebenso seltenen Menschen, die sich selbst stets beherrschen!

Bei allen Gelegenheiten knüpfte er Verbindungen an; sei es an Land mit maßgebenden deutschen Kaufleuten, um ihre Wünsche, ihre kleinen und großen Sorgen kennenzulernen und seinerseits nach Möglichkeit Abhilfe zu schaffen, oder die Wünsche und Klagen an die richtige Stelle weiterzuleiten, sei es mit fremden Behörden zu Land und zu Wasser, um auch ihnen näherzukommen, damit er sie im Ernstfall als Gegner oder Mitarbeiter richtig bewerten könne. Auf seinen gewöhnlichen Nachmittagsspaziergängen an Land liebte es der Admiral, begleitet von seinem „Schatten“, dem Flaggleutnant Michelhausen, in die kleinsten Winkel der Häfen einzutreten, um hier das Typische des Landes zu suchen.

Durch die den Untergebenen eingeräumte Selbständigkeit war Souchon selbst befreit von vielem „Kleinkram“. So konnte er sich mit größeren Fragen seiner weiten Mittelmeerstation beschäftigen, auch ihre Handelsgeographie, Geschichte usw. lesen und dabei See und Sonne des Mittelmeeres genießen.

Um halb sieben stand Souchon auf, nahm ein Bad — dazu möglichst oft noch ein Sonnenbad —, setzte sich in Gesellschaft seines vortrefflichen Admiralstabsoffiziers, des Korvettenkapitäns Wilhelm Busse, der den krankheits halber abberufenen Korvettenkapitän Gargke im September 1913 ersetzt hatte, und seines Flaggleutnants, oft auch in Gegenwart des Kommandanten des Flaggschiffes, an eine einfache Frühstückstafel, arbeitete danach den Vormittag, ging mittags eine Zeitlang auf Deck hin und her, um frische Luft, Sonne und Bewegung zu bekommen, und gab dabei den in seiner Gesellschaft promenierenden Busse und Michelhausen seine dienstlichen Anweisungen, kurz und prägnant. Nach dem Mittagessen folgten

wieder ein halbstündiger Spaziergang an Oberdeck und reiche Arbeit, dazu eine Tasse Tee und abends Butterbrot mit Belag. Auch wenn Gäste zu Tisch waren, ging die Mahlzeit nicht über das hinaus, was sich ein gutgestellter Bürger leisten kann. Im Trinken war der Admiral stets sehr mäßig und rauchte niemals.

Die ersten Seetage nach Übernahme der Mittelmeerdivision saß Souhon ganz vor den Akten, um möglichst bald über alles im Bilde zu sein. „Es ist doch allerhand neu für mich,“ schrieb er am ersten Morgen, „und sehr zu überlegen, damit ich richtig meinen Weg gehe, ohne in Abhängigkeit von den eigenen diplomatischen Vertretern oder dem Admiralstab in Berlin zu geraten.“

Niemand konnte ahnen, was diese Selbständigkeit nach sich ziehen sollte!

Nachdem Souhon die wichtigsten Akten durchgesehen hatte, benutzte er die Seetage zum Kennenlernen seines Flaggschiffs (doppelt so groß wie sein voriges Flaggschiff „Sannover“).

Tief unter der Wasseroberfläche sind die wichtigen Fortbewegungsorgane, Turbinen, die bei normaler Fahrt 52000 Pferdestärken, bei Höchstgeschwindigkeit — 29 Knoten — sogar 85600 entwickeln. Sie erhalten ihren Dampf aus vierundzwanzig engrohrigen Hochdruckwasserrohrkesseln, die mit Kohle geheizt werden. Außer 3000 Tonnen Kohle nimmt „Goeben“ 200 Tonnen Öl zur Verstärkung der Feuerung mit. Ihr Schiffskörper ist gegen feindliche Granaten, Minen und Torpedos durch einen schweren Seitenpanzer (280 mm), ein 50 mm starkes Panzerdeck, ebenso starke Torpedoschotten und einen Doppelboden geschützt.

Oberhalb der Wasserlinie befindet sich die Hauptwaffe des Kampfschiffes: die Artillerie. Auf dem Vordeck der „Goeben“ ist ein großer Panzerturm mit zwei Langrohren von 28 cm Durchmesser, die ihre 300 kg wiegenden Geschosse 16 km weit schleudern können. Gleiche Türme befinden sich noch auf dem Achterdeck (zwei) und auf jeder Schiffsseite im Mittelschiff je einer. Diese Anordnung gestattet, daß das Schiff sowohl einen fliehenden Feind als auch seine Verfolger mit sechs schweren





S. M. Großkreuzer „Goeben“ —  
„Zavus Sultan Selim“

Geschützen unter Feuer halten und beim laufenden Gefecht, d. h. Breitseite gegen Breitseite, mit allen zehn Geschützen seiner schweren Artillerie beschießen kann.

Für Gegner, deren Abstand und (Panzer-) Schutz die weitfliegenden und eine große Durchschlagskraft besitzenden schweren 28 cm-Granaten nicht erfordern, kommen die in Kasematten zu beiden Schiffsseiten hinter einer Panzerwand stehenden zwölf 15 cm-Geschütze in Betracht. Dazu hat „Goeben“ noch zwölf kleine 8,8 cm-Kanonen als Torpedoboots- und Luftabwehrwaffe.

Ein Kriegsschiff muß aber nicht nur möglichst waffenstark und schnell, sondern auch möglichst widerstandsfähig gegen Beschädigungen sein. Es ist jedoch schwierig, ein schnelles, gleichzeitig geschütztes und gut geschütztes Kriegsschiff zu bauen, denn alles wiegt: jedes Geschütz, jeder Maschinenteil, jede Panzerplatte, wie auch jeder Mann, jeder Kartoffelsack und jeder Teller. Will man ein schnelles Schiff haben, muß man ihm große Maschinenanlagen und viel Raum — und Gewicht — für Brennstoffvorrat geben. Da kann die Bewaffnung nur mäßig und der Panzerschutz gering sein. Legt man den Schwerpunkt auf Geschütze, so muß man einen großen Schwimmrumpf schaffen, der, um nicht allzu groß — und teuer — zu werden, sich entweder mit schwächeren Maschinen oder geringerem Panzerschutz begnügen muß. Da es aber sinnwidrig ist, ein Kampfschiff ohne genügenden Panzerschutz zu bauen, hat man im allgemeinen nur zwei große Schiffsgruppen: leichte, d. h. leichtbewaffnete und leichtgeschützte, aber schnelle Schiffe (Kleine Kreuzer und Torpedoboote) und schwere Schiffe, die schwer bewaffnet und schwer gepanzert, aber langsamer sind (Linienfahrzeuge).

Im Jahre 1906 führte „der englische Tirpitz“, Admiral Lord Fisher einen Schiffstyp ein, der dem Sinnspruch des ungemein lebhaften Mannes entsprach: „Hit first, hit hard, hit everywhere“<sup>1)</sup>, den Schlachtkreuzertyp, der außerordentlich stark bewaffnet und schnell war. Als dann aber der deutsche

<sup>1)</sup> Triff zuerst, triff hart, triff überall!

„Meister“ vier Jahre später die „Goeben“ in Bau gab, bestimmte er sie dazu, außerdem noch gut geschützt zu werden. Sie erhielt etwa 5000 Tonnen mehr Gewicht für einen stärkeren Panzerschutz (Gürtelpanzer 11 Zoll; auf den ersten britischen Schlachtkreuzern nur 7 Zoll), einen Doppelboden mit Zelleneinteilung und schließlich starke Torpedoschotten.

Daher war die britische Admiralität gezwungen, zum genügenden Übergewicht gegen die „Goeben“, im Mittelmeer drei Schlachtkreuzer zu belassen: S. M. S. S. „Inflexible“ (Flaggschiff des Admirals Milne), „Indomitable“ (je 17250 Tonnen, Hauptbewaffnung 8—30,5 cm, Geschwindigkeit 25 Knoten) und die drei Jahre jüngere „Indefatigable“ des verbesserten „Invincible“-Typs (18750 Tonnen).

Souchons Wunsch, auch die Engländer persönlich kennenzulernen, sollte nicht erfüllt werden, denn sie liefen niemals denselben Hafen an wie er, sondern kamen stets hinterher mit mehreren Schiffen, um die Wirkung des deutschen Flottenbesuches zu verwischen. Er suchte Milne und seinen zweiten Admiral Troubridge, dem die Panzerkreuzer „Duke of Edinburgh“, „Black Prince“, „Defence“ und „Warrior“ (je etwa 14000 Tonnen) unterstanden, in La Valetta nicht auf, weil er Malta von früher her kannte, stand aber mit den britischen Admiralen in funktentelegraphischem, kameradschaftlichem Verkehr.

Mit den Franzosen traf es sich glücklicher.

Nach einem kurzen Anlaufen von Korfu (25. bis 26. Oktober) und Syra (28. Oktober), wo die aus Konstantinopel zum Flaggschiff stoßende „Breslau“ die Flagge des neuen Divisionschefs mit 13 Schuß Salut zum ersten Male begrüßte, eilte Souchon nach dem Golf von Alexandrette, zumal da er wußte, daß der französische Flottenchef mit seinem ersten Geschwader im östlichen Teil des Mittelmeeres kreuzte und es sicherlich nicht unterlassen würde, dem deutschen Einfluß an der cilicischen Küste entgegenzuarbeiten.

Souchon war erst fünf Tage in Mersina, als am Morgen des 5. November die 1. armée navale Frankreichs in zweireihiger Marschformation einlief. Es waren die sechs Linien-

Schiffe „Voltaire“ (Flagge des Flottenchefs Vizeadmiral Boué de Lapeyrère), „Vergniaud“, „Condorcet“, „Mirabeau“ (Flagge des zweiten Admirals, Konteradmiral Lacaze), „Diderot“ und „Danton“<sup>1)</sup>, dazu der alte Panzerkreuzer „Jurien de la Gravière“<sup>2)</sup>).

Als Rangjüngerer besuchte Souchon zuerst Lapeyrère, einen rauhen, bärbeißig blickenden und unter seinen Leuten als „loup de mer“ gefürchteten Flottenchef, der bei einer anderen Gelegenheit die Absicht bekundete, im Kriegsfall zuerst die italienische, dann die österreichisch-ungarische Flotte zu vernichten. Die zwei deutschen Kreuzer deuchten ihn wohl nicht erwähnenswert.

Vor diesem strengen Flottenchef erschien nun der ruhige deutsche Divisionschef — und sprach ihn auf Deutsch an! Auf so etwas ging der Franzose nicht ein. Da ging Souchon auf die allgemeine Seemannssprache, auf Englisch über. Aber auch diesmal stieß er auf eine Ablehnung: er könne nicht Englisch. — Ein Vizeadmiral und Flottenchef und kann nicht Englisch? — Wohlan! Ohne den Gebrauch anderer Sprachen auszuprobieren, sprang Souchon nun ins Französische hinein, und diese Sprache sagte endlich auch dem „Seewolf“ zu.

Souchon besuchte auch den Konteradmiral Lacaze, einen Gegensatz Lapeyrères: ein feiner, alter Herr, höflich, unterhaltend, im Besuchsanzug in seinen sehr elegant eingerichteten Admiralsräumen äußerst liebenswürdig.

Wahrscheinlich hatte den französischen Flottenchef das Zuorkommen Souchons an dem Konzentrationsspunkt der damaligen deutschen Orientpolitik geärgert; jedenfalls war der Platz durch die deutschen Schiffe besetzt und Lapeyrère dampfte schon am nächsten Morgen ab.

Souchon genoss hingegen schöne ruhige Tage an der cilicischen Küste, er machte auf Einladung des Betriebsleiters der Bagdadbahn eine dreitägige Bahnfahrt von Mersina nach Liram, wo

<sup>1)</sup> 18 400 t, 19 Knoten, 4—30,5 cm, 12—24 cm, fertiggestellt 1911.

<sup>2)</sup> 5685 t, 23 Knoten, 8—16 cm, 1901.

ein 5 km langer Tunnel durch den Taurus anfängt, ließ seine Schiffe Schieß- und andere Übungen abhalten und beschäftigte sich während eines nach langer Zeit kommenden Regentages, der den sonst in schneeiger Pracht in der Ferne prangenden Taurus verschleierte, mit den Mobilmachungsvorarbeiten der Mittelmeerdivision. Er durchdachte an seinem Arbeitstisch alle Möglichkeiten in einem Kriege gegen England, Frankreich, Rußland und andere Staaten. Im Geiste beschaffte er Nachrichten, Kohlen, Proviant, Munition und griff die Transporter des 19. französischen Armeekorps zwischen der nordafrikanischen (algerischen) und französischen Küste an — eine nicht allzu leichte Aufgabe, die ursprünglich Gargte in die ersten Operationserwägungen für den Kriegsfall hineingearbeitet hatte. Muß doch die Überführung eines Armeekorps von nicht weniger als 43 000 Mann, 12 000 Pferden und 1300 Fuhrwerken dem besonderen Schutz der im Mittelmeer versammelten französischen Flotte unterstehen. Und wer schwört darauf, daß England einen Kriegsfall Dreibund (Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien, Rumänien) gegen Zweibund (Frankreich, Rußland) nicht ausnützen würde, um seinen großen Konkurrenten Deutschland zu erledigen?

Das Gegebene ist ein gemeinsames Arbeiten des Dreibundes, aber ein unsicheres Gegebenes.

Ein Entrüstungsturm wegen der französischen Aneignung von Tunis, des Zieles italienischer Zukunftswünsche, hatte Italien, trotz seines Widerwillens gegen den anderen Rivalen an der Adria, Österreich-Ungarn, 1882 in den Dreibund geführt. Dennoch begann es nach der Beruhigung ein diplomatisches Zusammenspiel mit Frankreich zu treiben. So trat es in der Konferenz von Algeciras 1906 zur Ordnung der Marokkokrise in vielen Fragen für Frankreich ein. Die Erklärung des deutschen Reichskanzlers v. Bülow: „In einer glücklichen Ehe braucht der Ehemann nicht gleich zu erröten, wenn seine Frau mal einen unschuldigen Tanz mit einem anderen tanzt“, schien nicht ganz zuzutreffen, denn mit der Zeit vermehrten sich die „Extratänze“, während die „Ehegatten“ einander sogar die Zähne zeigten.

Das einzige Band zwischen den beiden Adriastaaten lief über Berlin. Ob es im Ernstfall halten würde, war natürlich unsicher. Dafür zu arbeiten, war jedoch auch der Mittelmeerdivision geboten.

Mit dem österreichisch-ungarischen Flottenchef, Admiral Saus, hatte Busse schon im September, als „Goeben“ zur Überholung in der Marinewerft in Pola lag, eine gemeinsame Seekriegführung besprochen. Es spannen sich aber auch Säden zur italienischen Marine, vornehmlich zu einem jüngeren Seeoffizier, dem Grafen Gravina.

Nachdem Souchon in Alexandrien seinen Freund, den italienischen Vizeadmiral Prinzen Ludwig, Herzog der Abruzzen, gesprochen, Alexandrette und Mersina angelaufen, das Weihnachtsfest und Silvester in Smyrna gefeiert und eine Woche in Athen in persönlicher Fühlung mit der griechischen Königsfamilie verbracht hatte, passierte „Goeben“ zum ersten Male die Straße von Messina, um eine Anzahl italienischer Häfen zu besuchen.

In Genua und Spezia erhielt Souchon die Gelegenheit, mit dem italienischen Flottenchef, Vizeadmiral Amero d'Alte Stella Fühlung aufzunehmen. In Rom, wo er die Anwesenheit seines Flaggschiffes in den italienischen Gewässern dem König Vittorio Emanuele III. persönlich meldete und mit seinen Offizieren von der Königsfamilie und den italienischen Offizieren warm empfangen wurde, behandelte er mit dem Admiralstabschef, Konteradmiral Thaon de Revel, die gemeinsame Seekriegführung im Mittelmeer.

Sowohl Italiener wie Österreicher erklärten sich stets bereit zum Zusammenarbeiten mit den Deutschen, aber das Gleiche miteinander wurde gewöhnlich mit einem Lächeln des Zweifels quittiert.

Immerhin existierte das offizielle Bündnis, und auf Grund desselben mußten für die gemeinsame Kriegführung Vorbereitungen getroffen werden. Erkennungssignale, taktisches Reglement, Geheimverkehr und Signalbuch wurden von den drei Admiralstäben in Berlin, Rom und Wien durch ihre Marineattachés zum sogenannten Tripel-Code ausgearbeitet.

Am 24. März 1914 traf Kaiser Wilhelm II. in Venedig ein, wo er vom König von Italien begrüßt wurde. Beide Fürsten besichtigten „Goeben“, die mit der kaiserlichen Yacht „Hohenzollern“, deren Begleittorpedoboot „Sleipner“ und „Breslau“ vor der Lagunenstadt lag.

Bei der Begegnung der Monarchen äußerte König Vittorio Emanuele, er sei sehr befriedigt über die angebahnte Zusammenarbeit und betonte deren Wichtigkeit für den Kriegsfall im Mittelmeer.

Gleich am ersten Tage und auch später sprach der Kaiser wiederholt seine Zufriedenheit über Souchons Kommando-führung und Berichterstattung<sup>1)</sup> aus, behandelte seinen Mittelmeeradmiral mit besonderer Liebeshwürdigkeit und versicherte, er würde die Division keinesfalls wieder auflösen; wenn „Goeben“ zur Instandsetzung nach Hause müsse, bekäme Souchon „einen gleich dicken“ dafür als Flaggsschiff.

Am 27. März frühmorgens wurden die italienischen Gewässer verlassen und Kurs auf das österreichisch-ungarische Kaiserschloß Miramare genommen. Schon am gleichen Vormittag, 11 Uhr, gingen die deutschen Fahrzeuge unter den Ehrenbezeugungen des k. u. k. Schlachtschiffgeschwaders vor dem Schloß zu Anker. Der Erzherzog-Thronfolger Franz Ferdinand stieg auf die „Hohenzollern“ und umarmte den Kaiser auf dem Fallreep, wonach beide zur Besichtigung des Flaggsschiffs „Viribus Unitis“ fuhren. Um 13 Uhr war Familientafel im Schloß. In der Mitte saß der Kaiser zwischen dem Thronfolger und dessen Gemahlin, der Herzogin von Hohenberg, die drei Kinder hatten gegenüber ihren Platz gefunden. Auf der Terrasse, mit dem Blick auf das über die Toppen geflaggte Geschwader, wurden dann heitere Stunden verlebt. Obgleich der Kaiser seine Anwesenheit um eine Stunde verlängerte, flog die Zeit so schnell dahin, daß der Erzherzog, der den deutschen Schlachtkreuzer gern besichtigt hätte, mit Souchon verabreden mußte, es das nächste Mal zu tun. Unter

---

<sup>1)</sup> Unter den Bericht über Spezia-Genua-Napallo hatte der Kaiser „sehr erfreulich“ geschrieben.

Salut des F. u. F. Flaggsschiffs ging der deutsche Verband um 17 Uhr nach Korfu in See.

Nach vierzigstündigem Schlingern infolge eisiger Bora liefen die Schiffe, vor der griechischen Königsfamilie paradiierend, in Korfu ein. Im Hafen lag der griechische Stolz, der Panzerkreuzer „Averoff“.

Der Kaiser bewohnte auf der Insel sein Schloß Achilleion, wo er oft einige Wochen des Frühjahrs zu verbringen pflegte, um sich bei dem schönen Klima mit den ihm lieben Ausgrabungen nach den Anstrengungen des Winters zu erholen.

Nur wenige seiner Untertanen ahnten, welche Sorgen ihn den vergangenen Winter über bedrückt hatten, und daß das Deutsche Reich nur knapp einem großen Kriege entgangen war.

Im Mai 1913 hatte der Kaiser dem Zaren und dem König von England bei deren Besuch in Berlin anlässlich der Hochzeit der Kaisertochter mitgeteilt, daß eine deutsche Militärmission zur Reform der türkischen Armee entsandt werden würde.

Dagegen hatte niemand etwas einzuwenden. Deutsche Offiziere waren ja seit Jahrzehnten in der ottomanischen Armee tätig, keine Stelle konnte dadurch beunruhigt werden. Die deutschen Lehrmeister selbst hatten den Grund des ziemlich fruchtlosen Arbeitens mit fehlenden Befugnissen und den besonders großen Schwierigkeiten des türkischen Volkscharakters erklärt, der die fremden Anregungen und Unterweisungen oft mit Besserwissen, Bequemlichkeit oder Nichtwollen quittierte.

Zweifellos war das ganze Reformsystem schwach, und die Pforte entschloß sich nun, mit ihm zu brechen und den Chef der neuen Militärmission mit weitgehenden Befehlsbefugnissen auszustatten.

Von diesen Befugnissen, die dann im Sommer 1913 in monatelangen Verhandlungen zwischen der Pforte und dem Generalleutnant Liman von Sanders vereinbart wurden, gab der deutsche Botschafter in Konstantinopel, Freiherr von Wangenheim, seinem russischen Kollegen von Giers Anfang November 1913 eigenmächtig vor der Zeit Kenntnis. Dem deutschen General sollte u. a. das in und bei Konstantinopel



stehende I. Armeekorps unterstellt werden. Rußland erhob sofort Vorstellungen.

„Zarigrad“ also sozusagen von einem deutschen Armeekorps besetzt? Niemals! Die Presse ergoß sich in wütenden Ausbrüchen, und die Regierung forderte Deutschland auf, den Korpskommandoplan in Konstantinopel fallen zu lassen. An Stelle Konstantinopels könne Smyrna oder Adrianopel gebilligt werden.

Die Angelegenheit war in Berlin jedoch schon soweit fortgeschritten, daß der Verzicht auf Konstantinopel abgelehnt wurde. „Gehen wir auf die russischen Wünsche ein, so wäre es mit unserem Prestige in der mohammedanischen Welt einfach aus“ (Jagow). Der Kaiser ermächtigte Liman von Sanders, den Vertrag, nachdem er von den höchsten deutschen Behörden geprüft war, zu unterschreiben, und am 14. Dezember 1913 kam der General mit der ersten Offiziersgruppe in Konstantinopel an.

Aber auch in Petersburg wollte man in dieser Frage von „eminenter politischer Bedeutung“ nicht nachgeben, sondern appellierte unverzüglich an die beiden mächtigen Freunde. England und Frankreich wären doch sicher nicht bereit, „sich mit der Situation ihrer Botschaften neben einer sozusagen deutschen Garnison in Konstantinopel abzufinden!“

Inzwischen blieb man auch in Berlin nicht müßig, sondern richtete einen schnellen Stoß gegen das russische Netz dorthin, wo die Entscheidung fallen sollte. Nach einer Anfrage bei Wangenheim ließ Jagow in London die ausgedehnten Befugnisse der englischen Marinemission aufzählen.

London konnte den parallelen Lauf dieser zwei Missionen nicht leugnen. Im Innersten war den Engländern ein Gegengewicht gegenüber den russischen Wünschen in Konstantinopel nur angenehm. Auch fürchtete das Foreign Office, daß Rußland, das in der Meerengenfrage mit England nicht vorwärts kam, seine Freunde in diese Angelegenheit verwickeln würde, um sie dann im Stich zu lassen und nach einem isolierten Rückzug Verständigung mit Deutschland zu suchen. Man kann sich also gut vorstellen, daß diese Frage „one of the most un-

comfortable questions“ war<sup>1)</sup>), mit der Grey damals zu tun hatte; denn trotz allem durfte England den wichtigen russischen Freund nicht abstoßen.

Frankreich war gegen die Verlegung des Korpskommandos nach Smyrna oder Beirut, in die Nähe seines Interessengebietes. Sonst ließ der Außenminister in Petersburg versichern, „Frankreich würde soweit gehen, wie Rußland es wünsche“.

Am Tage vor der Ankunft der Deutschen erschienen die drei Botschafter — Englands, Frankreichs, Rußlands — nacheinander auf der Pforte, um nach den Befugnissen der Militärmission zu fragen. Rußland hatte gemeinsame Gegenleistungsforderungen in Konstantinopel durchsetzen wollen, aber England drückte das Ganze auf eine derart bescheidene Anfrage zusammen, daß der Großwesir, Prinz Said Salim, auf sie ruhig eine ablehnende Antwort geben konnte.

Dieser „Mangel an Solidarität zwischen den drei Mächten der Entente“ erregte in Petersburg „ernstliche Besorgnis“. „Wenn wir nun letzten Endes gezwungen sind, unsere Haltung in dieser, wie in anderen Fragen, zu ändern, so ist dies nur dem Mangel an Vertrauen zu der Wirksamkeit der englischen Unterstützung zuzuschreiben, und zwar wird dieses Vertrauen durch derartige Handlungen Englands nur noch mehr erschüttert.“

Gereizt forderte Sazonow England auf, Vorschläge über die weitere Taktik der Entente zu machen, und als diese ausblieben, sich an einem gemeinsamen Schritt in Berlin zu beteiligen. Das Berliner Kabinett sollte durch eine „freundschaftliche Anfrage“ zu klarer Stellungnahme gezwungen werden.

In einer geheimen Ministerkonferenz am 13. Januar 1914 in Petersburg, wo auch die Chefs von Rußlands Heer und Flotte anwesend waren, wurden Zwangsmaßnahmen gegen die Türkei erwogen, aber der Ministerpräsident Kokowzow behielt mit seiner friedlichen Ansicht noch die Oberhand. Mit Berlin sollte verhandelt werden, bis die Unmöglichkeit eines

---

<sup>1)</sup> „Eine der ungemütlichsten Fragen.“

Erfolges über jeden Zweifel festgestellt sei. Mit diesem Standpunkt hat er die Lage vor gewaltsamen Verwirrungen gerettet, aber wahrscheinlich auch seinen wenige Wochen später erfolgenden Sturz beschleunigt.

Infolge dauernder Zurückhaltung Englands und schließlichen Nachgebens Deutschlands auf englischen Druck wurde der Krieg diesmal noch vermieden — Liman von Sanders wurde vom Kaiser am 14. Januar 1914 auf Wangenheims Vorschlag frühzeitig zum General der Kavallerie befördert, was, da die Offiziere der Militärmission in der Türkei einen um einen Grad höheren Rang hatten als in Deutschland, die Führung eines Armeekorps durch einen Marschall automatisch ausschloß — aber es war nun in Petersburg flaggeworden, daß die Inbesitznahme Konstantinopels mit den Meerengen nur im Zusammenhang eines europäischen Krieges zu erreichen war.

\* \* \*

„Sie sind wohl sehr befriedigt, Kommandant der ‚Loreley‘ in Konstantinopel zu werden?“

Mit seinem scharfen Blick, jedoch nicht ohne einen kleinen Schalk im Auge, sieht der Großadmiral den sich abmeldenden jungen Kapitänleutnant an.

„Nein, Excellenz! Ich scheidet nur ungern aus Ihrem Arbeitsbereich. Ich hätte gern auch die nächste ‚Kreuzerschlacht‘ unter Eurer Excellenz Führung mitgemacht!“

Nur ungern sah auch der „Meister“ seinen treuen und geschickten Presschef Hans Humann gehen, aber er hatte für diesen Seeoffizier, der in Smyrna (als Sohn des bekannten Archäologen und Pergamon-Ausgräbers Carl Humann am 23. September 1878) geboren war, eine noch bedeutsamere Aufgabe, als in der Presse für die Neubauten der Hochseeflotte zu kämpfen.

„In Konstantinopel sind Sie nicht außerhalb meines Bereichs. Deutschland wird bei kommenden Verwicklungen als Landmacht gegen die Seemacht der Entente stehen. Als Landmacht ist es uns notwendig, die Türkei auf unserer Seite zu haben. Zu diesem Zweck haben wir eine Mittelmeerdivision,

die in Wirklichkeit ‚die Orientdivision‘ heißen sollte. Darauf muß sich unsere Orientpolitik stützen. Es ist notwendig, daß in Konstantinopel, ‚dem Europa im Kleinen‘, bei unserem Botschafter ein zuverlässiger Offizier ist, der mit meinen Gedankengängen vertraut ist, sie dort vertritt und mit Enver befreundet ist!“

„Erzellenz! Ich gehe gern!“

Ein halbes Jahr später.

Schöne Frühjahrsnacht im Mittelmeer.

Die „Loreley“ nähert sich Korfu.

Zwei große Gestalten stehen schweigend auf der dunklen Kommandobrücke. Endlich ergreift die eine das Wort.

„Ich gehe einen schweren Gang . . .“

„Das habe ich mir gedacht, Erzellenz!“

„Das haben Sie sich gedacht! Wieso?“

„Ja, Erzellenz. Sie werden dem Kaiser ein höfliches Ultimatum stellen müssen!“

„Tatsächlich, dazu wird es kommen! Im Laufe dieses Winters habe ich in Konstantinopel deutlich erkannt, wie die Gegner immer mehr gegen uns arbeiten, immer dreister werden, immer mehr Oberhand gegen uns gewinnen. Als verantwortlicher Leiter unserer Orientpolitik kann ich die Lage nicht mehr so weitergehen lassen. Entweder muß der Kaiser von seiner griechischen Politik abkommen, oder ich muß demissionieren. Griechenland ist doch kein Bundesgenosse! Eine Insel, die nicht einmal Eisenbahnverbindung mit dem Kontinent hat! Es muß Tabak ausführen und dafür Weizen einführen, um seine paar Menschen ernähren zu können. Vier englische Kreuzer können das Land in die Knie zwingen, indem sie sich an die Ecken stellen und den Verkehr absperren. Wie ist es nur möglich, daß der Kaiser an Griechenland festhält und die Türkei damit ausschließt? Das Land gibt von seinem ganzen Etat von 200 Millionen Drachmen 100 000 jährlich aus, um die griechische Umgebung des Kaisers auf Korfu möglichst anziehend zu gestalten. Ich kenne die Dinge, ich war doch zwei Jahre Gesandter in Athen. Sie müssen mir helfen!“

„Wie kann ich das tun, Erzellenz?“

„Die Umgebung des Kaisers hat falsche Eindrücke über Enver, den sie doch von seiner Berliner Zeit her kennen sollte. Dies werden Sie feststellen können, davon bin ich überzeugt, und da haben Sie die Gelegenheit, mir zu helfen.“

Es kam in Korfu genau so, wie Wangenheim dem Kommandanten seiner Stationsjacht vorausgesagt hatte.

Eines Tages, als Humann zur Rechten der Kaiserin, der Botschafter — gegenüber — zur Rechten des Kaisers saß, fiel in der weiten Tafelrunde eine abfällige Bemerkung über Enver.

Sofort blickt Wangenheim über den Tisch zu Humann. Dieser wendet sich an die Kaiserin:

„Einer der Anwesenden hat soeben eine kränkende Äußerung über den Minister eines uns befreundeten Staates und gleichzeitig einen Freund von mir gemacht. Gestatten Eure Majestät mir, ihm zu entgegnen?“

„Bitte sprechen Sie! Das ist doch interessant!“

Da fällt der, der die Bemerkung machte, prompt ein:

„Mein junger Freund! Ich verstehe Ihren Eifer, für Ihren Freund einzutreten. Sie werden aber die Tatsachen nicht ändern können!“

Schon ist die Aufmerksamkeit des Kaisers geweckt.

„Was ist das? Sprechen Sie! Das interessiert mich!“

„Als Offizier Eurer Majestät“, sagt Humann, „halte ich es für meine Pflicht, einer soeben geäußerten Ansicht auf das bestimmteste entgegenzutreten, da ich mich sonst schuldig machen würde, zu sehen, daß Eure Majestät unrichtig unterrichtet werden. Daß Enver seinen Herrscher abgesetzt hätte, ist ausgeschlossen. Nach einem bestimmten Paragraphen der Konstitution ist der Ministerrat ermächtigt, zusammen mit dem Scheich-ul-Islam, den Sultan durch einen neuen zu ersetzen, sobald das Interesse des Landes es fordert. Weiter steht in der Konstitution, daß dem Sultan seine Sultanswürde in dem Moment entfällt, in welchem er gefangen wird. Die Absetzung des Sultans kann also unmöglich durch einen einzigen Mann geschehen, sondern gesetzmäßig nur durch den Ministerrat ge-

meinsam mit der obersten geistlichen Behörde, und für die Nachfolgerschaft tritt ebenso gesetzmäßig der nächste zum Thron Berechtigte ein.“

„Woher wissen Sie das alles?“

„Majestät! Jeder Junge in Preußen weiß, wer auf den Thron folgt, wenn Eure Majestät die Augen schließt. Jeder weiß, wer dazu durch die Thronerbschaft berechtigt ist: der älteste Sohn des Königs! Jeder Junge in der Türkei weiß, wer folgt, wenn der Sultan durch einen neuen ersetzt wird: der Nächstberechtigte nach dem Seniorat. Dem preussischen Thronerbrecht entspricht das türkische Senioratsrecht. Heute umfaßt die Senioratliste 42 Thronberechtigte. In beiden Ländern verfährt man also gleich — nämlich nach dem Gesetz des betreffenden Landes. Den Sinn des Seniorats erkläre ich mir durch die Nomadenverhältnisse der vier Stämme. Eine Erbenfolge war nicht möglich, da dadurch unter Umständen ein Kind zum Herrscher hätte werden können, und ein Kind kann doch nicht Krieg führen, was fast stets nötig war. Es wurde daher der Älteste zum Thron Berechtigte gewählt, der das genügende Alter und die nötige Erfahrung hatte. Das war Seniorat, und es besteht noch heute in der Türkei!“

Totenstille.

Nachher sagt der Botschafter zu Sumann:

„Wir haben heute eine Schlacht gewonnen!“

Ohne des Kaisers Zustimmung war kein Vertrag zu machen. Bisher war der Herrscher antitürkisch, progriechisch beeinflusst. Dieser Einfluß war nun erschüttert.

Wangenheim sprach sich dem Kaiser gegenüber aus. Der Kaiser sagte dazu, er könne einen neuen Kurs in der Orientpolitik nicht einschlagen, ohne den Reichskanzler gehört zu haben. Dieser wurde nach Italien berufen, und „Breslau“ holte ihn von Brindisi ab. Auf des Kaisers Frage antwortete Bethmann-Hollweg, er halte die protürkische Kursänderung für richtig. Damit war ein weittragender politischer Entschluß gefaßt.

Noch ein paar Wochen früher, am Palmsonntag, dem 5. April, als der Kaiser an Souchons Tisch saß, hatte der

Kaiser die Bitte des Admirals, Konstantinopel besuchen zu dürfen, abgelehnt.

Jetzt wurde ein Staatsbesuch der „Goeben“ in der türkischen Hauptstadt beschlossen, und der Großwesir um Einwilligung gefragt. Die Antwort war verblüffend:

„Ich habe hier ständig fremde Kriegsschiffe gehabt. Jetzt bin ich sie endlich los und will vorläufig keine mehr sehen!“  
Was bedeutete das nun wieder?

Da erklärte Humann, man müsse berücksichtigen, daß es eine türkische Entgegnung wäre und als solche zu behandeln sei. In Konstantinopel wurde ein Vermittler der Botschaft telegraphisch beauftragt, in der Angelegenheit zum Großwesir zu gehen. Als bald erklärte sich dieser bereit, der „Goeben“ die ungewöhnlich lange Besuchszeit von acht Tagen zu bewilligen. Er stellte nur die eine Bedingung: der Admiral müsse Grüße vom Kaiser dem Sultan überbringen!

So kam es zuwege, daß Souchon nach einem Aufenthalt von fünf Wochen in Korfu, während dessen er viel mit dem Kaiserpaar und dessen Gästen zusammengekommen war und bei zahlreichen Ausflügen zu Fuß und mit seinem Chefboot Sonne, frische Luft und die schöne Natur genossen hatte, mit seinen Kreuzern die kaiserlichen Fahrzeuge rund um Italien nach Genua begleitete und hier, in Anwesenheit der Vertreter des Pressebüros Agenzia Stefani, vom Kaiser Wilhelm II. (am 6. Mai 1914) den Auftrag erhielt, mit dem Schlachtkreuzer „Goeben“ nach Konstantinopel zu fahren und dem Sultan Mohammed V. die Grüße des Deutschen Kaisers zu überbringen.

„Passieren Sie an der rumelischen (europäischen) Seite! Glückliche Reise!“ signalisierte der Leuchtturm von Kap Selles am Morgen des 14. Mai 1914 an die in die Dardanellen ein tretende „Goeben“. In Tschanaß machte das Schiff zum Malen und Schönmachen halt und lief erst am nächsten Vormittag — genau anderthalb Jahre nach dem ersten Einlaufen — in den Bosphorus ein.

In Konstantinopel sahen alte Orientkenner zum ersten Male in ihrem Leben den Sultan am gleichen Tisch mit einer

nichtfürstlichen Person essen. Die Erklärung lag in dem Umstand, daß der Herrscher des osmanischen Reiches nicht mit Wilhelm Souchon, nicht mit einem Konteradmiral oder Divisionschef, sondern mit dem Vertreter des Deutschen Kaisers speiste.

Unter den Gästen, die „Goeben“ besuchten, waren der Großwesir Said Halim (ein ägyptischer Prinz), ein kleiner, sehr beweglicher Herr von großer persönlicher Liebenswürdigkeit; der erst zweimunddreißigjährige Kriegsminister Enver-Pascha, ein General mit deutscher Ausbildung — er war auch mehrere Jahre Militärattaché in Berlin gewesen — und Nationalheld von den Tripolis- und Balkankriegen her, von zartem Wuchs und häufigem, ruhigem Lächeln in seinem anziehenden Gesicht; und der Marineminister Ahmed Dschemal-Pascha, mit einem Äußern wie Garibaldi, von unbeugsamer Energie und rücksichtsloser Tatkraft.

Serner kamen die „Goeben“-Offiziere in Berührung mit den Offizieren der deutschen Militärmission — auch General Liman von Sanders, der an Stelle des Korpskommandos in Konstantinopel die Generalinspektion des Heeres übernommen hatte, besuchte mit seinem Adjutanten, dem Rittmeister Mühlmann, S. M. S. „Goeben“ —, sowie mit den Offizieren der englischen Marinemission, deren Arbeit anscheinend ebenso fruchtlos war wie die der früheren deutschen Armee-reformer in der Türkei.

Nach dem achttägigen, sehr gut gelungenen Besuch, während dessen sich die Türkei keine Mühe hatte nehmen lassen, den vom Deutschen Reich gesandten Gästen mit besonderer Gastfreiheit und Liebenswürdigkeit entgegenzukommen, rüstete sich „Goeben“ zum Inseegehen. Da ereignete sich ein unerwarteter Zwischenfall.

Souchon saß gerade mit drei deutschen Herren in seiner Kajüte, als ihm der wachhabende Offizier die Meldung machen ließ, ein Großfeuer wüte auf der europäischen Bosphorusseite. Die Mannschaft, die Kohlen nahm, wurde sofort gefragt, wer sich freiwillig zur Löscharbeit begeben wolle. Alle waren bereit, aber nur jeder dritte durfte gehen.



Dreihundert, vom Kohlenstaub schwarze Matrosen eilten unter Führung ihrer Offiziere und Fähnriche an den Brandherd in der Taschkischlakaserne und retteten den größten Teil des riesigen Gebäudes. Durch eine unvermutet herausschlagende Stichtlamme wurden jedoch einige der vordersten Leute so schwer verletzt, daß sie nur mit Mühe und Aufopferung ihrer Kameraden dem wütenden Element entrissen werden konnten. Sie hatten aber derart schwere äußere und innere Verbrennungen erlitten, daß alle Mühe der Ärzte ihren Tod nicht abwenden konnte. Von fünf Schwerverwundeten erlagen im deutschen Hospital drei ihren Brandwunden.

Das warf einen dunklen Schatten auf den Besuch. Zweifellos blieb aber die Tat nicht ohne günstige Einwirkung auf die deutsche Sache in der Türkei.

Bei der Abfahrt am 23. Mai, 5 Uhr, wollte der „Goeben“-Anker zuerst nicht vom Bosphorusboden heraufkommen — er war mit einer anderen alten Kette verhaft, ein Umstand, dem ein alter Matrose ganz besondere Bedeutung beimasß.

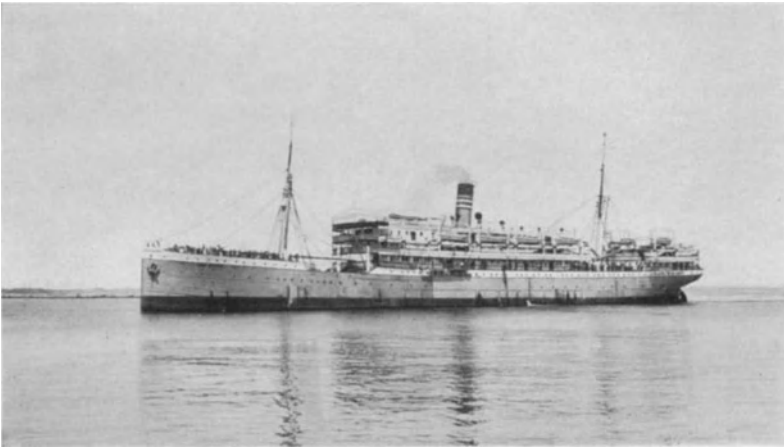
Am nächsten Morgen fiel der Anker vor Dedeagatsch, dem einzigen Mittelmeerhafen Bulgariens.

Nach Beendigung des Balkankrieges (30. Mai 1913) waren die Sieger über die Beute in Streit geraten, mit dem Ergebnis, daß Serbien und Griechenland über ihren Bundesgenossen Bulgarien herfielen. Da auch Rumänien die Stunde „zur Erhaltung des Gleichgewichts auf dem Balkan“ für gekommen hielt und auch dieses das erschöpfte Bulgarien angriff, kam der zweite Balkankrieg zur schnellen Entscheidung. Im Friedensschluß zu Bukarest (10. August 1913) wurden Bulgarien sehr harte und demütigende Bedingungen auferlegt, die ihm u. a. nur einen ganz schmalen Streifen mit der erwähnten, unbedeutenden Hafenstadt am Mittelmeer überließen.

Als „Goeben“ nun als erstes fremdes Kriegsschiff Dedeagatsch anlief, wurde sie mit der denkbar größten Freude empfangen. Auch in Konstantinopel hatte Souchon den bulgarischen Gesandten besonders freundlich behandelt.



S. M. Kleiner Kreuzer „Breslau“ —  
„Middell“



Dampfer „General“ der Deutsch-Afrika-Linie

Zar Ferdinand hatte eine Feldbatterie von ihrer 70 km entfernten Garnison, den Sieger von Kirk-Kilisse, General Taschew, sowie einen seiner Flügeladjutanten zur Begrüßung des deutschen Kriegsschiffes geschickt.

Beim Landen Souchon stand die Garnison — Infanterie und Kavallerie — in Paradeaufstellung, rief Hurra und defilierte dann vor dem Admiral, dem Blumen überreicht und in den Wagen geworfen wurden, als er mit Kavallerieeskorte seine Besuche abstattete. Reden wurden bei leichten Regenschauern in einem Hotelgarten gewechselt. Souchon sprach „auf die Preußen des Balkans“. Bulgarische Offiziere und Mannschaften sangen, „Goeben“-Musik spielte, und als Souchon zu seinem Admiralsboot ging, riefen die aufgestellten Truppen so lange Hurra, bis er außer Hörweite war. Abends waren die bulgarischen Offiziere Gäste des Admirals auf „Goeben“.

Am nächsten Tage, nachdem Souchon sich das durch den Krieg hart mitgenommene Städtchen, und die Bulgaren mit Frauen und Kindern sich das deutsche Schiff angesehen hatten, ging „Goeben“ um 13 Uhr wieder in See.

Im Laufe der nächsten Wochen, als „Goeben“ Smyrna, Alexandrette, Mersina, Orontesmündung, Tripolis (Syrien), Saida, Saifa, Port Said (zum Kohlen), Jaffa (Jerusalem-besuch) und wieder Saifa anlief, drängte eine notwendige große Reparatur der „Goeben“-Kessel zur Entscheidung.

Bei den hohen Beanspruchungen des ständig unterwegs befindlichen Auslandskreuzers hatte es sich erwiesen, daß er Kesselrohre erhalten hatte, die nicht genügend haltbar waren. Der Grund lag in einer neuen, von der Bauwerft gewählten Stahlegierung und in einer Wandstärke der Kesselrohre, die nach etwa einjähriger Indiensthaltung zu versagen begann.

In Smyrna erhielt Souchon vom Reichsmarineamt die Drahtnachricht, „Goeben“ solle zunächst im Mittelmeer eine vorläufige Kesselrohreerneuerung durchmachen und im Oktober in Wilhelmshaven eine vollständige. Bald darauf wurde entschieden, daß „Goeben“ während ihrer Heimatreparatur durch ihr Schwesterschiff „Moltke“ (an die noch größere „Seydlitz“

war auch gedacht worden) vertreten werde, und daß der Wechsel etwa am 4. Oktober, der Rückwechsel Anfang Januar (1915) bei Gibraltar stattfinden solle.

Während die beiden Kreuzer — „Breslau“ war inzwischen aus den italienischen Gewässern zum Flaggsschiff gestoßen — fleißig Übungen abhielten, wartete Souchon auf einen höheren Maschinenbaufachverständigen, der, auf seine Bitte vom Reichsmarineamt entsandt, in Alexandrette (5. bis 15. Juni) eintreffen sollte. Dieser, Marineoberbaurat Klagemann, kam (12. Juni) mit Grüßen von Tirpitz, der die Erwartung aussprechen ließ, von den Kesselreparaturen solle möglichst wenig Aufhebens gemacht werden. Darauf beschloß Souchon, Ende Juni über Cypern, Kreta, Patras nach Pola zu gehen, um dort die neuen Kohre an Bord zu nehmen, die Reparatur in irgend-einem geschützten Hafen auszuführen und im September spanische Häfen zu besuchen, um dann am befohlenen Tage den Schiffwechsel vorzunehmen.

Bei der „Goeben“-Besatzung hatte die Kunde von der Heimfahrt wohl ebenso große Freude erweckt, wie seinerzeit der Befehl zum beschleunigten Auslaufen nach der Türkei. In Souchons Genugtuung, das prächtige Flaggsschiff voll instand gesetzt zu bekommen, mischte sich aber Unruhe.

Er hatte aus der Rangliste ersehen, daß er schon im Herbst zum Vizeadmiral befördert und damit von seinem schönen, selbständigen Mittelmeerposten enthoben werden könne. Und was dann —?

Nach einem sonnigen Tag mit Gottesdienst an Bord, Schwimmen durch die Brandung an Land, Liegen im feinsten Wüstensand unter Palmen und Teilnahme an einem Mannschaftsfest der deutschen Kolonie, sitzt Souchon in großer Abendgesellschaft beim Konsul in Saïfa. Da kommt der zum Abholen von Telegrammen fortgeschickte Flaggleutnant zurück und überreicht dem Asto<sup>1)</sup> seine Papiere.

Busse steht ein Pressetelegramm von Norddeich besorgt an und reicht es dann über den Tisch dem Admiral.

---

<sup>1)</sup> „Asto“ Abkürzung für „Admiralstabsoffizier“.

Beide Männer wechseln einen schnellen Blick. Sie sind sich in dem Gedanken einig, das Fest durch Veröffentlichung der Nachricht nicht zu stören.

Erst gegen 23 Uhr, als es sich dem Abschluß nähert und die Kunde eben von anderer Seite in den Saal dringt, verkündet Souchon die Tatsache dem Konsul und den anwesenden älteren Herren: „Erzherzog Franz Ferdinand ist mit seiner Gemahlin heute um 11 Uhr vormittags in Sarajevo ermordet worden!“ —

Am nächsten Abend geht „Goeben“ von Saifa mit Nordkurs in See.

Der Mond versilbert das schäumende Seewasser und die langen Fahrtwellen.

Im Hintergrund verschwindet allmählich die hohe syrische Küste, von der so manche schöne Erinnerung im Gedächtnis der „Goeben“-Besatzung haften bleibt.

Voraus atmet die majestätische, geheimnisvolle See, gehüllt in Dunkelheit — wie die Zukunft.

Mit Auslassen eines Aufenthaltes in Katakolon an der Westküste Griechenlands eilt Souchon nach Anlaufen von Samagusta und Larnaka auf Cypern, wo trotz drückender Sonne eine Landungsabteilung Felddienstübungen macht, und Candia, dem alten Heraklea, an der Nordküste von Kreta, nach Patras, um seinem leitenden Ingenieur Breuer in möglichst langem Stillliegen Gelegenheit zum Nachsehen der Kessel und Maschinen zu geben.

Es kommt aber anders.

Als am Abend nach dem Einlaufstag die Besatzung der „Goeben“ zu einem Winzerfest der deutschen Weinbaugesellschaft Achaia eingeladen ist, so daß an Bord nur die Wache des Schiffes weilt und der Admiralstabsoffizier, der an seinem Reisebericht über die zurückliegende Orientreise arbeitet, wird gegen 18 Uhr ein Telegramm des Admiralstabes überbracht:

„Österreich beabsichtigt . . .

Kriegerische Verwicklungen nicht ausgeschlossen.“

Also doch! Zwar hatte der Doppelmord von Sarajewo die allgemeine Stimmung schwer beunruhigt, aber die Beunruhigung legte sich bald wieder. Man rechnete zunächst mit der Untat eines Irrsinnigen, und selbst dann, als die Einzelheiten bekannt wurden, dachte noch niemand daran, daß nun unbedingt eine gefahrdrohende Verschärfung der politischen Lage eintreten müsse, da man die Wurzeln nicht tiefer vermutete.

Inzwischen hatte die österreichisch-ungarische Regierung den Deutschen Kaiser am 5. Juli wissen lassen, daß die Säden der Untersuchung nach Belgrad reichten und daß die k. u. k. Regierung weitestgehend Genugtuung von Serbien fordern würde. Sollte die Forderung nicht erfüllt werden, würde die Doppelmonarchie ihre Truppen in Serbien einmarschieren lassen.

Nach kurzem Überlegen läßt Busse auf eigene Verantwortung Dampf aufmachen für höchste Fahrt und schickt das Telegramm mit einem Befehlsentwurf für das Flaggschiff an den Admiral zum Festplatz. Souchon genehmigt den Schritt seines Astos. Noch am gleichen Abend geht „Goeben“ wieder in See.

Von dieser Stunde an werden die Kriegsvorbereitungen mit äußerster Beschleunigung verstärkt. Souchon hatte in Korvettenkapitän Busse nicht nur einen außerordentlich befähigten, sondern auch einen ihm persönlich sehr sympatischen Stabschef erhalten, auf dessen treue Mitarbeit und klugen Rat der Admiral hohen Wert legte<sup>1)</sup>.

Grundsätzlich befanden sich alle Auslandsschiffe der deutschen Marine dauernd in kriegsbereitem Zustand. Es mußte aber ständig ausgebildet und Vorbereitungen für den Kriegsfall getroffen werden. Im Mittelmeer hatte der neue Schlachtkreuzer

---

<sup>1)</sup> Korvettenkapitän Wilhelm Busse, geboren 1878, in die Marine eingetreten 1896, war Stabschef des Admirals Souchon in den Jahren 1913, 1914, 1915. Souchons Urteil über Busse, Ende 1915, lautete: „Voller Schneid und Leben, vorbildlich gewissenhaft, sehr leistungsfähig, treu und zäh, reif im Urteil, sündig und taktvoll. Ein ganz vortrefflicher, kerniger Offizier, der in jeder Stellung aufs beste abschneiden wird.“

„Goeben“ besonders viel gesellschaftliche und politische Aufgaben zu erfüllen. In dreiviertel Jahren lief das Schiff nicht weniger als 42 Plätze an und wurde hierbei von den Deutschen und Fremden stets angefeiert, durchaus nicht zur Freude der für die Ausbildung verantwortlichen Offiziere.

In Anbetracht der hohen Kampfbereitschaft des Schiffes, der Leistung der Funktelegraphie<sup>1)</sup>, der Höhe und Gediegenheit der weitgehenden Admiralstabsvorbereitung Busses, der eigenen Kenntnis Souchons von allen in Betracht kommenden maritimen Stützpunkten und Hilfsquellen, sowie seiner persönlichen Beziehungen zu den ausschlaggebenden Behörden zu Lande und zu Wasser — in Anbetracht alles dessen hätte Souchon etwaigen kriegerischen Verwicklungen ruhig entgegensehen können, wenn bloß die Kessel seines prächtigen Flaggsschiffs nicht in einem derart schlechten Zustand gewesen wären, daß es auf die Dauer mit Sicherheit nur 12, höchstens 14, für kurze Zeit vielleicht 20 Knoten laufen konnte, also trotz aller zähen militärischen Ausbildungsarbeit kaum kriegsverwendungsfähig war.

Diesem Mißstand auf den Leib zu rücken, ist nun die wichtigste und dringendste Kriegsvorbereitung.

Zum Glück ist die Erledigung der Kesselreparatur schon vorbereitet, neue Kesselrohre sind in Auftrag gegeben.

Gleich nach dem Auslaufen von Patras (7. Juli) meldet Souchon in Berlin das bevorstehende Einlaufen in Pola und beantragt die beschleunigte Entsendung von Ersatzrohren und in deren Einbau geübten Werftarbeitern nach dort.

Auf der Fahrt nach Norden wird am nächsten Vormittag noch Korfu für Kohlenübernahme angelaufen. Gleichzeitig läuft dort auch „Breslau“, von Durazzo kommend, ein, deren Kommandanten, Fregattenkapitän Kettner, Souchon mündlich

---

<sup>1)</sup> „Goeben“ hatte die für damalige Zeit modernste und kräftigste Funtenanlage an Bord und konnte nicht nur mit der Heimat in direkte Verbindung treten, sondern war auch in der Lage, alle englischen, französischen, italienischen und russischen Funtmeldungen usw. mit abnehmen zu können.

über die drohende Lage und seine eigenen Absichten beim Kriegsfall unterrichtet.

Nach einem frischen und sonnigen Seetag, mit Nordwind, der ordentlich Luft ins Schiff bringt und die fast unerträgliche Julihitze angenehm vermindert, trifft „Goeben“ am 10. Juli, 10 Uhr, in Pola ein.

Sofort nach Festmachen an der Boje kommen die Werftarbeiter mit den ersten Kohren an Bord, jeder „Goeben“-Mann, der mit Seile und Meißel umzugehen versteht, wird herangezogen, und in zwei Schichten, nur durch Essenspausen unterbrochen, wird tagsüber, nachtsüber gearbeitet, während der Admiral zur größten Beschleunigung drängt.

Am 23. Juli war seitens Österreichs das bekannte Ultimatum an Serbien gestellt und die bedingungslose Annahme in 48 Stunden gefordert worden. Als die Antwort, zwar sehr entgegenkommend, aber nicht ganz bedingungslos war, antwortete Österreich mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen.

An diesem Tage (25. Juli) wurde die serbische und ein Teil der k. u. k. Armee mobilgemacht.

Im Ausland atmete man zunächst beim Bekanntwerden der serbischen Antwort auf. Kaiser Wilhelm schrieb an ihren Rand: „Großer moralischer Sieg für Wien; mit diesem Papier ist jeder Kriegsgrund verwischt, und Giesl hätte ruhig in Belgrad bleiben können! Aus diesem Grund hätte ich nie Mobilmachung befohlen!“

Aber gleichzeitig sieht man in Berlin mit steigender Unruhe, wie der Betrag des deutschen Blankoakzeptes ausgefüllt wird.

Am Sonntag, dem 26., wird die Mobilmachung der k. u. k. Kriegsmarine befohlen, mit dem 28. als ersten Mobilmachungstag. An diesem Tag, 11 Uhr, geht von Wien nach Belgrad in französischer Sprache das Telegramm ab:

„Weil die königliche serbische Regierung eine befriedigende Antwort auf die Note nicht gegeben hat, die ihr vom österreichisch-ungarischen Gesandten in Belgrad am 23. Juli 1914 überreicht wurde, sieht die Kaiserliche und Königliche Regierung sich gezwungen, ihre Rechte und Interessen selbst



wahrzunehmen und zu diesem Zweck an die Waffen zu appellieren. Österreich-Ungarn betrachtet sich von dieser Stunde an im Kriegszustand mit Serbien. — Der österreichisch-ungarische Außenminister Graf Berchtold.“

Was wird Rußland sagen?

Am gleichen Tag, als die k. u. k. Note in Belgrad überreicht wird, läßt Souhon von der Boje loswerfen und geht nach Pirano, 14 Seemeilen südlich von Triest. Dort hält das Schiff Tag- und Nachtschießübungen ab und setzt die Kesselreparatur fort.

Zwei Tage später herrscht in dem kleinen Fischer- und Badeort große Erregung. Eine Anzahl Offiziere ist einberufen. Auf dem Hotel weht die deutsche Flagge neben der österreichisch-ungarischen. Da die Doppelmonarchie zum Krieg rüstet, will Souhon ihre Gewässer baldmöglichst verlassen, um Mißdeutungen vorzubeugen. Ob die Großmächte in den Krieg hineingezogen werden, ist aus den Pressemeldungen nicht zu ersehen.

Am 26. wird gemeldet, daß Italien die Erklärung abgegeben habe, es werde in einem etwaigen bewaffneten Konflikt zwischen Österreich-Ungarn und Serbien eine freundschaftliche, dem Bundesverhältnis entsprechende Haltung einnehmen.

Am Tage nach der österreichisch-ungarischen Kriegserklärung läßt Souhon sein Flaggschiff von Pirano nach Triest zur Kohlenauffüllung gehen.

Die sonst völkisch und parteipolitisch zerrissene Bevölkerung macht den Eindruck, mit einem Male gut habsburgisch und sehr gehobener Stimmung zu sein. Der entscheidende Kampf um die Zukunft der Doppelmonarchie soll beginnen. Begeistert werden die deutschen Bundesgenossen begrüßt. Aber auch noch am nächsten Tage, dem 30., kommen keine Nachrichten, die gegen die Lokalisierung des Krieges gesprochen hätten.

Am diesem Nachmittage geht Souhon mit dem „Goeben“-Kommandanten Adermann<sup>1)</sup> und seinem Flaggleutnant

<sup>1)</sup> Richard Adermann, Kapitän zur See und Kommandant der „Goeben“ seit 22. März 1914, geboren 17. November 1869.

Wichelhausen auf den schönen Bergen in der Umgebung von Triest spazieren.

Grüne Grasmatten und Kiefern führen seine Gedanken in die Heimat, die er vor neun Monaten verlassen hat, um nach Triest zu fahren und seine Flagge auf dem stärksten und modernsten Kriegsschiff im Mittelmeer zu setzen. Als er damals am frühen Morgen im Nachtzug München—Triest auf dem Plateau des Karstes dahinsauzte, und das blaue Meer immer wieder für Sekunden sichtbar wurde, sah er schon längst vor der Ankunft tief unten vor Capo d'Istria ein einsames, unbewegliches Pünktchen, das sich beim Näherkommen als ein langes niedriges Schiff mit den zwei typischen, weit getrennt stehenden Schornsteinen eines deutschen Schlachtkreuzers entpuppte, das Schiff, das auf ihn wartete, um nun Heimat, Arbeitsstätte und Schicksal für ihn zu werden.

Schicksal? Wie wird es sich gestalten? Daran hat Souchon während der schönen Mittelmeerzeit oft gedacht. Läuft die Kommandozeit hier ruhig ab? Oder bringt der Krieg Österreich-Ungarn—Serbien eine gewaltsame Entladung der europäischen Spannung? Steht Rußland hinter Serbien und zieht es auch Frankreich mit? Diese Entwicklungsmöglichkeit hat er sofort beim Anblick des Norddeich-Telegramms in der Abendgesellschaft in Saïfa vorausgesehen, aber als Optimist vom reinsten Wasser möchte er auch jetzt nicht an einen allgemeinen Krieg glauben. Gott sei Dank, ist er den quälenden Gedanken los, „Goeben“ wegen ihrer Kessellähmung in einem österreichisch-ungarischen Hafen liegen zu sehen oder vielleicht nur als Einheit der Schlachtlinie des Bundesgenossen auslaufen zu lassen. Bei einem allgemeinen Kriegsfall kann er wieder an die Ausführung solcher Operationen denken, die er als zweckmäßig erkannt hat, und die ein selbständiges Handeln bedeuten.

Die rasch immer bedrohlicher werdende Haltung des Zarenreiches zwingt zu Vorsichtsmaßnahmen.

Souchon will daher zunächst nach der italienischen Küste (Rimini) gehen, um die Entwicklung der Dinge dort abzuwarten und die Reparaturen fortzusetzen. Wenn nichts

Besonderes dazwischenkommt, können die deutschen Werftarbeiter am 8. August von Rimini nach Hause zurückgeschickt werden. Inzwischen kann er selbst mit dem italienischen Admiralstabschef am 3. August in Matri, unweit Roms, das gemeinsame Vorgehen im Kriegsfall bereden. Mit dem vertragsmäßigen Oberbefehlshaber der Dreibundflotte, Admiral Saus, hat er gleich am Anfunftstag in Pola alle Fragen durchgesprochen und sich die Aufgabe erbeten, mit den deutschen Kreuzern, verstärkt durch österreichisch-ungarische und italienische schnelle Kleine Kreuzer und Zerstörer, die Überführung des französischen Armeekorps von Nordafrika zu stören. Volle Ermächtigung zu diesem selbständigen Vorstoß hat er erhalten.

Spätabends (30. Juli) geht „Goeben“ von Triest nach Süden in See.

Der Kurs auf Rimini muß aber aufgegeben werden.

Von Rußlands Haltung laufen so bedrohliche Nachrichten ein, daß Souchon gleich näher zu dem vereinbarten Sammelpunkt für einen allgemeinen Kriegsfall gehen will.

Längs der Küste wird südwärts gesteuert, um, nach Anlaufen von Ancona (zum Nachrichtenaustausch) in Brindisi liegenzubleiben. Dorthin wird auch „Breslau“ von Durazzo befohlen.

Ein Zufall verhindert jedoch das Einlaufen in Ancona. In dessen Nähe kommt nachmittags am 31. Juli derart schwerer Regen auf, daß ein Abwarten auf besseres Wetter nur kostbare Zeit nehmen würde. Souchon entschließt sich daher, sofort nach Brindisi zu gehen, und läßt seine Telegramme, die an Land durch Kabel befördert werden sollten, durch die eigene Funkstation der „Goeben“ abgeben.

Vor steifem Nordwestwind, bei schönem Sonnenschein, braust die „Goeben“ durch die glitzernde Flut gegen Süden.

Sonnabend, der 1. August, bricht an. Weiter geht die Fahrt die Adria hinunter.

Der gespannten Lage entsprechend arbeitet Souchon mit Hochdruck in seinem Arbeitszimmer mit Busses Unterstützung an kriegsrechtlichen und anderen Fragen. Gemeinsam werden auch

die Aussichten erwogen, wie die Mittelmeerdivision wirkungsvoll an einem allgemeinen Krieg teilnehmen könne. Die Lage ist leider noch völlig ungeklärt. Wer wird Kriegsteilnehmer werden, wer neutral bleiben? Wird die österreichisch-ungarische und italienische Flotte zum vereinbarten Sammelpunkt erscheinen? Alles ist zu unsicher, um genaue Pläne festzulegen. Der Krieg ist für Deutschland noch nicht ausgebrochen — und Souchon hofft, daß es auch nicht geschehen wird.

Jedenfalls: die Funkentelegraphie arbeitet gut nach allen Seiten, und die aufs äußerste beschleunigte Kesselreparatur geht dem Ende entgegen.

Gegen 14 Uhr wird auf der Rede von Brindisi geankert.

Da schlingert im Seegang ein Hafendampfer zur „Goeben“ heran mit der Meldung, aus Prähmen könne bei der See nicht gekohlt werden. Und in den engen Hafsen kann der Schlachtkreuzer nicht einlaufen!

So läßt Souchon die Fahrt nach der Straße von Messina nach Übernahme der Postordonnanz unverzüglich fortsetzen.

Bald kommt im Osten eine lange Rauchfahne in Sicht.

Schnell wird sie größer und entpuppt sich schließlich als zur „Breslau“ gehörig, die mit hoher Fahrt und kräftig schlingierend zu ihrem „großen Bruder“ stößt. Zunächst bleibt „die kleine Schwester“ in Kiellinie. Bei Dunkelwerden (19.45 Uhr) wird von der Kommandobrücke des Flaggsschiffs hinübergewinkt:

„Beabsichtige morgen, vormittags 4<sup>h</sup> (Uhr), ‚Breslau‘ zu detachieren. ‚Breslau‘ soll mit höchster Fahrt nach Messina vorauslaufen und Kohlen auffüllen. In Messina Liegeplatz für ‚Goeben‘ vorbereiten. Kohlen sind bei Hugo Stinnes, Vorräte beim Konsul auf Namen ‚Breslau‘ bestellt. Beide Schiffe sollen abends mit soviel Kohlen wie möglich Messina verlassen.“

Es ist die Nacht zum 1. August 1914.

Zum ersten Male ist „Goeben“ für den Ernstfall abgeblendet.

Lichtlos stürmt der Schlachtkreuzer durch die hohe See weiter.

An die Tür des Schlafzimmers des Admirals klopft es.

„Herein!“ — Der Admiral ist aus tiefem Schlaf erweckt.

Der Flaggleutnant überreicht einen von ihm entzifferten Sunkspruch.

„Drohende Kriegsgefahr“, liest Souhon.

„Den Besatzungen erst bekanntgeben auf Befehl. Kaufahrtschiffe unterrichten, anweisen, neutrale Häfen aufzusuchen!“

„Zu Befehl, Herr Admiral!“ — Ruhig, ohne eine Spur von Erregung steht der junge, hochgewachsene Mann vor seinem Chef.

„Wieviel Kessel sind ausgefallen?“

„Auf der Abendwache zwei, jetzt auch schon wieder einer!“

„Verdammt! — Danke!“

Ein so schönes, mächtiges Schiff unter den Füßen und dabei diese Schwäche, jetzt, wo die Höchstgeschwindigkeit erst recht nötig wird! Und was das schlimmste ist: auch die neuen Rohre halten nicht. Aber das ist jetzt nicht mehr auszubessern.

In der Nacht zum 2. August:

Der Flaggleutnant kommt wieder mit einem Sunkspruch.

„1. August, 11.46 Uhr nachmittags, von Norddeich an alle in ST-Weite befindlichen Fahrzeuge: Mobilmachung befohlen . . .“

Am Morgen des 2. August um 8 Uhr wird gepfeifen:  
„Alle Mann achteraus!“

Der Kommandant gibt der Besatzung den Mobilmachungsbefehl bekannt.

Elementare Hurras. Die Musik fällt ein mit „Fridericus Rex“, dem Parademarsch des Infanterie-Regiments des Generals von Goeben Nr. 28<sup>1)</sup> und zugleich dem des Schiffes „Goeben“. Die Stimmung ist aufs höchste erregt.

In der Offiziersmesse legt der Kommandant die Lage den Offizieren und Fähnrichen dar. Zum Schluß teilt er mit:

---

<sup>1)</sup> Der General August von Goeben, geb. 1816 zu Stade, gest. 1880, einer der hervorragendsten preussischen Feldherren seiner Zeit; Teilnehmer an den Kriegen 1864, 1866 und 1870—71. Im Dänischen Kriege gab der kommandierende General Prinz Friedrich Karl von Preußen als Losung: „Goeben — fühn voran!“

„Nach Erschöpfung der Kampfmittel darf das Schiff nicht in Feindeshand fallen. Es wird versenkt. Ich habe Befehl, Ihnen zu eröffnen, daß, wenn ich im gegebenen Fall nicht die Kraft dazu finde, der nächste Offizier dazu verpflichtet ist . . . Sie können aber versichert sein: ich tue es selbst!“

Souchon sitzt schon wieder mit Busse über den Karten in harter Arbeit, ernstern Erwägungen und Zusammenstellen von Befehlen, unter der Spannung: was bringt Messina?

\* \* \*

Ein großer, schmucker Fahrgastdampfer zieht durch die Nacht.

Fast alle Fahrgäste haben schon ihre Betten aufgesucht. Nur einige weilen noch auf dem Promenadendeck. Sie hören einem alten Admiral zu, der die Wunder des Sternenhimmels erklärt.

Da beginnt plötzlich die Mondsichel sich mit ihrem ganzen Sterngefolge zu drehen und verschwindet nach der anderen Schiffsseite! Der Reichspostdampfer, unterwegs nach Suez und weiter nach Daresalam zur Eröffnung der deutsch-ostafrikanischen Landesausstellung und der Tanganjikabahn, macht mit einem Mal kehrt! Was hat das zu bedeuten?

Vor der Ausreise von Neapel, am Abend des 29. Juli, war der Kapitän Siedler wegen des soeben ausgebrochenen serbischen Krieges zum Generalkonsul gegangen, um sich nach der allgemeinen politischen Lage zu erkundigen. Da dieser und die Reederei keine weiteren Nachrichten hatten, war er mit seinen reichen Warenschätzen und vornehmen, internationalen Fahrgästen ruhig abgefahren. Nun hat die Schiffstation „drohende Kriegsgefahr“ empfangen, worauf sich der Kapitän sofort entschlossen hat, zurückzukehren.

Während der Nacht dringt die Kunde in alle Kabinen und wird aufgeregter besprochen. Das Zittern und Beben des Dampfers nimmt zu. Man ist auf höchste Fahrt gegangen.

Lebhaft geht die Unterhaltung am nächsten Tage weiter. Abends werden die Seitenfenster abgeblendet und die Dampfer-

lichter nicht angestellt. Um Mitternacht kommt der Kapitän zu den Schlaflosen auf das Promenadendeck, die die über das Schiff stäubenden Sturzwellen nicht abgeschreckt hatten, und verkündet ihnen, was er am anderen Tage durch Anschlag an der Schiffstafel mitzuteilen hat:

„Reichspostdampfer ‚General‘, den 2. August.  
Telegramm von Norddeich, 1. August.

Auf Befehl des Kaisers wurde die Mobilmachung der gesamten deutschen Streitkräfte angeordnet und um 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr nachmittags in Berlin bekanntgegeben. Kriegserklärung ist anscheinend noch nicht erfolgt.

Sämtliche Passagiere des ‚Generals‘ müssen sich bereithalten, heute in Messina auszustiegen.

Das Schiff steht unter dem Befehl der Kaiserlichen Marine.  
Der Kapitän.“

Die tönende „Goeben“-Station hatte nachts gefragt: „Welches Schiff? Was haben Sie an Bord?“ — Die Angaben über den erst zwei Jahre alten, 8500 Tonnen messenden und 15 Knoten laufenden Dampfer der Deutsch-Ostafrika-Linie hatten drüben wohl besondere Beachtung gefunden, denn bald kamen die obigen Befehle.

Endgültig müssen die Reisenden ihr Ziel aufgeben, und am Sonntag (2. August) heißt es Koffer packen.

Gegen Mittag nähert sich das Schiff der Meerenge von Messina, die es vor ein paar Tagen mit Lebewohl für Europa hinter sich ließ. Die See liegt wieder ruhig, und die Sonne erhellt die Landschaften zu beiden Seiten, rechts die Ruinen Reggios und bald danach links Messina mit seinen Trümmerstätten, die auf das große Erdbeben vom Jahre 1908 zurückgehen.

Beim Ankern (13.40 Uhr) vor der Zitadelle von Messina wird im Hafen ein graues Schiff mit vier Schornsteinen und der deutschen Kriegsflagge bemerkt. Das gibt einen Jubel! „Breslau“, einer der zwei einsamen Beschützer deutscher Interessen und deutschen Eigentums am Mittelmeer!

Dann, auf einmal kommt Leben in die alte Zitadelle. Schuß auf Schuß donnert übers Meer und weckt das Echo an Felsenwänden.

Ein großes Kriegsschiff läuft mit hoher Geschwindigkeit auf Messina zu, verlangsamt bald die Fahrt und geht, nach Beantwortung des Saluts, zu Anker.

Der Schlachtkreuzer „Goeben“!

Ein inbrünstiges Hurra schallt von den deutschen Reisenden des Dampfers zu ihrem mächtigen Beschützer herüber, gefolgt von „Die Wacht am Rhein“, die wie ein Gebet und Schwur dem einsamen Kämpfer weit von der Heimat erklingt.

Von der „Goeben“ wird ein Boot zu Wasser gelassen, und der Admiral selbst kommt zum Ordnen des Vorbordgehens der Reisenden herüber. Er hat das Schiff requiriert. Aus dem Kriegsgoldvorrat der „Goeben“ erhalten die Fahrgäste das Eisenbahnfahrgeld bis Neapel, da sie italienische Barmittel oder Bankkredit in Messina nicht haben. 250 Klassenpassagiere, darunter etwa 60 bis 70 Engländer, 30 Belgier usw., verlassen das Schiff.

Was Frieden einigte, scheidet der Krieg.

Aber auch: was Frieden schied, einigt der Krieg. Vor einigen Stunden servierte der weißröckige Kellner mit tiefer Verbeugung dem auf dem Liegestuhl des Promenadendecks hingestreckten Herrn kalte Erfrischungen — jetzt bemühen sich beide unter denselben Verbeugungen um den gleichen Kohlenkorb, ebenso schwitzend, ebenso schwarz und von der Begeisterung der „Goeben“-Besatzung mitgerissen: Kan an den Feind! Wir geben den ersten Schuß ab!

„Ich habe schon vieles Kohlen gesehen“, erzählt Souchon in einem Aufsatz über seinen später erfolgenden Durchbruch, „oft unter schwierigen Verhältnissen, bei Seegang, aus Dampfern und selbst in Fahrt während meiner Ersten-Offizier-Jahre geleitet. Daß Offiziere und Fähnriche im Prahm und Bunker selbst anfaßten, jeder Törn den anderen an Förderung zu übertreffen suchte, daß hierdurch Höchstleistungen erzielt wurden, die kaum noch steigerungsfähig



erschienen, das waren wir gewohnt. Dies Kohlen in der Kriegsbegeisterung vor Messina war aber doch der Gipfel! Im Nu hatten Ärte und Mäker alles weggeschlagen, was das Kohlenherausnehmen behinderte, und dann setzte ein Kohlen ein, so heiß, so mitreißend, daß ich mich mühsam zurückgehalten habe, nicht selbst mit zur Schaufel zu greifen.“

Dieser Anblick ist für Souchon ein angenehmer Gegensatz zu der bitteren Enttäuschung, die ihm Messina brachte.

Kein Zeichen von einer Bewegung der Bundesgenossen nach dem Sammelpunkt! Italien hat sich sogar neutral erklärt und ist dazu in seiner Überängstlichkeit, in den Krieg hineingezogen zu werden, über das Maß dessen hinausgegangen, was es als neutrale Macht den Kriegsschiffen einer kriegführenden Nation erlauben durfte, nämlich einen 24stündigen Aufenthalt zum Reparieren und Auffüllen der Vorräte: es hat jegliche Kohlen- und Proviantlieferung verboten!

Durch seine Beziehungen und unter Inanspruchnahme des deutschen Marineattachés in Rom, des Korvettenkapitäns Freiherrn von Senarclens-Grancy, sucht Souchon die Erlaubnis zur freien Kohlenübernahme zu erlangen. Das glückt endlich. Die Erlaubnis kommt aber erst 17.30 Uhr, so daß „Goeben“ in dreieinhalb Stunden nur 173 Tonnen, „Breslau“ 200 Tonnen nehmen kann. Gleichzeitig wird an den an Backbordseite der „Goeben“ liegenden Dampfer „General“ das im Kriegsfall von Bord zu nehmende Inventar abgegeben und Proviant übernommen. Wehrpflichtige von ihm sowie von dem abends eingelaufenen Sapag-Dampfer „Barcelona“ werden eingestellt.

Schon um 13.40, eine Stunde vor dem Einlaufen in Messina, ist der Funkpruch vom Admiralstab der Marine in Berlin angekommen:

„Feindseligkeiten sind eröffnet gegen Rußland. Krieg mit Frankreich sicher. Feindseligkeiten werden eröffnet voraussichtlich nicht vor morgen. Italien neutral. Haltung Englands noch nicht entschieden, wahrscheinlich Feind. Spanien noch neutral, spanische Flotte Balearen.“

Also los auf die Franzosen!

Vom Marineattaché in Rom kommt jedoch abends 20.10 Uhr das warnende Telegramm:

„Französische Seestreitkräfte Toulon, zum Teil Bizerta, englische Malta, italienische Tarent. Empfehle Vorsicht. Italien verhält sich neutral.“

Souchons Antwort ist der Signalbefehl an seine Kreuzer: „Ein Uhr nachts seeklar. Dampf auf haben für 15 Seemeilen.“

Nach drei Stunden eine neue Warnung von Rom: „Es empfiehlt sich, Anschluß suchen Pola, weil habe Mißtrauen gegen Italien, und Seestreitkräfte Toulon unter Dampf liegen.“

Souchon läuft trotzdem zum Angriff auf die Franzosen aus. Er betritt die Brücke.

„Maschinen und Ruder sind klar, Anker ist kurzstag“, meldet der wachhabende Offizier dem Kommandanten.

„Anker lichten!“

Das Spill holt polternd das letzte Stück der Kette ein. Es ist ein Uhr. Der Schiffsrumpf bebt: die Turbinen gehen an. Abgeblendet, gefechtsklar verlassen die Kreuzer Messina und verschwinden aus dem nördlichen Ausgang der Meerenge in die schwüle Augustnacht.

Im Laufe des nächsten Tages (3. August) treffen neue Meldungen vom Admiralstab über die befreundeten italienischen Funkstationen Palermo, Vittoria und Cagliari ein.

„Gefast sein auf feindliche Handlungen seitens englischer Streitkräfte.“ (Eingegangen 6.12 Uhr.)

„Nach Zeitungsnachrichten Bizerta werden Vorbereitungen getroffen zu Truppentransporten.“ (6.52 Uhr.)

„Casablanca sich sammeln 20000 Mann. Portugal jedenfalls Bundesgenosse Englands.“ (10.49 Uhr.)

„Nach Zeitungsnachrichten 30. Juli englische Mittelmeerflotte hat Kohlen genommen, beschleunigt Malta.“ (10.41 Uhr.)

„Auf Telegramm 75 (der Mittelmeerdivision) habe veranlaßt 2. Chargierung, trifft voraussichtlich ein 6. August Triest. Werde versuchen Überführung Cattaro veranlassen. Zu Ihrer Orientierung wird Ihnen mitgeteilt, Marineattaché Rom telegraphiert: ‚Goeben‘ auf dem Wege Messina (also vor dem Einlaufen). Es empfiehlt sich (in der) Adria (zu bleiben), weil habe Mißtrauen gegen Italien.“ (12.13 Uhr.)

Der deutsche Marineattaché in Rom hat natürlich Grund genug zur Sorge für die zwei Kreuzer, die in von der französischen Flotte beherrschte Gewässer vorstößen, während sich die britische Mittelmeerflotte in Malta anschießt, ihnen den Rückweg zu verlegen.

Doch die einzige Unruhe Souchons ist, von Berlin aus zurückgehalten zu werden, da die für die Operation erwartete Verstärkung durch die Bundesflotte ausgefallen ist. Aber es erfolgt kein Eingreifen. Der Marsch nach Westen geht ruhig fort, und Souchon gibt (10.15 Uhr) im Operationsbefehl seine Absicht bekannt, den Feind zu beunruhigen, um zu verhindern, daß er ohne größere Sicherheitsmaßnahmen Truppen von der algerischen Küste nach dem Mutterland transportiert. Dafür soll „Goeben“ am nächsten Morgen mit Hellwerden (etwa 4.30 Uhr) vor Philippeville stehen, „Breslau“ vor Bône, um zunächst zu ermitteln, was im Hafen liegt; dann sollen unter Segeln der deutschen Kriegsflagge durch Geschützfeuer oder Torpedos feindliche Kriegsfahrzeuge, Transportfahrzeuge, Transporteinrichtungen zerstört werden, wobei jedoch mit der Munition sparsam umzugehen ist. In einen Geschützkampf mit Landwerken sollen sich die Schiffe nicht einlassen, mit westlichem Scheinkurs ist späterhin aus Sicht zu laufen und dann in Richtung auf Kap Spartivento (Sardinien) zu sammeln.

„Wer während der Fahrt zuerst ein feindliches Kriegs- oder Handelschiff meldet, ist mir zu nennen“, hat der Admiral befohlen. Alle an Deck, auf der Brücke oder hoch oben im Mars suchen sehnlichst die Kimm oberhalb der blauen, glitzernden See ab. Plötzlich schallt es von oben: „Dampfer zwei Strich an

Backbord!“ Gespannt sieht der Rufer, ein Fähnrich der Wache, wie alle auf der Brücke ihre Gläser in die Richtung heben und wie der Läufer in Sätzen über die steile Treppe hinunter und dann nach achtern zum Kommandanten eilt. Der Admiral wird unverzüglich durch Telephon benachrichtigt. Die Verfolgung wird sicher gleich aufgenommen werden. Der junge Fähnrich sieht sich schon in seinem Heimatort, ein schwarzweißes Bändchen im Knopfloch, von schönen Backfischaugen umstrahlt . . .

Die Herren im Schiff scheinen aber die gute Prise nicht zu achten. Doch! Es wird gerade ein Signal an die querablaufende „Breslau“ hinübergewinkt. Also wird der Kleine Kreuzer hingeschickt! Er ändert jedoch nicht seinen Kurs. Verdammt, solch ein Pech! Der Alte hat also „Nein“ gesagt.

Gewöhnlich ist der Admiral nur auf der Brücke, wenn die Umstände es erfordern. In diesen spannenden Hochsommertagen, wo im Schiff noch wegen der Kampfbereitschaft alle Seitenfenster, Luken, Türen geschlossen, alle Haupt- und Hilfsmaschinen dauernd unter Dampf sind, begibt er sich aber öfter nach oben, denn dort ist es frischer.

Sin- und hergehend sieht er befriedigt die Sonne schon weit im Westen stehen. Es ist 18.20 Uhr. Gott sei Dank, kein Eingreifen von Berlin! Aber was nun?

Ein Offizier springt die Treppe herauf und reicht dem Admiral einen dechiffrierten Funkpruch. Gespannte Blicke beobachten neugierig das Gesicht des Admirals. Keine Miene ändert sich. Über die entschlossenen Lippen kommt nur:

„Krieg mit Frankreich!“

In der Offiziersmesse hat man sich eben an den Kaffeetisch gesetzt. Der Funkoffizier stürzt herein: „Krieg mit Frankreich!“

Ein Jubel erschüttert den Raum, im Nu das ganze Schiff. Begeistert ertönen „Deutschland, Deutschland“ und „Die Wacht am Rhein“.

Tief unten hören es die Heizer, wundern sich, steigen aus ihrer heißen Unterwelt an Deck, bemerken den Admiral, umgeben von seinen Leuten, wie er den Worten eines alten Stück-

meisters lauscht, der ihm über die Begeisterung der Besatzung und das Vertrauen zum Führer berichtet. Und dann spricht Souhon :

„Morgen wollen wir sie treffen, die Rothosen. Mag uns der Teufel holen, aber die ‚Goeben‘ kriegen sie nicht!“

Da greift der Jubel unaufhaltsam auch auf die Heizer über. Begeistert lassen sie ihre Surras losdonnern.

Admiral und Heizer — Führung und Geschwindigkeit — sollen bald auf harte Proben gestellt werden, denn schon ist die ganze französische Flotte seit fünfzehn Stunden in See, schon dampft eine französische Flottengruppe von sechs Linienschiffen, drei Panzerkreuzern und zwölf Zerstörern auf das gleiche Ziel zu wie die „Goeben“, schon ist der Rückweg nach Pola durch vier britische Panzerkreuzer und acht Zerstörer in der Otrantostraße gesperrt, schon hat ein britischer Kreuzer die Straße von Messina abgesucht und schon ist von der in der Enge Sizilien — Afrika gesammelten britischen Hauptmacht ein überlegenes Schlachtkreuzertreffen mit 22 Knoten Dauergeschwindigkeit der kessellahmen „Goeben“ nachgeschickt . . .

„Deutsche Kreuzer sind in Ihren Küstengewässern! Lassen Sie um keinen Preis Truppentransporte in See gehen vor Ankunft der Bedeckung! Transporte werden unter Geleit fahren! Bitte benachrichtigen Sie den Kommandanten des 19. Armeekorps von der Dringlichkeit dieser Anordnungen!“

So funkt der Oberbefehlshaber der anmarschierenden französischen Flotte dem Marinekommandanten in Algier zur gleichen Zeit, als „Goeben“ und „Breslau“ am Vormittag des 3. August Kap San Vito (Sizilien) außer Sicht passieren.

Auf diese Alarmnachrichten hin wird die Bereitschaft der Küstenbatterien in der Nähe des Einschiffungshafens Algier befohlen, sonst aber den Mobilmachungsvorschriften gefolgt. Überall an der algerischen Küste, wie auf der ganzen Erde, sind die wildesten Kriegsgerüchte in Umlauf. So wollen z. B. die Bewohner des Dorfes Bugeaud, unweit von Bône — einer der ältesten Städte am Mittelmeer — die „Goeben“

und „Breslau“ gleich nach dem Eintreffen des Mobilmachungs-  
befehls am 1. August so nahe an der Küste haben kreuzen sehen,  
daß sie sogar ihre Namen hätten lesen können. Die amtliche  
Nachricht vom Kriegsausbruch Frankreich—Deutschland ist  
aber erst den wenigen Frühaufstehern von Bône bekannt, die  
die zum Bahnhof abziehenden Truppen nach 4 Uhr am  
4. August begleiten, als die Stadt schon durch Explosionen und  
Kanonen Donner erschüttert wird.

Bereits um 3 Uhr hatte ein Späher dem diensttuenden  
Lotsen vor der Einfahrt in den Hafen die Nachricht gebracht,  
er sähe ein Kriegsschiff vom Osten auf Bône zukommen. Da  
aber kurz vorher gemeldet war, daß französische Kriegsschiffe  
den Hafen bei Bedarf zum Geben oder Nehmen von Befehlen  
anlaufen würden, hielt der Lotse das Schiff für ein eigenes.  
Sehr langsam und abgeblendet kam es näher. Nachdem es  
um 3.30 Uhr Kap Rosa passiert hatte, ließ der Lotse sich von  
seinen Leuten dem Ankömmling entgegenrudern. Er fuhr  
quer über das Fahrwasser und bemerkte, daß das Schiff nach  
rechts steuerte, wie dies die Bône anlaufenden Schiffe gewöhn-  
lich taten. Als das Lotsenboot Annäherung suchte, drehte das  
Schiff jedoch immer mehr nach rechts, so daß es schließlich nicht  
mehr auf Bône, sondern auf die Signalstation von Kap  
de Garde zuzusteuern schien. Auf 200 m passierte das Kriegs-  
schiff das Boot, seine Backbordseite und vier Schornsteine  
traten klar in Sicht. Da — es war 4.5 Uhr<sup>1)</sup> — eröffnete der  
Fremde auch schon auf den Hafen das Feuer.

An Bord des dort liegenden Dampfers „Saint-Thomas“  
glaubte man, einen Engländer vor sich zu haben. Diese An-  
nahme bricht mit dem ersten Kanonenschuß zusammen, denn  
er schleudert den stellvertretenden Befehlshaber des Dampfers  
unsanft aus der Koje. Angesichts dieser Schießleistung befiehlt  
der auf Deck gesprungene Kapitän, das Schiff eiligst zu ver-  
lassen. Vier Leute werden verwundet, und „Saint-Thomas“,  
dem der erste Treffer auch die Ankerkette zertrümmerte und der  
dann von zehn weiteren Treffern beschädigt wird, treibt lang-

<sup>1)</sup> 5.5 Uhr nach mitteleuropäischer Zeit.

sam an den flachen Sandstrand. Ein anderes Schiff, der Küstenfahrer „Saint-André“, wird ebenfalls beschossen, aber nicht getroffen.

Weiter hält das Kriegsschiff Hafenanlagen, Kaserne und den Bahnhof, wo eben Truppen in den Zug einsteigen, unter Feuer.

Nach 19 Minuten schweigt der Kanonendonner. Der Angreifer läuft mit hoher Fahrt davon, sendet beim Passieren der Signalstation von Kap de Garde eiserne Grüße, wobei das Stationspersonal die Signalbücher zerstört, und kommt mit Westkurs außer Sicht.

Auf einem Fort bemühten sich ein Artillerieleutnant und ein Wachposten, ein 24-cm-Küstengeschütz zu laden. Es glückte ihnen jedoch nicht. Die Batterien hatten zwar ihre Munition erhalten, waren aber trotz der Alarman Nachrichten nicht besetzt, da diese Maßnahme befehlsgemäß erst am nächsten, dem vierten Mobilmachungstage, erfolgen sollte.

In der Stadt bricht eine Panik unter der Bevölkerung aus. Als die Beschießung vorbei ist, sammelt sich eine große, aufgeregte Menschenmenge vor dem deutschen Vizekonsulat, zerstört das Schild und die Fahnenstange und heißt die französische Flagge.

Die Menge beruhigt sich erst auf die Mitteilung:

„Die deutsche Flotte ist gefangen!“

Die Kunde von der Beschießung verbreitet sich schnell und verdoppelt die Wachsamkeit überall an der algerischen Küste.

Durch Fernsprecher benachrichtigt der Unterpräfekt von Bône seinen Kollegen in der etwa 80 km westwärts liegenden Küstenstadt Philippeville.

Auf diese Nachricht hin wird unverzüglich die Militärbehörde alarmiert.

Zehn Minuten später überstürzen sich bei ihr schon die Meldungen, ein Kriegsschiff dampfe mit hoher Fahrt auf Philippeville zu.

Dicken Rauch ausstoßend stürmt das Schiff heran.

Auf etwa 5500 m vom Hafen vermindert es plötzlich die Fahrt — die gewaltige Bugsee schmilzt zusammen —, es stoppt,

läßt die Maschinen zurückschlagen und wendet, so daß die ganze, imposante Länge mit schweren Geschütztürmen und zwei weit auseinanderstehenden, qualmenden Schornsteinen sichtbar werden. Indem die schweren Türme in Normalstellung bleiben, erheben sich an der Seite die kleineren Kanonen, und gleich darauf schlagen aus ihren Mündungen die ersten hellen Flammen. Eine Salve ist unterwegs. Wo wird sie einschlagen? Aus den Rohren ist gelblicher Rauch nach oben gezogen, und ein zitternder Donner rollt über Hafen und Stadt.

Salve auf Salve folgt, bei den Hafentreppeu fliegen Bohlen in die Luft. Sie werden zerstört. Im Wellenbrecher erscheinen Brüche, drei kleine Fahrzeuge („balancelles“) werden im Vorhafen vernichtet, drei weitere in ihrer Nähe beschädigt, einem englischen Kohlendampfer, „Isle of Hastings“, explodiert eine Granate im Schornstein; ein Schuppen, der einzige, wo sich Truppen befinden, wird getroffen: er brennt mitsamt zehn Zuaven und sieben Pferden und Mauleseln ab! Die Maschinengewehrgruppe eines bei der Einschiffung befindlichen Bataillons zählt 21 Verwundete, wovon später drei sterben. —

Es ist Krieg!

Im allgemeinen sind die Schüsse kurz, wenn auch vier, den Kasernen zugedachte Granaten, bis 7 km ins Innere geflogen sind.

Nur ein 19-cm-Geschütz der Landbatterie El-Kantara ist seit dem 1. August tagsüber besetzt, eine andere Batterie, Château-Vert, und eine Signalstation für die Nacht. Auch hier sollte die allgemeine Besetzung der Werke erst am nächsten Tage erfolgen.

Als El-Kantara gegen 5 Uhr das heranstürmende Kriegsschiff ausmachte und von ihren Vorgesetzten auf Château-Vert keine Befehle zur Abgabe der Warnungsschüsse erhielt — der Kommandant war abwesend —, richtete die Batterie ihren Antrag durch Vermittlung des Arsenal's an den Armeekommandanten. Eine Antwort war noch nicht gekommen, als das Schiff aufdrehte und das Feuer eröffnete. Es war 5.8 (6.8) Uhr. Endlich, als der Feind schon wieder abdampfte, waren von vier Geschützen zwei schußbereit gemacht.



Für die anderen fehlte die Bedienung. Vier Schüsse jagte man hinterher. Alle lagen kurz. Das Schiff ließ noch eine Salve über die Köpfe der Batteriebesatzung hinwegheulen und verschwand dann, durch Rauch verdeckt, westwärts.

Souchons kühner Schlag gegen die feindliche Küste, die wichtig und empfindlich genug ist, um unter Schutz der ganzen französischen Flotte zu stehen, ist gelungen. Offen funken die französischen Stationen seinen Erfolg.

Es hat ihn aber viel Festigkeit und zuletzt noch einen schweren inneren Kampf gekostet.

Er hatte gewünscht, seinen selbständig unternommenen Angriff unbehindert von den Heimatbehörden ausführen zu dürfen. Dieser Wunsch erfüllte sich aber nicht. Berlin hatte eingegriffen!

In der Nacht vor dem Überfall war direkt von Nauen der chiffrierte Sunkspruch eingetroffen:

„Bündnis geschlossen mit Türkei. ‚Goeben‘, ‚Breslau‘  
sofort gehen nach Konstantinopel. — Admiralstab.“

Ein hochwillkommener Befehl, mit dessen Gedanken Souchon sich nach seinem Staatsbesuch in Konstantinopel oft beschäftigt hatte; ein Befehl, der zwischen dem für „Goeben“ fast aussichtslosen Durchbruch nach dem Atlantik und dem für Souchon wenig reizvollen Verbleiben bei den voraussichtlich passiven Österreichern in der engen Adria, einen lockenden Mittelweg zeigte. Zugleich aber ein Befehl, dessen kleines Wort „sofort“ im Verein mit allen eingetroffenen bedrohlichen und zum Rückzug mahnenden Sunksprüchen einen weniger entschlossenen Mann leicht hätte unsicher machen können. „Sofort“ bedeutet sofort. Souchon ist Soldat. Als solcher muß er den Befehlen seiner Vorgesetzten nachkommen. Aber . . . zu bitter wäre es, den eigenen Angriffsplan aufzugeben und den kampfbegeisterten Besatzungen die Enttäuschung zu bereiten — so nahe dem Angriffsziel . . .!

Es ist drei Uhr. Zwar nehmen die Beschießungen mit ihren Scheinkursen mindestens noch sechs Stunden in Anspruch, zwar kann ein einziger Schuß der Landwerke oder der feind-

lichen Kriegsschiffe die verletzliche „Breslau“ lähmen, die französischen Linienschiffe, deren Funkstationen in der Nähe vernehmbar sind, können überraschend selbst die „Goeben“ ernstlich beschädigen. Man würde sich somit nicht nur des Ungehorsams, sondern auch des Vereitels des Allerhöchsten Planes schuldig machen! — Dennoch:

„Lass’ den Schwächling angstvoll zagen!  
Wer um Hohes kämpft, muß wagen!  
Leben gilt es oder Tod.

Lass’ die Wogen donnernd branden,  
Nur bleib’ immer, magst du landen  
Oder scheitern, selbst Pilot!“

Auf eigene Verantwortung angefangen, auf eigene Verantwortung durchgeführt: „Kan an den Feind!“

Die Erleichterung nach den gelungenen Angriffen beider Kreuzer — „Breslau“ hat ihren Erfolg um 6 Uhr gemeldet<sup>1)</sup> — und die Genugtuung wegen der offenen Angabe der französischen Stationen über die Scheinkurse, bleibt für Souchon jedoch nicht lange.

Zur selben Zeit, als die „Breslau“ weit voraus in Sicht kommt, wird im Osten auch eine andere Rauchwolke ausgemacht.

Schnell wächst sie über den Horizont und erweist sich bald als von zwei großen Kriegsschiffen stammend. Die Franzosen aus Toulon? Mit denen kann „Goeben“ es ruhig aufnehmen. Freudig bereitet sie sich zum Kampf vor.

Der Rumpf oberhalb der mächtigen Bugsee ist aber etwas zu niedrig, um der eines französischen Linienschiffes zu sein ...? Da werden bei den Fremden Dreibeinmasten sichtbar! Also keine langsamen Linienschiffe, sondern britische Schlachtkreuzer mit insgesamt 16 zwölfzölligen Geschützen, denen 10 elfzöllige Geschütze der „Goeben“ entgegenstehen, und 26 Knoten Höchstgeschwindigkeit, die die lahme „Goeben“ zu erreichen nicht hoffen darf!

---

<sup>1)</sup> „Auftrag in Bône ist ausgeführt.“

Wohin stürmen die Briten mit dieser Bombenfahrt? Sollte etwa . . . der Kriegsausbruch England—Deutschland drüben schon bekannt sein? Ja, brauchen sie eigentlich noch eine Kriegserklärung, um die Gelegenheit auszunutzen, die beiden deutschen Kreuzer mit Übermacht zu erledigen? Sie war z. B. auf der Reede von Kopenhagen nicht nötig, um die Dänen 1801 und 1807 zu überfallen!

„Soll salutiert werden?“ wird gefragt.

Salutieren? Tatsächlich! Es herrscht ja förmlich noch tiefster Frieden mit den Vettern Engländern! Als Rangjüngerer wäre Souchon zuerst daran. Es ist aber in der großen Entfernung nicht auszumachen, ob auf dem Führerschiff die Flagge des Admirals Milne weht. Außerdem könnte das Blitzen und Rauchen für scharfes Schießen gehalten werden.

„Nein!“

Auf 9000 m Entfernung stürmen die Schiffe aneinander vorbei. Es ist halb elf. Erstaunlich, daß sie nicht schießen, denkt Souchon. Was haben sie vor?

Die Schlachtkreuzer wenden in großem Bogen und folgen; der vordere etwas südlicher, der hintere etwas nördlicher vom Kielwasser der „Goeben“. — „Breslau“ läuft im Norden außer Sichtweite voraus.

Also doch! Für „Goeben“ galt die Eile der Engländer!

Lebhaft funkend nehmen die Briten die Verfolgung auf. Sie wollen natürlich ihre ganze Kraft zur Jagd vereinigen und erhoffen die Erlaubnis zum Feuereröffnen.

Eine schwere Lage für die „Goeben“, doppelt schwer für ihren Admiral!

Müssen sein Tatendrang und seine Eigenwilligkeit mit dem Untergang von anderthalbtausend Menschenleben und dem der beiden prächtigen Kreuzer bezahlt werden? Ist der hochpolitische Befehl des Kaisers vereitelt?

Doch kein Wort, keine Miene verrät nach außen, was in der Seele des Admirals vor sich geht. Eisern, ruhig wie stets, steht er auf der Brücke und richtet mit den anderen Offizieren sein Glas nach hinten, auf die stark qualmenden Verfolger . . .

“Indomitable, Indefatigable shadowing<sup>1)</sup> ‘Goeben’  
and ‘Breslau’ 37° 44’ North, 7° 56’ East.”

Well, das schlägt zu Buch! Mit freudiger Befriedigung und sicherlich anerkennenden Gedanken für seinen schneidigen Mittelmeerchef telegraphiert der Marineminister Churchill an Milne prompt zurück:

„Ausgezeichnet! Festhalten! Krieg bevorstehend!“

Vergnügt geht er dann an die Karte — und erstaunt . . . 37° 44’ nördliche Breite, 7° 56’ östliche Länge — weit westwärts von Sizilien, nahe der französischen Truppentransport-Verbindungsline Algier—Tette!

Sürwahr! Heute sollen ja die ersten französischen Truppen in See gehen! Natürlich will „Goeben“ die Transporter angreifen, vielleicht das ganze Armeekorps von über 40000 Mann verschwinden lassen! Nun, hier wird ja endlich der Zweck offenbar, warum die Deutschen noch immer im Mittelmeer geblieben sind! Vielleicht wäre es doch ratsamer gewesen, Milnes Streitkräfte um einen vierten Schlachtkreuzer, die „New-Zealand“, zu verstärken, wie ich dem Ersten Seelord am 28. vorschlug? Zwar ist die ganze französische Flotte im Mittelmeer, aber unter ihren Schlachtschiffen sind keine Schlachtkreuzer zum Schritthalten mit der schnellen „Goeben“, die die Linienschiffe umgehen kann . . .

Churchill schlägt seinen Ministerkollegen vor, dem Mittelmeerchef die Erlaubnis erteilen zu dürfen: „Wenn ‚Goeben‘ französische Transporte stört, sofort angreifen!“ Diese geben aber nicht nach. Wegen des Verhaltens zweier deutscher Kriegsschiffe möchte man vor der Kriegserklärung nicht los schlagen. Um 23 Uhr läuft das an Deutschland wegen des Einfalls in Belgien gestellte Ultimatum ab. Vor diesem Zeitpunkt kann auch das noch vor kurzem größte, stärkste und schnellste Kriegsschiff im Mittelmeer nicht viel anfangen.

Entweder wird das Schiff seinem einzig möglichen Zufluchtsort Pola zustreben, um vernichtet zu werden, da der Weg dorthin

<sup>1)</sup> Beschatten.

durch Panzerkreuzer und Zerstörer in der Otrantofraße gesperrt ist, oder es wird seine aussichtslose Lage infolge der Einkreisung durch britische und französische Seestreitkräfte einsehen und sich in einem neutralen Hafen für Kriegsdauer internieren lassen.

Daß die „Goeben“ sonst gefährlich werden könnte, fällt niemandem ein.

Die erforderlichen Anweisungen für den Mittelmeereschef sind ergangen. Engste Zusammenarbeit mit den Franzosen ist befohlen. Sicherheitshalber wird jedoch noch an alle Schiffe und Dienststellen telegraphiert:

„Um Mitternacht wird das Kriegstelegramm, das zum Beginn der Feindseligkeiten gegen Deutschland ermächtigt, abgesandt werden.“

Alles ist fertig. Nur ruhig abwarten.

Es wird Abend. Nacht.

Wenige Minuten fehlen noch an 23 Uhr.

Admirale, Kapitäne, Schreiber in der Admiralität zählen gespannt die Sekunden, um im gegebenen Moment den gewaltigen Kriegsmechanismus der britischen Weltmacht mit einem Druck loszulassen.

Da tönt vom Königsschloß her, von riesiger, begeisterter Menschenmenge gesungen, die englische Nationalhymne herüber.

Wortlos hören die Herren der feierlichen Hymne durch die geöffneten Fenster zu.

In der windstillen Sommernacht mischen sich in den Gesang die Klänge der alten Turmuhr Big Ben.

Beim ersten Stundenschlag fliegt hinaus in die Welt der Befehl:

„Feindseligkeiten gegen Deutschland eröffnen!“

England im europäischen Krieg! —

Der Fall, den die Weltmacht mit ihrem schwerwiegenden Wort in den letzten spannungsvollen Jahrzehnten hatte abwenden können, ist nun doch eingetreten. — Warum?

Als es in Petersburg Anfang 1914 unzweideutig klar geworden war, daß England auch als Freund Rußlands auf

dessen Fernhaltung von Konstantinopel und den Meerengen bestand, hatte man zwei Alternativen vor sich: entweder auf das erwünschte alte Ziel zu verzichten oder es in einem allgemeinen Krieg zu erreichen.

Es ist nicht ersichtlich, ob der Verzicht überhaupt in Erwägung gezogen wurde; das Ziel blieb jedenfalls weiter bestehen, somit wußte man Bescheid.

Frankreich hatte sich als treuer Bundesgenosse erwiesen, der Rußland nicht nur alle politische Unterstützung zugesagt hatte, sondern auch bereit war, in einem allgemeinen Krieg für ein russisches Konstantinopel einzutreten, wie Rußland für ein französisches Elsaß-Lothringen. Zum letzten Male waren die gegenseitigen Bedingungen zwischen Sasonow und dem französischen Botschafter in Petersburg (früher Außenminister) Delcassé 1913 bestätigt worden. England war zwar für diesen Plan nicht zu haben, aber die Festigkeit einerseits des russisch-französischen, andererseits des französisch-englischen Bündnisses bot den Weg, es dazu zu zwingen.

Als Mitte Juli 1914 der Sarajewomord sich zu einem hochpolitischen Fall gegen Serbien, den Schützling Rußlands, entwickelte, hatte die Stunde Rußlands geschlagen.

Seit dem Winter hatte Rußland seine finanziellen, ökonomischen, militärischen und maritimen Kriegsvorbereitungen beschleunigt. Hierfür hatte Frankreich 2 $\frac{1}{2}$  Milliarden Franken gegeben.

Die Kohlenvorräte waren erheblich vermehrt, das Arbeitstempo in Staatsfabriken und -werften erhöht, die Pferdeausfuhr verboten, die Einfuhr gesteigert worden. Die jährliche Rekrutierung wurde um 135000 Mann heraufgesetzt, der letzte Jahrgang, der 1913/14 entlassen werden sollte, wurde unter den Waffen gehalten. Starke Truppenteile hielt man in Polen beisammen, darunter zwei kriegsstarke sibirische Armeekorps. In Finnland wurden in einem Artillerieübungslager (Perkjärvi), wo jeden Sommer nur die in diesem Großfürstentum befindliche Artillerie geübt hatte, Anfang des Sommers 1914 sehr zahlreiche russische Artillerie- und andere Truppenteile vom Inneren des Zarenreiches und von Sibirien

zusammengezogen. In der Nacht zum 26. Juli war das Riesental wie auf Zauber Schlag geräumt. Die russische Mobilmachung hatte angefangen — noch bevor der Krieg zwischen Österreich-Ungarn und Serbien ausgebrochen war! Sie war eine derart ernste Bedrohung für die Donaumonarchie und Deutschland, daß letzteres sich gezwungen sah, ihre Zurücknahme sofort zu fordern, und, als Rußland nicht nachgab, zu den Waffen zu greifen. In überflüssiger Ritterlichkeit tat Deutschland seinen Feinden noch den willkommenen Dienst, seine Kriegserklärung, sowohl gegen Rußland (1. August) als auch gegen Frankreich (3. August) zuerst abzugeben. Damit stellte sich Deutschland vor der ganzen Welt als Angreifer dar und ermöglichte es seinen Bundesgenossen, Italien und Rumänien, sich von ihm zurückzuziehen, denn die Bündnisverträge waren nur auf Verteidigung gegen französischen bzw. russischen Angriff gestellt worden.

Auch England war bereit.

Aber: eine Teilnahme Englands am Krieg wird „von der Art seines Zustandekommens“ abhängen, hatte der britische Außenminister Sir Edward Grey seinem russischen Kollegen Sazonow im September 1912 in Balmoral Castle erklärt. „Eine Beteiligung kommt nur in Frage, wenn die öffentliche Meinung hinter uns steht!“

Die britische Regierung mußte sich also für ihre Untertanen und die Außenwelt ein Schlagwort zur Rechtfertigung ihres Kriegseintritts beschaffen. Rußland und Frankreich hatten es von Deutschland als Geschenk bekommen in Form der deutschen Kriegserklärung. England konnte ein Gleiches von Deutschland nicht erwarten.

Nach einem Grund für den innerlich beschlossenen Kriegseintritt brauchte die britische Regierung nicht lange zu suchen. Darüber wußte sie bereits seit Jahren Bescheid. Sie brauchte Deutschland nur ein Ultimatum wegen des Bruches des belgischen Neutralitätsvertrages zu stellen, den sowohl Deutschland als England 1839 unterzeichnet hatten, den aber der deutsche Generalstab nicht berücksichtigen konnte, wenn er die französische

Grenzbefestigungskette umgehen wollte; ganz abgesehen davon, daß das Verhalten Belgiens nicht neutral gewesen war.

Als die britische Regierung diesen Umstand geschickt auszunutzen verstand, konnte sie sich eines vollkommenen Publikumerfolges freuen. Aber diese Freude hatten ihre Untertanen noch teuer zu bezahlen, denn diese politische Geste der britischen Regierung rettete die deutsche Mittelmeerdivision am 4. August.

Während des Wartens auf den Ablauf der im Ultimatum gestellten Frist lief „Goeben“ stundenlang unter Überwachung von sechzehn schweren britischen Schiffsgeschützen, ohne daß sie abgefeuert wurden.

Die Form des britischen Kriegseintritts legte dem Marineminister Churchill Fesseln an. Die enge Abhängigkeit von London band Milnes Hände. Und der Treffensführer Kennedy war wieder von Milne abhängig. Keiner von diesen Herren hat sich über die Schranken hinweggesetzt, obgleich wenigstens Churchill und Milne wußten, daß der Kriegseintritt Englands bevorstehend (imminent) war. Das einzige Risiko wäre ein ungünstiger Ausgang des Artilleriekampfes der zwei britischen Schlachtkreuzer gegen den einen deutschen gewesen. Wie groß war dieses Risiko? Der Marineminister selbst beantwortet diese Frage: „Wenn wir am Nachmittag des 4. August die Feuer auf ‚Goeben‘ hätten eröffnen können — wäre die Geschichte der ‚Goeben‘ damit beendet gewesen!“

Der Erfolg hätte das eigenmächtige Handeln des Betreffenden gerechtfertigt und ihn zum Nationalhelden erhoben.

Für Souhon war eine Kriegserklärung nicht nötig. Er durfte mit Frankreich als sicherem Feind rechnen. Er lief mit seinen Schiffen von Messina nach Bône und Philippeville 17<sup>1/2</sup> Stunden vor der deutschen Kriegserklärung an Frankreich aus. Zufälligerweise kam die Kriegsnachricht vor dem Feuereröffnen. Wäre sie nicht gekommen? — Als „Goeben“ und „Breslau“ am 3. August nach Westen liefen und bis Mittag keine Nachricht vom Kriegsausbruch eingetroffen war, erkundigte sich der „Breslau“-Kommandant Kettner durch Winkspruch beim Admiral: „Soll die für morgen früh angesetzte Unternehmung auch stattfinden, wenn bis dahin keine



bestimmte Nachricht über Kriegserklärung an oder von Frankreich vorliegt?" — Die Antwort Souchons war ein bedingungsloses „Ja!“

Das Kriegstelegramm der britischen Admiralität erreichte Milne erst nachts 1.15 Uhr. Sehr schön, aber — wo ist das Ziel?

„Goeben“ war langsam, aber sicher den britischen Schlachtkreuzern davongelaufen. Zuerst war das Führerschiff „Indomitable“, der „Unbezähmbare“ (Captain Francis W. Kennedy) ausgefallen. Mit Kesselhavarie mußte es die Jagd aufgeben und dem vorbeisauenden „Unermüdlischen“, der „Indefatigable“ (Captain Charles S. Sowerby), das Signal geben „Fortsetzen!“ Kurz vor 16 Uhr hatte auch dieser wenden müssen, da er die „Goeben“ aus Sicht verlor. Inzwischen hatte sich der Kleine Kreuzer „Dublin“ (Captain John Kelly) angeschlossen und folgte im Kielwasser. Um 21 Uhr war jedoch das mond- helle Wetter unsichtig geworden und — „Goeben“ verschwunden.

Wo ist sie?

Da Souchon am Tage Kurs etwa auf Neapel steuerte, die Straße von Messina für ihn wegen der strikten Neutralität Italiens ebensowenig passierbar war wie für die Engländer, die Enge zwischen Sizilien und Afrika aber von britischen Schiffen überwacht wurde, mußte Souchon also noch westlich von Italien stehen.

Will er nach Pola, denkt Milne, so muß er Sizilien südlich umfahren und spätestens in der Otrantostraße durch die Panzerkreuzer und Zerstörer vernichtet werden. Wahrscheinlicher aber ist, daß er, der mit der Beschießung der algerischen Küstenplätze sowohl Interesse für die Störung der Truppenüberführung als auch kühne Aktivität gezeigt hatte, wieder westwärts zieht, um die Franzosen aufs neue anzugreifen und womöglich das enge und mit feindlichen Kriegsfahrzeugen recht stark besäte Gebiet des westlichen Mittelmeers durch die Gibraltarpassage zu verlassen. Darauf deutet auch die beim britischen Mittelmeerchef einlaufende Meldung hin, daß im neutralen (spanischen) Safen von Palma (Majorka) ein deutscher Kohlendampfer warte.

Nach Westen stehen Souchon drei Wege zur Verfügung. Erstens nördlich von Korsika, zweitens zwischen Korsika und Sardinien (die Straße von Bonifacio) und drittens südlich von Sardinien. Da ihn aber der erste Weg sehr nahe an dem französischen Flottenstützpunkt Toulon vorbeiführen würde, und in der engen Straße von Bonifacio Über- und Unterwassertorpedofahrzeuge erfolgreich angelegt werden können, bleibt der Weg südlich von Sardinien der wahrscheinlichste.

Zu dessen Überwachung auf dem 10. Meridian zieht Milne seine Hauptmacht zusammen: die Schlachtkreuzer „Inflexible“ (Flaggkapitän Arthur W. Lopley) und „Indefatigable“, die Kleinen Kreuzer „Weymouth“ (5250 Tonnen, 25 Knoten, 8 sechszöllige Geschütze; Captain William D. Church), „Chatham“ (5400 Tonnen, 25 Knoten, 8 sechszöllige Geschütze; Captain Sidney K. Drury-Lowe) und eine Division Zerstörer.

Den dritten Schlachtkreuzer „Indomitable“ entsendet er nach Biserta zum Kohlen.

Seinen schnellsten Kleinen Kreuzer „Gloucester“ (4800 Tonnen, 26 Knoten, 2 sechszöllige, 10 vierzöllige Geschütze; Captain W. A. Howard Kelly) hat Milne zur Bewachung des Südausganges der Messinastraße entsandt.

Dieser Kleine Kreuzer war es, der seinem Admiral einen Tag nach Verschwinden der Deutschen die Meldung macht (5. August, 17 Uhr), nach Stärke der Sunksprüche der „Goeben“ müßten die deutschen Schiffe in Messina sein.

Auf diese Nachricht hin hat Milne in seinen Dispositionen nichts zu ändern. Im Gegenteil scheint ihm der Aufenthalt Souchons in Messina die Erwägung zu bestätigen, er wird, wenn er nach Westen will, den Weg zwischen Sardinien und Afrika benutzen. Sollte Souchon den Weg südlich von Sizilien nehmen, so muß er mit der britischen Hauptmacht zusammenprallen. Und der Weg nach Pola bleibt auch weiterhin durch die vier Panzerkreuzer mit einer Zerstörerflottille gesperrt, damit weder Souchon einlaufen, noch die Österreicher beim Kriegsausbruch England—Österreich-Ungarn ungestört auslaufen können. So glaubt Milne für alle Fälle gerüstet zu sein und auch allen Vorschriften der Admiralität, die ihm die Be-

deckung der französischen Truppentransporte zur vornehmsten Aufgabe machte<sup>1)</sup>, entsprochen zu haben.

Der Bär ist umzingelt. Die Jäger brauchen nur ruhig auf sein Ausbrechen zu warten.

„Pendant ce temps que faisait notre armée navale?“ ist eine Frage, die der Franzose sich stellen muß. Ihre Beantwortung wird auch einen Nichtfranzosen interessieren.

Bei seinem Auslaufen aus Toulon am 3. August, 5 Uhr (nach mitteleuropäischer Zeit) hatte Vizeadmiral Lapeyrère den Befehl, nach Eröffnung der Feindseligkeiten gegen Deutschland „Goeben“ und „Breslau“ zu stellen, die zuletzt in Brindisi gemeldet waren. Die Flotte sollte sofort offensiv gegen den Feind vorgehen, um die Seeherrschaft im westlichen Mittelmeer zu erkämpfen. Unter dieser Ferndeckung der Schlachtflotte („couverture à distance“) sollten die Transporter einzeln auslaufen und mit höchster Geschwindigkeit auf kürzestem Wege ihren Bestimmungshafen ansteuern. Zur unmittelbaren Deckung der Transportschiffe war ein besonderer, aus älteren Schiffen zu bildender Verband, bestehend aus zwei Linienschiffen, vier Panzerkreuzern und zwei leichten Kreuzern, vorgesehen. Dieser hatte auf den Transportwegen aufzuklären, etwaige durchbrechende leichte feindliche Fahrzeuge niederzukämpfen und den Transportern laufend die voraussichtlich freien Kurse zu übermitteln. Aber als die ersten Transporter auslaufen sollten, war von diesem Verband erst ein einziges Linienschiff in Toulon verwendungsbereit. Der Flottenchef hatte die Pariser Zentralbehörden zu überzeugen versucht, daß die Transporter unter Geleit der Schlachtflotte fahren müßten, wenn die Seeherrschaft in dem in Frage kommenden Gebiet nicht vorher errungen war, aber noch um die Monatswende hatte er auf seine Vorstellungen vom Marineminister Gauthier die scharfe Antwort erhalten, es gehe nicht an, eine Maßnahme,

---

<sup>1)</sup> „Your first task should be to aid the French in the transportation of their African army by covering and, if possible, bringing to action individual fast German ships, particularly Goeben, which may interfere with that transportation.“ — Admittalität an Milne, 30. Juli 1914.

an deren Zustandekommen mehrere Ministerien gearbeitet hätten und die vom Obersten Verteidigungsrat gebilligt sei, in einem Augenblick umzustossen, wo ihre Durchführung in Frage komme. Der Generalstab übernehme die Verantwortung für das Wagnis. Die Bildung von Geleitzügen habe wegen des damit verbundenen Zeitverlustes zu unterbleiben. Als aber Lapeyrère am Abend vor seinem Auslaufen ein Telegramm des Marinekommandanten von Biserta erhielt, wonach ausweislich eines von der Funkstation Cap Bône aufgefangenen geschlüsselten Funkpruches der „Goeben“ das Schiff sich in unmittelbarer Nähe der tunesischen Gewässer befinden müsse („Goeben“ war in Wirklichkeit noch in Messina), hielt er die Bildung gesicherter Geleitzüge für unbedingt nötig und handelte dementsprechend auf eigene Faust.

In drei Gruppen geteilt, dampfte die französische Flotte auf die algerische Küste zu. Die zweite und dritte Gruppe zogen gegen Algier und Oran, die erste, die zufälligerweise gerade die Linienschiffe umfaßte, die neun Monate früher mit „Goeben“ friedlich an der cilicischen Küste gelegen hatten, steuerte gleichzeitig mit „Goeben“ auf Philippeville. Es war dies das erste französische Geschwader: die Linienschiffe „Diderot“ (Vizeadmiral Chocheprat), „Danton“, „Vergniaud“, „Voltaire“ (Konteradmiral Lacaze), „Mirabeau“, „Condorcet“; dazu die erste leichte Division, die Panzerkreuzer „Jules-Michelet“ (Konteradmiral de Sugny), „Ernest Rénan“, „Edgar-Quinet“ und zwölf Zerstörer.

Während Souchon aber mit der höchsten Dauerfahrt der „Goeben“ (17 Knoten) fuhr, begnügte sich Lapeyrère mit 12 Knoten. Daher hatte er kaum erst Minorca hinter sich, als ihn nach 24stündiger Fahrt frühmorgens die Funkmeldung von Biserta erreichte, daß Bône soeben von einem deutschen Kreuzer beschossen werde.

Die am weitesten im Osten stehende erste Gruppe erhielt nun den Befehl, auf den gemeldeten Feind zu operieren, um ihn so schnell wie möglich zum Kampf zu stellen. Erst jetzt machte die Gruppe „Dampf auf in allen Kesseln“ und ging mit Kurs auf Bône auf 15 Knoten Geschwindigkeit. Höhere Fahrt er-

laubte der Zustand der Turbinen des Linienschiffs „Mirabeau“ nicht. Anstatt es zu detachieren, ging Vizeadmiral Chocheprat mit der ganzen Gruppe mehrere Male auf langsame Fahrt, um „Mirabeau“ aufkommen zu lassen. (Der Flottenchef schleppte sogar einen lahmen Zerstörer mit sich, der seit dem 4. August, 2 Uhr, infolge eines größeren Maschinenschadens nur 12 Knoten laufen konnte!) Gegen 8 Uhr erhielt auch diese Gruppe Befehl, Kurs auf Algier (also weiter nach Westen) mit der höchsten Fahrt zu nehmen, die „Mirabeau“ halten konnte.

Etwa eine Stunde nach der Meldung über die Beschiesung von Bône hatten fast alle französischen Schiffe den offenen Suntspruch von Algier aufgenommen: „Gemeldeter Kreuzer hat Philippeville angegriffen und läuft mit Höchsthahrt weiter nach Westen.“

Der Flottenchef ahnte nicht, daß es sich bei den Beschiesungen um zwei feindliche Kreuzer handelte, denn vom Land aus wurde der Typ des Angreifers nicht angegeben, und er fragte nicht danach. Ferner hatte es das Schicksal gewollt, daß „Goeben“ nicht gleichzeitig mit „Breslau“ die Beschiesung ausführen konnte, weil sie wegen zweier von Philippeville auslaufender verdächtiger Dampfer auf Gegenkurs gehen mußte und dadurch eine Stunde verlor. So glaubte Lapeyrère, daß der Feind längs der Küste westwärts ziehe, und daß es zu einem Zusammenstoß vor Algier käme. In Wirklichkeit passierten Souchon und die I. französische Gruppe am Vormittag des 4. August einander so nahe, daß, wenn die Franzosen nicht aus Furcht vor der großen Geschwindigkeit der Deutschen auf jede Aufklärung durch Zerstörer und Panzerkreuzer verzichtet hätten, es zu einem Zusammenprall gekommen wäre.

Lapeyrères Operationsabsicht, Souchon bei Algier abzufangen, blieb ohne Erfolg. Noch als der Flottenchef nach vielen falschen und mangelhaften Nachrichten die Gewißheit bekam, „Goeben“ und „Breslau“ kohlten in Messina, hielt er die Truppentransporte für so bedroht, daß er sie mit der Schlachtflotte auf Schritt und Tritt geleitete. Von etwas anderem wollte er nichts wissen.

Milnes Versuch, das ihm von der Admiralität befohlene enge Zusammenarbeiten mit dem französischen Admiral durch Sunksprüche herzustellen, scheiterte, denn die Antwort Lapeyreres auf das englische Anerbieten vom 3. August: „Wie kann ich Sie unterstützen? Ich verfüge über 3 Schlachtkreuzer, 4 Panzerkreuzer, 4 Kleine Kreuzer, 16 Zerstörer“, erreichte den Briten niemals (angeblich sind bis zu 75 v. S. der Sunksprüche verstümmelt oder überhaupt gar nicht beim Empfänger angekommen). Zuletzt mußte er den Kleinen Kreuzer „Dublin“ mit einem Brief für Lapeyrene nach Biserta entsenden. Ein wirksames Zusammenarbeiten blieb jedoch auch dann aus.

Als das Wild seinen Zufluchtsort bis zum Morgen des 6. August, wo die übliche internationale Aufenthaltsfrist für Souchon in Messina abgelaufen sein mußte, noch nicht verlassen hatte, entschloß sich Milne, den Ring zu verengen. Zur Bewachung des Nordausganges der Messinastraße entsandte er mit hoher Fahrt seinen Kleinen Kreuzer „Chatham“ nach Milazzo. Er selbst folgte mit den Schlachtkreuzern, außer der „Indomitable“, die immer noch in Biserta kohlte, und dem Kleinen Kreuzer „Weymouth“, als ihm um 18 Uhr die „Gloucester“ funkte: „Goeben“ und „Breslau“ laufen durch den Südausgang der Messinastraße aus.

Wohin?

\* \* \*

Welche Verwendung konnte für die Mittelmeerddivision gefunden werden, als Italien wegen des Kriegseintritts von England ausfiel, und das Marineabkommen des Dreibundes damit zusammenbrach?

Großadmiral v. Tirpitz hielt es für notwendig, die Division nach Konstantinopel zu entsenden, um dieses als Faustpfand für einen möglichst frühen Frieden mit Rußland zu sichern, nachdem die deutsche Reichsleitung es unterlassen hatte, Konstantinopel gegen eine russisch-deutsche Freundschaft schon früher zu opfern. Doch Tirpitz wurde trotz der früheren ausdrücklichen Einwilligung des Kaisers bei der Verwendung der Auslandsschiffe (wegen deren politischen Natur) nicht gehört,

und seiner Bitte, beim Kriegsausbruch den Oberbefehl über die gesamten deutschen Seestreitkräfte zu übernehmen, entsprach der Kaiser nicht. Dafür war am 30. Juli 1914 an den Chef des Admiralstabes der Marine, Admiral v. Pohl, nur das Kabinettschreiben ergangen, er solle sich vor wichtigen Entscheidungen mit dem Staatssekretär des Reichsmarineamts in Verbindung setzen. Das geschah am 3. August anlässlich der auftretenden Frage, was mit „Goeben“ und „Breslau“ zu geschehen habe.

Der Chef des Admiralstabes schlug Tirpitz vor, die beiden Schiffe nach der Adria durchbrechen zu lassen. Der „Meister“ wies seinerseits auf die großen politischen Folgen hin, die das Erscheinen der deutschen Kriegsschiffe vor Konstantinopel haben müsse, und legte dar, daß eine solche Möglichkeit auch einen hohen Einsatz wert sei. Dagegen seien die Wirkungsmöglichkeiten von Pola aus recht beschränkt und zweifelhaft. Im übrigen sei, militärisch betrachtet, der Durchbruch nach der Türkei kaum gefährvoller als der nach der Adria.

Pohl blieb auf seinem Standpunkt, auch Tirpitz gab nicht nach, so nahm die Besprechung ziemlich scharfe und erregte Formen an. Schließlich verließ Pohl ärgerlich und gekränkt das Zimmer mit den Worten: „Ich halte das für falsch und bin dagegen, aber meinethalben sollen Euer Exzellenz Ihren Willen haben!“

Bereits zwei Tage früher (1. August) hatte das Auswärtige Amt von Wangenheim das Telegramm bekommen:

„Nach zuverlässigen österreichischen Nachrichten russischer Flottenangriff auf den Bosphorus geplant. Botschafter bittet um die ‚Goeben‘, um die türkische Flotte in Stand zu setzen, die Schwarze-Meer-Flotte in Schach zu halten, die Kabelverbindungen nach Rumänien zu sichern und eine russische Landung an der bulgarischen Küste zu verhindern.“

Dieses Vorhaben hatte der Kaiser jedoch zunächst mit der Begründung abgelehnt, „daß der Kreuzer ‚Goeben‘ augenblicklich nicht abkömmlich sei“. Nachdem aber Wangenheim am Abend des 2. August den deutsch-türkischen Bündnis-

vertrag telegraphisch mitgeteilt hatte, glückte es Tirpitz, sich beim Kaiser durchzusetzen und für Souhon die Sunkanweisung zu erlangen, sofort nach Konstantinopel zu gehen. Das Auswärtige Amt ersuchte er, dies dem Botschafter in Konstantinopel baldigst mit dem Zusatz mitzuteilen:

„Anheimgebe, Admiral Souhon zur Leitung türkischer Flotte zur Verfügung zu stellen. Erbitten Drahtantwort, ob wir durch Stellung deutschen Personals türkische Flotte unterstützen können.“

Der Großwesir war jedoch zum Kriegseintritt der Türkei nicht bereit, wollte angeblich eine Klärung der Haltung Bulgariens abwarten und bat Wangenheim dringend, auf Einlaufen der „Goeben“ vorläufig zu verzichten.

So mußte der Konstantinopel-Befehl für Souhon am 5. August zurückgenommen und der Durchbruch der Schiffe in die Adria, womöglich mit österreichisch-ungarischer Unterstützung, um die der Divisionschef dringend bat, erleichtert werden.

Durch den deutschen Großen Generalstab ging an das österreichisch-ungarische Armeekorps-Oberkommando am 5. August die Telephondepesche ab:

„Admiralstab Berlin bittet die österreichisch-ungarische Flotte, mit verfügbaren Kräften sofort Vorstoß in die südliche Adria zu machen, um den deutschen Kreuzern ‚Breslau‘ und ‚Goeben‘ Einfahrt in die Adria zu ermöglichen, deren Südausgang durch englisches Malta-Geschwader (drei ‚Invincibles‘ und Kleine Kreuzer) bedroht ist.“

Die Doppelmonarchie, die die erste Kriegserklärung abgegeben hatte, war jedoch nicht im Kriegszustand mit England und Frankreich, und sie hoffte, die Neutralität jener Mächte auch weiterhin zu erhalten. Dieser Hoffnung wegen wollte sie auch nicht den deutschen Schiffen bei Messina helfen, zumal weil tags zuvor der britische Außenminister gebeten hatte, keinesfalls Feindseligkeiten zu eröffnen, ohne vorherige formelle Kriegserklärung. Da es ihr aber nicht angenehm war, ihrem Bundesgenossen, der eben durch Österreich-Ungarn selbst schon in den Krieg gegen die gesamte Entente geraten war, für das Aus-



bleiben der Hilfe diesen Grund anzugeben, wurden andere, militärische Erwägungen vorgeschoben. Das k. u. k. Armee-Oberkommando übergab die deutsche Bitte seinem Flottenkommando mit der Anweisung zur Beantwortung, die deutschen Kreuzer könnten nur dann unterstützt werden, „wenn sich diese Schiffe in die Adria unter Schutz unserer Flotte oder in unsere Territorialgewässer begeben sollten“. Die Antwort des Flottenkommandos an den deutschen Admiralstab lautete daher:

„Wenn ‚Goeben‘ von englischen Schiffen nur verfolgt wäre, könne sie ihnen mit ihrer überlegenen Geschwindigkeit davonlaufen. In keinem Falle könne ihr die 580 Seemeilen entfernte, viel langsamere Austroflotte zu Hilfe kommen. ‚Goeben‘ kann nur Messina eingeschlossen sein. Bis die sechs österreichisch-ungarischen Schlachtschiffe nach Messina kommen, können französische Flottenteile von Biserta, die 300 Seemeilen näher sind als wir, zu den englischen stoßen. Hinzufahren wäre demnach für uns mit dem Opfer der zwei stärksten Divisionen gleichbedeutend. Unterstützung ausgeschlossen<sup>1)</sup>.“

Hierzu kann erwähnt werden, daß der k. u. k. Botschafter Graf Mensdorff am 4. August von London nach Wien telegraphiert hatte, nach einer vertraulichen Angabe sei die französische Mittelmeerflotte für den Augenblick nicht in der Richtung Adria unterwegs; er selbst vermutete, „sie dürfte Transporte des Korps aus Afrika zu schützen berufen sein“. Außerdem meldete am selben Tag auch Souhon nach Wien: „Franzosen befinden sich im westlichen Mittelmeer.“

Alles deutsche Drängen auf die Kriegserklärung des Bundesgenossen an die Westmächte, damit dieser der Mittelmeerdivision zu Hilfe eilen könne, war vergeblich, und Admiral Saus hielt seinen Freund Souhon bereits für einen verlorenen Mann. „Unser Entsatzgeschwader“, schrieb er, „müßte bei Messina mehrfach überlegene Streitkräfte treffen, gegen die ein

<sup>1)</sup> Kraft dieser, von politischen Gründen diktierten Ausführung herrscht in Oesterreich noch heute der Standpunkt, eine Vereinigung mit Souhon bei Messina wäre ein Selbstmord der k. u. k. Flotte gewesen (!).

Erfolg nach menschlichem Ermessen so gut wie ausgeschlossen war<sup>1)</sup>."

Unter diesen Umständen konnte der Admiralstab für den Mittelmeeradmiral nichts weiter machen, als ihm am Nachmittag des 5. August zu telegraphieren:

„Vorstoßen! Österreichische Hilfe sehr zweifelhaft.“

Gespannt wartete man dann in Berlin auf Nachrichten über Souchons Durchbruchversuch nach Pola.

Spätabends am 6. August lief im Admiralstab das Kabeltelegramm von Messina (abgesandt kurz vor 17 Uhr) ein:

„Sabe erhalten Kabel Nr. 62. Standort 8 Uhr vorm.

Messina. 6. August ich werde durchbrechen nach Osten. Divisionschef.“

Am nächsten Tage verbreitete sich überall die Kunde, der Durchbruchversuch sei mißglückt, die deutsche Mittelmeerdivision wäre vernichtet.

Der „Meister“ sah seinen Zögling Souchon gefallen, die „Orientdivision“ mit ihrer tapferen Besatzung untergegangen und seinen Orientplan gegen die drückende Übermacht vernichtet.

Die erste Meldung, die Souchon über seine Bewegungen im Mittelmeer nach Kriegsausbruch an die Behörden in Berlin erstattete, war der während der Jagd am 4. August, 14.50 Uhr, unter planmäßigem Stören durch die Stationen der britischen Verfolger, gleichzeitig an die Chefs des Marinekabinetts und des Admiralstabs über Vittoria abgegebene Funktspruch:

„Heute früh haben ‚Goeben‘ ‚Philippeville‘, ‚Breslau‘ Böne Transportanlagen durch Geschützfeuer zerstört. Landbatterien feuerten. Deutsche Schiffe haben keine Beschädigungen erlitten.“

---

<sup>1)</sup> Das amtliche österreichische Seekriegsweert behauptet, Souchon hätte sich „der Stichhaltigkeit der für das zurückhaltende Handeln des I. u. I. Flottenkommandanten maßgebenden Beweggründe“ nicht verschlossen und dies durch sein Schreiben vom 24. September 1914 an Admiral Haus bezeugt. In Wirklichkeit hat Souchon die völlige Zurückhaltung der I. u. I. Flotte während seines Aufenthalts in Messina nie gebilligt. In dem erwähnten Brief kommt er überhaupt mit keinem einzigen Wort auf diese Angelegenheit zurück, wie jeder Leser jenes Werkes selbst feststellen kann.

Nachdem so der Anfang gemacht war, wurde eine halbe Stunde später für den Admiralstab über Cagliari gefunkt:

„Englische Kreuzer halten Sühlung an ‚Goeben‘, ‚Breslau‘. Halte für dringend erforderlich österreichische Schiffe entgegenkommen nach Messina. — Mittelmeerdivision.“

In der Nacht an den deutschen Marineattaché in Wien, Korvettenkapitän Freiherrn v. Freyberg-Eisenberg-Allmendingen, über Palermo:

„Englische Kreuzer hindern ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ am Auslaufen Messina. Halte für dringend erforderlich, daß österreichische Schiffe kommen abholen sofort Messina. Franzosen befinden sich im westlichen Mittelmeer. Admiral ‚Goeben‘.“

Darauf nochmals an den Admiralstab:

„Englische Kreuzer hindern am Auslaufen Messina. Halte erforderlich schnellstes Herkommen österreichischer Schiffe Messina. — Mittelmeerdivision.“

Und zuletzt noch an Admiral Haus über Pola (2.12 Uhr, 5. August):

„Ersuche Sie dringend, ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ von Messina abzuholen sobald als möglich. Englische Kreuzer stehen vor Messina, französische Streitkräfte sind nicht hier. Wann kann ich Sie erwarten in der Nähe von Messina, um auszulaufen?“

Am Morgen (5. August, 7.45 Uhr) kehrte „Goeben“ dann, geleitet von drei italienischen Torpedobooten vorn, zwei hinten, mit 600 Tonnen Kohlen in den Bunkern nach der Keede von Messina zurück.

Bald darauf erhielt Souhon die Nachricht vom Kriegsausbruch mit England: „England hat Deutschland 4. August Krieg erklärt. Admiral(stab)“ (über Vittoria um 9.37 Uhr). Von einer Kriegsbegeisterung auf diese Nachricht hin war bei der „Goeben“-Besatzung nichts zu merken. Es handelte

sich doch um eine Nacht, die die Seeleute zu schätzen wußten. Dazu war die Besatzung erschöpft. Hatte sie doch zuletzt entweder Kriegswache gegangen oder Kohlen getrimmt und im heißen Schiff seit Tagen keinen erquickenden Schlaf gefunden. Am Abend vorher war erst, als der letzte englische Fühlungshalter aus Sicht gekommen war, von 23 auf 15 Knoten gegangen worden. Am Morgen wurde dann ein Matrose (Westphal), der den Überanstrengungen erlegen war, im Kohlenbunker gefunden und vorm Einlaufen in die Messinastraße ins Seemannsgrab gesenkt.

Aber den Besatzungen konnte der Admiral jetzt erst recht keine Schonung geben. In 24 Stunden mußte der neutrale Hafen wieder verlassen werden. Vorher waren die Bunker aufzufüllen.

Sofort nach dem Ankern ging „die Kohlenschlacht“ los. An der linken Seite des Flaggschiffes lag „General“, an der rechten „Mudros“ (Deutsche Levante-Linie), dann „Kattenturm“ (Sansa-Linie). Selbst aus dem englischen Dampfer „Bristol“ gelang unter dem Protest des englischen Konsuls die Kohlenübernahme, nachdem der englische Kapitän sich hatte überzeugen lassen, daß die Firma Stinnes, die den deutschen Schiffen zur Seite stand, ein Anrecht auf seine Ladung hatte.

Abends (5. August, 20.30 Uhr) erschienen beim Admiral vier italienische Offiziere, die ihn im Auftrage des Kommandanten der Befestigungen von Messina, Generalmajor Schlier, mündlich und schriftlich auf 24 stündigen Verbleib im neutralen Hafen aufmerksam machten, falls nicht besondere Umstände vorlägen. Souchon antwortete, er rechne die Zeitspanne vom Eintreffen der Erlaubnis zum Kohlenergänzen (15 Uhr), würde aber den Hafen nicht eher verlassen, als bis er genug Kohlen hätte, jedoch spätestens nächsten Abend 19 Uhr. Die Unterredung war zurückhaltend. Ein Plazanbieten Souchons wurde von den Fremden abgeschlagen. Unverzüglich zogen sie sich dann zurück. Im allgemeinen hatte man in Messina den Eindruck, in Feindesland zu sein. Nachts wurden die Scheinwerfer und 8,8-cm-Kanonen für unliebsame Überraschungen besetzt gehalten.

Hunderte von Booten mit sensationslüsternen Sizilianern umlagerten die deutschen Kreuzer. Obst, Süßigkeiten, Ansichtskarten, Andenken aller Art wurden den Besatzungen aufdringlich angeboten. Ebenso entschlossen wurde alles, was nicht niet- und nagelfest war, „vom Hosenkнопf bis zur Kohlen-schaufel“ als Andenken an die zum Tode Verurteilten ergattert.

„Das Kohlen“, erzählt Souchon in seinem vorerwähnten Aufsatz, „dauerte jetzt in dem Erschöpfungszustand der Besatzungen, der Augusthitze und dem hohen Grusgehalt der meisten Kohlen Tag und Nacht durch, schier endlos. Das Schleppen und Schippen wurde von Stunde zu Stunde langsamer. Aufmunternde Musik, Extraverpflegung, anfeuernde Zurufe und das Beispiel der ständig mitarbeitenden Offiziere, Scherzworte von meiner Seite, nichts vermochte mehr, die Leute auf den Beinen zu halten. Die Leute fielen vor Müdigkeit um, wurden abwechselnd für Stunden auf dem Dampfer „General“ zum Schlafen in die Passagierkoben gesteckt, verschwenderisch mit kühlen Getränken und Bädern erfrischt — alles vergeblich! Ohnmacht und Sonnenstichfälle mehreten sich, es wurde nichts mehr geschafft. Da gab ich am 6. August mittags schweren Herzens, denn es waren noch viele Kohlen da, den Befehl zum Ausschneiden<sup>1)</sup>. Um 5 Uhr wollte ich auslaufen. Der Feind erwartete uns. Dazu mußten die Schiffe wenigstens etwas ausgeruht und gefechtsfähig sein.“

Mann und Schiff wurden gereinigt, sauberes Zeug angezogen, mancher „letzter Gruß“ noch schnell nach Hause geschrieben, Privatsachen unter Panzerdeck gebracht, Lazarettkranke, die am Gefecht nicht teilnehmen konnten, auf „General“ gebracht, Seitenfenster und Oberlichte abgedeckt, alles für ein Gefecht sofort nach dem Auslaufen vorbereitet.

So hatte die Besatzung sich den Krieg nicht vorgestellt, daß man entweder Strapazen erliegen sollte oder mit einem lahmen Schiff zum aussichtslosen Entscheidungskampf geführt würde.

---

<sup>1)</sup> „Goeben“ hatte 1580 t (Bestand 2100 t), „Breslau“ 495 t (Bestand 900 t) übernommen.

Um so greulicher sitzt ihnen nun das gleichgültige Gefühl in den Gliedern. Je schneller, desto besser!

Aber — da kommt der Admiral in seinem weißen Anzug, sieht sich das ängstliche Vordordgeben der Privatsachen und die Vernichtung der den Besitzern wertvollen Bilder oder Papiere an und — lacht! Der Matrose macht seine letzten persönlichen Vorbereitungen — und der Admiral lacht darüber —?

Alle Wetter! denkt sich da der Matrose. Wenn der Führer, der die Verantwortung für zwei Kriegsschiffe mit zweitausend Mann trägt, keine einzige seiner Privatsachen von Bord gibt und über ein solches Sandeln seiner Untergebenen lacht, dann muß die Lage doch nicht so schlimm sein. Zwar hat diese verwünschte Mausefalle nur zwei Ausgänge, zwar ist die Übermacht erheblich und das eigene Flaggsschiff unfähig zur Höchstfahrt, aber der Admiral kennt doch die Lage, ist geschickt und kühn und wird schon die Sache ebenso glatt führen können wie vor Philippeville. Nur Mut!<sup>1)</sup>.

Daß es einem Entscheidungskampf entgegengeht, und daß die Zeilen, die er an seine Frau nach Bremen schreibt, die letzten sein können, darüber ist auch Souchon sich klar. Seine Ruhe ist jedoch zu fest, sein Geist zu stark und sein Optimismus zu überzeugt, um sich trüben Gedanken hinzugeben, obgleich ihm von allen Seiten, Rom, Milazzo, Messina gemeldet wird, „17 fremde Kriegsschiffe bei der Leukas-Insel“, „mehrere englische Schiffe im Süden von Messina“, „ein Geschwader von mindestens 8 Schiffen bei den Liparischen Inseln“, obgleich von Berlin, Wien, Pola die Antworten eintreffen, die Österreicher helfen nicht, und obgleich die Extrablattverkäufer auf den Straßen ihre Schlagzeilen ausrufen: „Salto vom Gipfel des Ruhmes“, „In den Rachen des Todes“, „Letzte Fahrt!“

<sup>1)</sup> Ein Maschinist der „Goeben“ schreibt von Messina nach Hause: „Es kann möglich sein, daß dies mein letzter Brief ist, aber so Gott will, kehren wir wieder in die Heimat zurück. Ich bin Soldat und kämpfe mit Freuden für mein Vaterland, und sollte ich sterben, so sterbe ich den Heldentod. Den Mut lasse ich nicht sinken. Solange ich noch lebe, wird Dampf gemacht.“

Die drückende Lage hat für Souchon aber auch viele Reize. Den Gegner zu überlisten, ihn auszumandövrieren, auszulachen, nötigenfalls zu erledigen, bedeutet ihm als kriegsführenden Admiral eine große, eine seltene Aufgabe, und er geht begeistert daran, sie zu lösen.

Im Damensalon des Dampfers „General“ gibt er seinem treuen, bewährten Gehilfen Busse die gemeinsam erwogenen Pläne zu Papier. In seinem eigenen Arbeitszimmer ist es stickig, heiß und voll feinen Kohlenstaubes, da die Gefechtsblenden nicht staubdicht sind. Dabei gehen seine Gedanken zurück an die große Zeit vom Jahre 1870, wo er als sechsjähriger Junge die helle Begeisterung beim Kriegsausbruch und bei den vielen Siegesnachrichten in Weimar miterlebt hatte und — von der Schule frei bekam! Er stellt sich vor, wie es jetzt in der Heimat aussieht, wie die Truppen abmarschieren, und wie die Hochseeflotte, an deren Entwicklung er mitgearbeitet hat, unter Begeisterung an Land und Bord mit schmetternder Musik in die Nordsee ausläuft, um sich mit der britischen Großen Flotte zu messen. — „Viel Feind, viel Ehr!“ — dort und auch hier! — Drauf!

„Operationsbefehl Nr. 2. Für ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘, Dampfer ‚General‘:

Erstens. Nachrichten vom Feind unbestimmt. Ich nehme an, daß feindliche Kräfte in der Adria stehen, und daß die beiden Ausgänge der Messinastraße bewacht werden.

Zweitens. Absicht: Nach Osten durchzubringen und Dardanellen zu erreichen.

Drittens. Ausführung: ‚Goeben‘ ausläuft 5 Uhr nachmittags; Fahrt 17 Seemeilen, ‚Breslau‘ folgt mit 5 Seemeilen Abstand, schließt mit Dunkelheit auf. Ich werde zunächst den Eindruck zu erwecken suchen, daß wir nach der Adria wollen, um, falls das erreicht scheint, in der Nacht durch überraschendes Rechtsrum mit höchster Fahrt Vorsprung auf Cap Matapan zu gewinnen und womöglich die feindliche Fühlung loszuwerden suchen.

Viertens. Kohlendampfer soll liegen meinen Bestimmungen zufolge vom 8. August ab Cap Maleas, ferner soll liegen vom 10. August ab je ein Kohlendampfer 20 Seemeilen südlich von Santorin und bei Tchanak.

Fünftens. Dampfer ‚General‘ läuft 7 Uhr Nachmittag dicht unter der sizilischen Küste aus und sucht Santorin zu erreichen. Sollte er aufgebracht werden, so suche er dies möglichst durch ST. zu melden. Erhält er von mir keine weiteren Befehle, so erbittet er solche von ‚Loreley‘: Telegrammadresse: ‚Bowalor Constantinopel‘ am zweiten Tage seines Aufenthaltes in Santorin.“

Aber — — —

Eine halbe Stunde nach der Ausgabe dieses Operationsbefehls trifft am 6. August 11 Uhr vom Admiralstab das Kabeltelegramm vom 5. August ein:

„Einlaufen Konstantinopel zur Zeit noch nicht möglich aus politischen Gründen.“

Damit ist Souchon vor die schwerste Entscheidung gestellt, der er sich je gegenüber sah.

Sich in Messina internieren zu lassen, ist für einen Mann mit seinem Charakter ausgeschlossen. Abrüsten in einem neutralen Hafen könnte nach seiner Auffassung für einen deutschen Seeoffizier nur in Frage kommen, wenn das Schiff das letzte Pulver verschossen und die letzte Kohle verbrannt hat, ohne Aussicht, Munition und Kohle je wieder ergänzen zu können! Es bleibt also nur auslaufen, aber wohin? Nach dem Atlantik kann er nicht; nach Pola will er nicht, nach der Türkei darf er nicht!

Dennoch ist er überzeugt, daß von diesen drei Wegen der letzte die besten Verwendungsmöglichkeiten für die Mittelmeerdivision und für sich selbst bieten würde. Im Schwarzen Meer würde er gegen die russische Flotte operieren, sein eigener Herr bleiben und sich wahrscheinlich auf eine mitgehende oder wenigstens wohlwollende Türkei stützen können, denn er glaubt, zwar nur sehr unsicher, aber voller Optimismus, bei Enver-Pascha Verständnis für seine Absichten gegen Rußland zu finden.



— Aber es steht doch im Telegramm: nicht möglich . . .

— Es steht: noch nicht! Ich muß auslaufen, und ich will der Adria und dem österreichisch-ungarischen, voraussichtlich passiven Oberbefehl möglichst lange fernbleiben! Gehe ich dorthin, wird sich mir wohl nie mehr die Gelegenheit bieten, nach den Dardanellen zu gelangen. Es muß jetzt geschafft werden! Noch weiß der Feind nichts von der Kessellahmheit der „Goeben“, und vor allem — er kennt nicht mein Ziel! Konstantinopel bietet die höchsten Verwendungsmöglichkeiten der Division. Ich laufe dorthin mit oder gegen die Erlaubnis und trete für meinen Schritt voll ein. Am Operationsbefehl wird kein Buchstabe geändert!

Da damit gerechnet werden muß, daß der Feind von der vereinbarten Auslaufstunde Wind bekommen hat, will Souchon statt 19 Uhr um 17 Uhr auslaufen, auch um dem am Südausgang wartenden englischen Kleinen Kreuzer, den Kapitän Ackermann durch ein vorgeschicktes Boot festgestellt hat, noch bei Tageslicht vorzutauschen, daß „Goeben“ und „Breslau“ nach der Adria streben.

Immer dicker steigt der Rauch aus den mächtigen Schloten der „Goeben“.

Pfiffe ertönen. Weißgekleidete Leute bewegen sich an Deck. Auf der Schanze hält der Kommandant eine Ansprache, der kräftige Hurras und Musik folgen.

Offiziere erscheinen auf der Brücke.

Das Ankerspill setzt sich in Gang. Es ist 17.7 Uhr.

Das Wasser am Heck beginnt zu wirbeln.

Kaum merkbar setzt sich der Riese in Bewegung und wendet nach der Fahrstraße zu.

Auf der „Breslau“ schmettert ein Signal. Ihre Mannschaft steht in Paradeaufstellung, als das Flaggsschiff, mit dem Admiral grüßend auf der Brücke, langsam und majestätisch passiert. „Goeben! — fühn voran!“ Wohin? denken wieder manche. — „Aller Wahrscheinlichkeit nach“, meint ein „Breslau“-Offizier, „je nach Verdienst in den Himmel oder in die Hölle.“

\* \* \*

Aus der Presse der Kriegszeit:

„Noch immer ruht ein Schleier des Geheimnisses darüber, wie unsere beiden Kreuzer ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ nach dem Verlassen des Hafens von Messina den ihnen auflauernden englischen Schiffen entkommen sind. Jetzt macht im „Stockholms Dagblad“ ein dieser Tage von Messina nach Schweden zurückgekehrter Schwede Mitteilungen, die zeigen, welche List unsere Schiffe bei dieser Gelegenheit angewandt haben. Der Schwede erzählt:

‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ hatten, wie bekannt, am 4. vorigen Monats die Stadt Bône in Algier bombardiert, worauf sie den Kurs nach Osten einschlugen. Da sie von einem englischen Geschwader verfolgt wurden, liefen sie durch die Straße von Messina und später in den Hafen von Messina ein, wo sie von mehreren dort befindlichen deutschen Dampfern Kohlen nahmen. Das war am Morgen des 6. August. Beide Ausgangsstrassen von Messina wurden von englischen Kriegsschiffen scharf bewacht — im Norden auf der Höhe von Kap Faro lagen vier feindliche Kreuzer und im Süden dicht vor der Stadt Reggio sperreten drei Schlachtschiffe die Straße. ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ lagen bis zum Abend still im Hafen. Aber als die Dunkelheit hereinbrach, beschlossen sie, einen Versuch zu unternehmen, aus der Falle zu gelangen, oder zum mindesten sich so teuer als möglich zu verkaufen. Es galt, sich die Nacht zunutze zu ziehen, denn am Tage darauf hätten die beiden deutschen Schiffe abrüsten müssen. Die Deutschen hatten tatsächlich eine List ausfindig gemacht.

In der Dunkelheit glitten die beiden Fahrzeuge aus dem Hafen, während die Musikkapellen auf den Schiffen die Wacht am Rhein spielten. Der Kurs wurde nordwärts durch die sehr schmale Fahrinne genommen, die wegen ihrer Schwierigkeiten für die Schiffahrt von allen Seeleuten gefürchtet ist. Die Klänge des deutschen Liedes tönnten weit in die Nacht hinein und wurden auf den englischen Kreuzern gehört. Zur großen Verwunderung der Engländer kamen die Klänge immer näher. Auch die Schlachtschiffe im Süden vernahmen die Töne und spähten vorsichtig nach Norden, um den Deutschen den Rückzug abzuschneiden und möglicherweise den Kameraden zu Hilfe zu eilen. Auf einmal entfernte sich die Musik nach der westlichen Küste zu. Die Engländer begannen sofort, ihre Scheinwerfer spielen zu lassen, um nach den beiden deutschen Kreuzern zu suchen — diese aber waren und blieben verschwunden. Die List der deutschen Seeleute war gelungen. Als dies entdeckt wurde, befanden sie sich bereits ein gutes

## Konstantinopel



Galatabrücke



Steniabucht am Bosphorus  
mit „Boeben“, Schwimmdock und Wohnschiff „Olga“

Stück aus dem Schußbereich der englischen Geschütze. Lautlos wie die Schatten waren sie mit abgeblendeten Lichtern durch die südliche Fahrstraße gegangen, und zwar so dicht an den englischen Schlachtschiffen vorüber, daß sie in der stillen Nacht das Geräusch der Maschinen von den englischen Schlachtschiffen vernehmen konnten. Wie war das möglich gewesen?

Bald nach dem Verlassen des Hafens von Messina in nördlicher Richtung waren die Musikkorps der Kreuzer in eine Barkasse gestiegen und hatten, andauernd die Wacht am Rhein blasend, die Fahrt noch ein Stück nordwärts fortgesetzt. Nachdem sie sich davon überzeugt hatten, daß die Engländer auf die List hereingefallen waren und die beiden Kreuzer sich in Sicherheit befanden, gingen sie an einer anderen Stelle Siziliens wieder an Land. ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ aber hatten den Kurs geändert und den Weg nach Süden genommen durch eine vielen noch unbekannte gefährvolle Rinne, die sich bei dem letzten großen Erdbeben in der Straße von Messina gebildet hatte. Unbemerkt hatten sie die drei englischen Schiffe passiert und darauf die Fahrt in die Nacht hinein angetreten.“ — (Dieses Märchen hat dem Kapellmeister der „Goeben“ für seine Ausdauer von seiten eines rheinischen Gesangsvereins einen silberbeschlagenen Taktstock als Ehrengabe eingebracht.)

Mit guter Marschgeschwindigkeit (17 Knoten) läuft „Goeben“ dicht unter der kalabrischen (Seslands-) Küste weiter, als plötzlich aus dem Mars der Ruf ertönt: „Englischer Kreuzer einen Strich an Steuerbord!“

Alle Gläser und Augen richten sich sofort voraus.

„Klar Schiff zum Gefecht!“ befiehlt der Admiral, gleich darauf rasseln die Trommeln, schmettern die Hörner, schrillen die Pfeifen. Alle Mann stürzen zu ihren Gefechtsstationen. Nur ein Engländer — den erledigen wir schnell! Die Türme drehen, die mächtigen Rohre heben sich, ebenso die Kasemattengeschütze, auf den Gegner gerichtet empor.

Erfreut und gespannt wartet man auf den Befehl zum Feuereröffnen.

Zum Kunden der Südspitze Italiens wird östlicher gesteuert. Der Wendung des Schiffes folgend, schwenken die Geschütze langsam mit. Der Gegner setzt sich ebenfalls in Bewegung und läuft auf etwa gleicher Höhe mit parallelem Kurs, wahr-

scheinlich zweifelnd, ob „Goeben“ und die weit hinter ihr dampfende „Breslau“ nun nach Pola oder Gibraltar wollen. Auf „Goeben“ hält man ihn für „Weymouth“ — ein Blechfaß für die schweren Turmgeschütze! Alles brennt auf die Feuererlaubnis. Der Kommandant tritt vor seinen Admiral.

„Bitte gehorsamst um Feuererlaubnis!“

„Nein!“

Nein? Erstaunt sieht man auf den Admiral und den Feind. Nein? Warum nicht?

Souchon aber ist vergnügt. Der Anfang klappt. Der Sühlingshalter funkt ungestört den Kurs der deutschen Schiffe an alle die feintigen — wie auf Bestellung!

Es beginnt zu dämmern. Der auf der Seeseite laufende Engländer muß die grauen, abgeblendeten Kreuzer gegen die Felsenwand nur noch schwer ausgemacht haben, zumal da es unter Land etwas diesig ist, denn er schlägt (19.30 Uhr) einen Saken landwärts, um sich gegen die See und den bald aufsteigenden Mond bessere Sicht zu verschaffen.

Die Kurse nähern sich jetzt schnell. Wieder tritt der Kommandant vor den Admiral. Wieder die gleiche Bitte, wieder die gleiche Antwort. Nunmehr wird nicht gestaunt, es wird geflucht. Ein feindliches Kriegsschiff unter den überlegenen Geschützen, und es wird nicht vernichtet? Was denkt denn der Admiral? — „Kriegswache wegtreten!“ Mit „ellenlangen Flüchen“ verlassen die Leute ihre Geschütze, enttäuscht und verblüfft. Der Befehl ist ihnen völlig sinnlos. Jetzt erst wird den Offizieren der Operationsbefehl bekanntgegeben: Nach Konstantinopel! Wieder allgemeines Erstaunen. „Nichts hätte unseren Gedanken ferner gelegen als die Türkei!“

Der Engländer hat tatsächlich die Stellung zwischen den Deutschen und Land gewonnen. Da erhält die inzwischen herangeschlossene „Breslau“ (20.15 Uhr) den Befehl, den Sühlingshalter abzu drängen.

Sie läßt sich sacken, so daß der Brite Gefahr läuft, zwischen die beiden Deutschen zu geraten, und daher gezwungen ist, um etwa 21 Uhr die günstige Beobachtungsstellung aufzugeben und wieder seewärts zu steuern.

Von diesem Zeitpunkt an beginnen die deutschen Kreuzer, ihren Kurs langsam, Strich für Strich nach Steuerbord zu ändern. Gleichzeitig wird von nun ab der Funkverkehr der feindlichen Schiffe, der bisher absichtlich nicht unterbrochen worden war, andauernd durch die äußerst kräftige J.T.-Station der „Goeben“ gestört. „Breslau“ entwickelt möglichst starken Rauch, um die einige Seemeilen nördlicher fahrende „Goeben“ zu maskieren und ihr die Gelegenheit zum Davonlaufen zu bereiten. Gespannt bemerkt man auf der „Breslau“, wie sich der Engländer abdrängen läßt. Wenn nun bloß die „Goeben“ schnell aus Sicht laufen könnte! Wenn es nur nicht so ungewöhnlich hell und sichtig wäre! Wenn die „Goeben“ doch nicht so riesige Rauchwolken mit ihren minderwertigen Sandeldampferkohlen ausstoßen wollte! Man kann ja einfach nicht an ihr vorbeisehen!

Eine spannende halbe Stunde vergeht. In etwa 5000 m Abstand laufen „Breslau“ und der englische Kreuzer mit Höchsthöhe in gleicher Höhe mit etwas konvergierenden Kursen. Es muß daher bald zu einem Artillerie- und Torpedokampf kommen, wobei „Breslau“ die günstige Luvstellung innehaben wird.

Da sieht der Engländer offenbar ein, daß er abgedrängt wird.

Von der „Breslau“ aus wird an Deck des Briten ein Aufleuchten, wie ein Schuß aus einem Deck-Torpedorohr, beobachtet. Sofort dreht sie zum Torpedoausweichmanöver nach Backbord ab, und alles auf der Brücke schaut gespannt nach einer Torpedolaufbahn.

Spannende Minuten vergehen.

Inzwischen hat der Fühlungshalter hart nach Backbord gedreht und ist hinter dem Heck der „Breslau“ herumgefahren. Ruhig nimmt der Brite die Fühlung an seinem Hauptgegner „Goeben“ auf.

Souchons Absicht, den feindlichen Fühlungshalter („Gloucester“) abzu drängen, nachdem dieser den Scheinkurs gemeldet hat, ist also mißlungen.

Es ist eine ganz besonders sichtige Vollmondnacht.

Auf die Meldung der „Gloucester“ hin, die deutschen Kreuzer laufen südwärts aus, macht Milne, der mit zwei Schlachtkreuzern und zwei Kleinen Kreuzern nach dem Nordausgang der Messinastraße unterwegs ist, sofort kehrt, um jetzt die Enge Sizilien—Afrika zu sperren. Liegt doch die Möglichkeit, daß Souchon südlich von Sizilien nach Westen will, auf der Hand. Wäre Milne nach den weiteren Nachrichten der „Gloucester“ auch zur Gewißheit gekommen, daß Souchon in die Adria einlaufen wolle, so hätte er ihm auf dem kürzesten Wege nicht folgen können, da die Benutzung der Messinastraße für die Kriegführenden verboten war und die Admiralität ihm die strengste Beachtung dieses Verbots zur Pflicht gemacht hatte. Es ist nicht ersichtlich, welche Gründe sie zu dieser Rücksichtnahme Italien gegenüber bewog, zumal gerade Italien wegen seiner langen und offenen Küsten von der englischen Haltung im Krieg entschieden abhängig war. Wie wir gesehen haben, hatte Souchon sich nicht darum gekümmert.

Endlich, 23 Uhr nachts, erhält Milne von London den Befehl, der „Goeben“ durch die Messinastraße zu folgen. Es ist nun jedoch zu spät, denn Milne befindet sich schon bei den Maritimo-Inseln westlich von Sizilien, so daß der Weg durch die Messinastraße etwa ebenso weit ist wie der südlich um Sizilien. Er setzt daher seine Fahrt um Sizilien fort, auch um in Malta zu kühlen.

Aus den weiteren Meldungen der „Gloucester“ entnimmt Milne mit Bestimmtheit, daß „Goeben“ und „Breslau“, die in den Bereich seines Zweiten Admirals Troubridge laufen, von diesem noch in derselben Nacht vernichtet werden würden.

Zur weiteren Verstärkung von Troubridge hatte Milne am gleichen Nachmittag den Kleinen Kreuzer „Dublin“ und zwei Zerstörer<sup>1)</sup> entsandt. Als der Kreuzerkommandant, Kapitän John Kelly, Bruder des „Gloucester“-Kommandanten, erfuhr, daß „Goeben“ nach der Adria steuere, bat er seinen Admiral um die Erlaubnis, den Schlachtkreuzer, den er während der Nacht

---

<sup>1)</sup> „Beagle“ und „Bullbog“, je etwa 900 t, 27 Knoten, 2 Torpedorohre.

nicht mehr erreichen konnte, bei Tageslicht in der Adria angreifen zu dürfen. Milne lehnte diesen tollkühnen Plan ab, der wahrscheinlich zum nutzlosen Sinopfern der Angreifer geführt hätte. Dafür erhielt aber Kapitän Kelly die Gelegenheit, auf den Feind, der nunmehr etwa auf Kap Matapan, die Südspitze Griechenlands, zusteuerte, noch in der Nacht zu stoßen.

Nach Mitternacht, als die Luft, wie häufig in solchen Sommernächten, etwas diesig geworden ist, und „Breslau“ sowohl die „Goeben“ als auch den Fühlungshalter aus Sicht verloren hat, werden von ihrer Brücke (0.50 Uhr) vier Strich an Steuerbord drei Rauchwolken gesichtet. Darauf folgen kurze Blinks von Topplaternen.

Also Feind!

Die Umrisse eines größeren und zweier kleineren Fahrzeuge werden erkannt, die bemüht sind, den Kurs der „Breslau“ mit hoher Fahrt zu kreuzen.

„Breslau“ versucht sie zuerst durch Wiederholung der abgelesenen Erkennungssignale unsicher zu machen, wie bei den Flottenübungen zahlreiche Male geübt, und probiert dann einen alten Kreuzertrick: sie gibt ihren eigentlichen Kurs auf, dreht fünf Strich nach Backbord ab und geht auf Höchstfahrt.

Tatsächlich fällt der Briten auf diese Falle herein und, anstatt vorzuhalten und der „Breslau“ ihren Weg zu verlegen, folgt er im Kielwasser. Schon nach fünf Minuten drehen die drei Fahrzeuge ab und sacken allmählich achteraus. Darauf (1.10 Uhr) beginnt „Breslau“ langsam auf den alten Kurs (125°) zurückzugehen. Nach einer halben Stunde kommen die Verfolger wieder in Sicht, verschwinden, laufen dann nochmals etwa eine Stunde in Sichtweite der „Breslau“, bis sie endgültig (3.20 Uhr) außer Sicht geraten.

„Dublin“ hatte mit ihren „Spürhunden“ („Beagles“) nach der „Goeben“ gesucht. Wie ihr die „Gloucester“ meldete, sollte diese hinter „Breslau“ herlaufen. Kapitän John Kelly bereitete sich daher zum Torpedoangriff auf den Schlachtkreuzer vor, dieser erschien aber nicht.



So war es der flinken „Breslau“ dennoch gelungen, den feindlichen Sühlungshalter im kritischen Moment irrezuführen.

Während sich Milne zur Auslaufzeit Souchons in einer Stellung befand, von der aus er die deutschen Kreuzer unmittelbar nicht erreichen konnte, war sein zweiter Admiral Troubridge in einer Lage, die sowohl den Weg nach der Adria als auch den nach Kap Matapan beherrschte.

Als „Gloucester“ die Meldung machte, „Goeben“ sei ausgelaufen mit Kurs Nordnordost, war Troubridge mit seinen vier Panzerkreuzern „Defence“ (Flaggkapitän Sawcet Wray), „Black Prince“ (Kapitän Frederick D. Gilpin-Brown), „Duke of Edinburgh“ (Kapitän Henry Blackett), „Warrior“ (Kapitän George S. Borret) bei Kefalonia auf der Suche nach einem gemeldeten deutschen Kohlendampfer.

Auf jene Kursangabe hin nahm Troubridge sofort an, daß Souchon seine kühnen Taten von Bône und Philippeville am englischen Flottenstützpunkt hinter der Insel Santa Maura wiederholen würde, und befahl den dort liegenden acht Zerstörern, in Fahrt zu bleiben und sich um Mitternacht in der Vasilico-Bucht zu verstecken, um „Goeben“ und „Breslau“ von dort aus mit Torpedos anzugreifen.

Darauf kam aber die Meldung, daß der Feind nach der Adria steuere. Da (22.3 Uhr) nahm er Kurs auf die Insel Sano am Eingang in die Adria, um die Deutschen dort zu stellen. Schon folgte eine neue Kursangabe: Souchon steuert auf Kap Matapan!

Wieder sollte die algerische Küstenbeschiesung hier eine Nachwirkung ausüben. Troubridge hielt diesen Kurs für einen falschen und blieb bei der Ansicht, daß das Ziel Souchons dennoch die Adria sei.

Erst um Mitternacht, als „Goeben“ immer noch denselben Kurs innehatte, wurde ihm klar, daß der Kurs auf Kap Matapan dennoch der richtige war. Troubridge machte nun kehrt und ging mit seinen Panzerkreuzern und Zerstörern auf Höchsfahrt.

Er hatte noch die Möglichkeit, von „Gloucester“ angeleitet, den Kurs der „Goeben“ abzuschneiden.

Souchons Scheinkurs hatte für Troubridge jedoch so viele kostbare Stunden in Anspruch genommen, daß es jetzt nicht mehr zu einem Nachtkampf kommen konnte, in dem er seine Zerstörerflottille ansetzen wollte. Bei Tageslicht sah er seine Aussichten, mit den alten Panzerkreuzern (Hauptbestückung auf „Defence“ vier, auf den anderen sechs 23,5 cm = 9,2 Zoll, Fahrt 22 bis 23 Knoten, gebaut 1904—1907) an einen neuen Schlachtkreuzer erfolgreich heranzukommen, als zu gering an. Dazu hatte die Admiralität dem Mittelmeerchef, dieser weiter seinem Zweiten Admiral, den Befehl gegeben, sich in einen Kampf mit überlegenen feindlichen Streitkräften nicht einzulassen. „Goeben“ mußte mit ihrem größeren Geschützkaliber, ihrer größeren Schußweite und Geschwindigkeit den alten Panzerkreuzern gegenüber bei Tageslicht eine überlegene Streitkraft darstellen. Da Troubridge vor der Adria die Doppelaufgabe gestellt war, den Österreichern den Austritt, den Deutschen den Eintritt zu verwehren, und da er weder ermächtigt war, seine Stellung zu verlassen, noch Befehl erhalten hatte, „Gloucester“ zu unterstützen, gab er eine halbe Stunde vor Zellwerden den Vorstoß auf und lief mit langsamer Fahrt nach Zante ab.

Diesen wichtigen Entschluß traf Troubridge, ohne seinen Vorgesetzten Milne vorher zu fragen. Daher trug er allein die Verantwortung und wurde im Monat darauf vor ein Kriegsgericht gestellt. Dieses sprach ihn in Ehren „fully and honourably“ frei. Er hat später an anderer Stelle zeigen können, daß es ihm nicht an persönlichem Mut fehlte. Seine Ansicht wurde übrigens schlagend als richtig bewiesen. Fast zwei Jahre später wurden seine Panzerkreuzer (I. Kreuzergeschwader) gegen modernere und größere Schiffe in der Skagerratschlacht rücksichtslos eingesetzt. Hierbei gingen sowohl das Flaggschiff „Defence“ nach nur fünf schnellen Salven, von denen drei deckten (von Sippers Flaggschiff „Lützow“), mit dem Konteradmiral Arbuthnot und 900 Offizieren und Mannschaften, als auch „Warrior“ und „Black Prince“ durch Geschützfeuer zugrunde.

Als der Morgen (7. August) klar und sichtig anbrach, war von „Goeben“ aus weit und breit kein Fahrzeug in Sicht.

Die erste Nacht mit ihren erwarteten ungemütlichen Überraschungen war glücklich vorüber.

Vormittags traf vom Admiralstab der Ansporn des Kaisers zum Durchbruch ein :

„Seine Majestät der Kaiser ist überzeugt, daß ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ sich durchschlagen mit Erfolg.“ (10 Uhr; abgesandt am 6. August.)

Nun war auch für Souchon die Stunde gekommen, sich zu seiner Tat zu bekennen. „An Admiral(stab) Berlin“, wurde 10.10 Uhr über Castelnovo gefunkt :

„Urgent (dringend). Standort 7. August 8 Uhr vormittags 37° 11 N, 20° 33 O. Wegen Kesselleckagen Ausichten sind schlecht schädigen Feind Mittelmeer. Anstrebe Schwarzes Meer. — Mittelmeerdivision.“

Der Fühlungshalter kam weit hinten wieder allmählich in Sicht, und „Breslau“, die den am Abend gegebenen Treffpunkt 20 Seemeilen südlich von Santorin selbständig ansteuerte und schon weit voraus lief, erhielt den Befehl, sich zwischen „Goeben“ und den Fühlungshalter zu setzen. „Breslau“ drehte daher (9.31 Uhr) zehn Strich nach Backbord und bekam eine halbe Stunde später das Flaggsschiff an Steuerbord voraus in Sicht. Dann stellte sie sich sackend an Backbord hinter „Goeben“ und suchte dem Fühlungshalter die Sicht zu verqualmen. Um dies zu verhindern, begann der Engländer, den man nun für einen Panzerkreuzer der „Defence“-Klasse hielt, aufzukommen. Nach Mittag glaubte man auf „Breslau“ feststellen zu können, daß es ein Kleiner Kreuzer der „Weymouth“-Klasse war. Fregattenkapitän Kettner ließ darauf „Klarschiff zum Gefecht“ anschlagen und dem Flaggsschiff (13 Uhr) den Scheinwerferspruch geben: „Fühlungshalter ist ein Kleiner Kreuzer. Ich werde ihn angreifen.“

Weil es sich jedoch um einen stärkeren Feind handelte als „Breslau“ selbst, gestattete Souchon den Angriff nicht, sondern antwortete: „Befehl zum Angriff abwarten!“

Der Fühlungshalter holte nun nach Steuerbord aus, und, um „Goeben“ zu zwingen, ihrem schwächeren Begleiter zum Schutz zu eilen oder „Breslau“ in den Schutz „des großen Bruders“ zu treiben, eröffnete er 13.40 Uhr auf „Breslau“ das Feuer.

Schon die ersten englischen 15-cm-Geschosse heulten auf der „Breslau“ zwischen den erst in halber Höhe steigenden Gefechtsflaggen hindurch. Mit größter Erhöhung erwiderten die „Breslau“-Kanonen das Feuer auf 12000 m, an der obersten Grenze ihrer Schießleistung, und beide Gegner wendeten zum laufenden Gefecht.

Mit ihren 10,5 cm-Kanonen erzielte „Breslau“ bald einen Treffer: schwarze Rauchwolken stiegen an Deck des Engländers auf. Aber auch dieser schoss nicht schlecht.

Zwei Granaten schlugen mit scharfen Explosionen ins Wasser etwa 100 m an Backbord der „Breslau“ ein, und zwei Salven fielen gleich nachher vor den Bug. Nachdem weitere Geschosse durch die Antennen heulend geflogen waren und in der Nähe erhebliche Wasserfäulen hochgeworfen hatten, bekam „Breslau“ plötzlich einen so mächtigen Schlag an Steuerbord, daß sie tief nach Backbord überholte. Eine Wasserfäule stieg an der Bordwand hoch, brach dann zusammen und durchnäßte die nur Hemd und Hose tragenden Leute des fünften Steuerbordgeschützes. Die Granate war höflich genug gewesen, gerade den für sie bestimmten Panzerschutz zu treffen. Ihr größter Erfolg soll zunächst gewesen sein, den ersten Offizier (Kapitänleutnant Grabau) wegen der Schramme im Anstrich der Außenbordwand zum Aufbrausen zu bringen. Erst eine Stunde später wurde festgestellt, daß eine Abteilung im Doppelboden leck geworden und vollgelaufen war.

Inzwischen war auch schon das Slaggschiff herumgeschwenkt, um in den Kampf einzugreifen.

Aber da wendete der Engländer ab. Er hatte seinen Zweck erreicht.

Für den kühnen Kommandanten des Fühlungshalters „Gloucester“, Kapitän W. A. Howard Kelly, muß das passive

Verhalten des schnellen und kräftigen deutschen Schlachtkreuzers angesichts des feindlichen Kleinen Kreuzers völlig unerklärlich gewesen sein. Er war vom Admiral Milne angewiesen, schon am Morgen zurückzubleiben, um eine Vernichtung zu vermeiden, setzte aber das Fühlungshalten eigenmächtig, auch noch nach dem Gefecht fort.

In sechs Minuten hatte „Breslau“ 73 Schuß verfeuert. Nachdem sie (13.47 Uhr) das Feuer eingestellt hatte, gab das Flaggschiff das Signal:

„Gut. Heranschließen.“

Nach einer Weile erhielt sie wieder Befehl, auf Abstand wie bisher zu gehen.

Vor Kap Matapan stoppte der Engländer. Er hatte im Vortopp ein Signal wehen. „Breslau“ gab (15.43 Uhr) dem Flaggschiff den Scheinwerferspruch: „Fühlungshalter signalisiert mit Dampfer hinter Cap Matapan<sup>1)</sup>. Ist aus Sicht. Schlage vor, mit hoher Fahrt wegzulaufen“, worauf sie die Antwort bekam: „Hohe Fahrt laufen, folgen!“ Dann kam (16.12 Uhr) durch ST. die Anweisung: „Falls Fühlungshalter weiter folgt, wird ‚Goeben‘ nach Passieren von Cap Spathi rechtsum machen und unter Land warten, während ‚Breslau‘ nach Cap Maleas weiterläuft. ‚Goeben‘ wird durch überraschendes Vorstoßen versuchen, auf Schußentfernung an den Fühlungshalter heranzukommen. ‚Breslau‘ unterstützt dies, indem sie durch ST. das Signal ‚angreifen‘ an ‚Goeben‘ gibt, wenn nach ihrer Ansicht der Augenblick günstig scheint. Folgt der Fühlungshalter nicht in den Kanal, so meldet ‚Breslau‘ dies. ‚Breslau‘ wird dann zurückgeschickt werden, um mit dem Fühlungshalter in Fühlung zu bleiben. — Mittelmeerdivision.“

Bei diesem Entschluß ließ Souchon also durch die militärische Notwendigkeit, den feindlichen Fühlungshalter loszu-

---

<sup>1)</sup> Der italienische Fahrgastdampfer „Sicilia“, unterwegs von Triest über Athen nach Konstantinopel. Einer seiner Fahrgäste, der damalige Oberst im russischen Generalstab Alexander Rosloff, hat das Gefecht, vom Dampfer aus gesehen, in der „Neuen Illustrierten Zeitung“ Nr. 52, 1933 (Berlin) beschrieben.

werden, die Rücksicht auf das neutrale griechische Hoheitsgewässer zurücktreten.

Kaum war der Sunfbefehl gegeben, als „Breslau“ schon (16.18 Uhr) meldete, der Rauch des Sühlunghalters sei wieder in Sicht. Darauf befahl ihr das Flaggsschiff: „Möglichst weit achteraus bleiben.“ Es sollte nun dem Briten endlich der Garaus gemacht werden.

Hatte Kelly in dem langen chiffrierten Sunkspruch von „Goeben“ an „Breslau“ den Braten gerochen? Jedenfalls hatte er von Milne den strikten Befehl bekommen, nicht in den Archipel zu folgen, und machte (16.40 Uhr) einige Seemeilen vor Kap Spathi, vor dem lauernden, sicheren Verderb, kehrt.

Für Souchon ist diese Stelle besonders wichtig, denn hier soll der erste bestellte Kohlendampfer angetroffen werden.

Hat die Bestellung geklappt? Wird die lange Papierkriegsvorbereitung Früchte tragen? Als alten Admiralstäbler interessiert es Souchon sehr, denn er weiß, welch unendlich mühsame, peinlich genaue, meist unfruchtbar erscheinende Arbeit nötig gewesen ist, das Fehlen von Stützpunkten für die Auslandkriegführung durch ein Netz von vertrauenswürdigen, leistungsfähigen, zweckmäßig unterwiesenen Agenten allerorten bestmöglich wettzumachen. Welcher Singsage, in erster Linie der Admiralstabsoffiziere, es bedurft hat, um die dauernd in Fluß befindlichen Abmachungen bei dem ununterbrochenen Wechsel der Agenten ständig auf dem laufenden zu halten, oft durch feindliche Verdachtschnüffelei erschwert; dazu im ständigen Kampf mit Pedanterie und Verantwortungsscheu der Beamten des eigenen auswärtigen Dienstes, oft bis zur Gefährdung der beruflichen Existenz der patriotischen eigenen Landsleute im Ausland und alles ohne Aussicht auf persönliche Vorteile oder Anerkennung! Wird die mühsame Vorarbeit jetzt, im Ernstfall, bei der schwierigen Nachrichtenübermittlung klappen? Ist es dem Vertrauensmann, Konsul Kloebe in Athen, geglückt, den Kohlendampfer zu besorgen und ihn rechtzeitig zur Stelle zu schicken? Dazu sollte das Schiff erst morgen eintreffen. Kann es schon jetzt da sein?

Bei Kap Maleas liegt dicht unter Land ein Handelsdampfer.

Beide Kreuzer passieren ihn, „Breslau“ ohne über seine Identität Klar zu sein. Ein schmutziger griechischer Kohlenkaster, nichts weiter!

Auf dem voranfahrenden Flaggsschiff sind aber zwei zufriedene Menschen: Souchon und Busse. Die Vorarbeit hat geklappt! Der Dampfer hat beim Passieren unauffällig das Signal erhalten: „Liegen bleiben!“

Eine halbe Stunde später (17.10 Uhr) wird ein dicht unter Land mit Südkurs fahrender französischer Fahrgastdampfer „Phrygie“, voll eifrig gestikulierender Reservisten, passiert. Die Versuchung Souchons, den Dampfer an Land zu treiben, ist stark; er läßt ihn jedoch fahren, auch um keine Zeit zu verlieren.

Erst in der Abenddämmerung gehen die Kreuzer auf langsame Fahrt und trennen sich, um Erkennung und Meldung durch feindliche Beobachter zu erschweren.

„Breslau“ steuert zunächst ostwärts, geht um Mitternacht zwischen die Inseln Siphnos und Kinrosos, läuft, große Sachen machend, nach Süden, mit Richtung auf Kreta, bis sie am nächsten Nachmittag (Sonnabend, den 8. August, 14.15 Uhr) vom Flaggsschiff den Befehl erhält, den Kohlendampfer von Kap Maleas nach Denusa zu bringen. Sie stößt auf den Dampfer gerade bei Anbruch der Dunkelheit und muß ein sehr schwieriges Manöver machen, um einen Offizier, den Leutnant zur See der Reserve Oskar Hildebrandt, auf den Dampfer dicht am felsigen Ufer abzusetzen. Darauf verschwindet sie in der Nacht und funkt an das Flaggsschiff (9. August, 3 Uhr): „Kohlendampfer eintrifft 3 Uhr nachmittags, Breslau‘ eintrifft 9 Uhr vormittags in Denusa“, was dann auch erstaunlich pünktlich geschah („Breslau“ lief 8.44 Uhr, der Kohlendampfer 15.15 Uhr ein).

Für Sumann entwirft Souchon den Sunktspruch: „Militärisch unumgänglich notwendig, daß angreife Feind im Schwarzen Meer. Handeln Sie bis auf das Äußerste, daß ich kann passieren Meerengen unverzüglich mit Erlaubnis türkischer Regierung, gegebenenfalls ohne formelles Einverständnis.

Standort 7. August Mittag Cap Matapan. Sofort ST.-Verbindung herstellen. „Goeben“.

Die friedensmäßigen Funkverbindungen mit Konstantinopel, dargestellt durch den k. u. k. Stationär „Taurus“ und den rumänischen Postdampfer, sind jedoch ausgefallen, die türkische Großstation Osmanie arbeitet nicht, und die griechischen, in französischen Händen befindlichen Stationen verweigern die Beförderung der „Goeben“-Funksprüche mit der Begründung, es verstoße gegen die Neutralität Griechenlands. Da gibt Souchon dem der Insel Santorin zusteuern den Dampfer „General“ den Befehl, nach Smyrna zu gehen, um Funksprüche durch Landkabel nach Konstantinopel zu befördern.

Zur selben Zeit sitzt Humann auf dem Sapag-Dampfer „Corcovado“, der eine starke ST.-Anlage hat, und bemüht sich, Souchon die Funkanweisung zu geben, nach Konstantinopel zu kommen. Die Belastung der Funkentelegraphie an diesen Tagen ist jedoch zu groß. Es geht keine Antwort auf die Anrufe der „Corcovado“ ein.

Der Entschluß, nach den Dardanellen zu gehen, bleibt bei Souchon unerschütterlich. Gibt die türkische Regierung keine Erlaubnis zur Durchfahrt, will er sie mit Gewalt herbeiführen, unter Benützung der Kenntnisse, die sein bewährter Flagg-leutnant Wichelhausen über die Lage der Minensperren während des türkisch-italienischen Krieges gesammelt hat.

Er will in Konstantinopel aber nicht ohne Kohlen ankommen. Mit leeren Bunkern kann er weder vor den Dardanellen gegen feindliche Schiffe kämpfen, noch nach dem Schwarzen Meer durchbrechen, geschweige denn dort irgend etwas unternehmen<sup>1)</sup>.

Sein eigener Kohlendampfer ist die letzte sichere Gelegenheit, Kohlen zu ergänzen. Obgleich eine feindliche Übermacht ihm stündlich näher auf den Fersen ist, hat Souchon die Stahlnerven, Sonntag früh, den 9. August in die Kusabucht an der Ostseite der Felseninsel Denusa einzulaufen, um Brennstoff für die Maschinen aufzufüllen.

<sup>1)</sup> Kohlenbestand der „Goeben“ am 9. August, 8 Uhr, 860 t.



Um ein Uhr in der Nacht, Sonnabend, den 8. August, läuft Milne nach beendeter Kohleergänzung mit seinen drei Schlachtkreuzern und dem Kleinen Kreuzer „Weymouth“ zur Jagd auf „Goeben“ aus.

Mit langsamer Fahrt verläßt er zögernd die Enge zwischen Sizilien und Afrika, die jetzt nur von vier älteren französischen Panzerkreuzern bewacht wird. Er steuert gegen Kap Matapan und zerbricht sich den Kopf, was Souchon wohl vorhaben könne?

Folgende Fälle hält Milne für möglich :

1. Souchon hat sich gezwungen gesehen, einen griechischen Hafen anzulaufen, wo er mit griechischen Freundschaftsdiensten rechnen kann ; hatte er doch schon früher den Piräus (Phaleron) besucht, und die Königin von Griechenland war des Kaisers Schwester.

2. Souchon zerstört serbische Vorräte in Saloniki.

3. Er greift den britischen Handel an und beschießt Alexandrien und Port Said.

4. Er wendet sich nach Westen zurück und sucht das Mittelmeer durch die Straße von Gibraltar zu verlassen.

Unter diesen Umständen hält Milne es für seine Pflicht, Souchon im nördlichen Teil des Ägäischen Meeres einzufesseln und seine Schlachtkreuzer im südwestlichen Teil kreuzen zu lassen, bis er den Aufenthaltsort Souchons entdeckt hat.

Wahrscheinlich lockt ihn die Aufgabe, den kühnen und angriffslustigen Admiral auf dem sehr kampfkraftigen deutschen Schlachtkreuzer in den Schlupfwinkeln des Archipels zu suchen, sehr wenig. Lieber hätte er ihn mit Bestimmtheit in Pola oder im Atlantik gewußt, als ihn auf gut Glück im Mittelmeer suchen zu müssen, wo der Feind jederzeit irgendwo überraschend auftreten konnte und daher alles, was englisch oder französisch ist, dauernd in Spannung hielt.

Unterwegs begegnet Milne dem Dampfer „Phrygie“ und läßt einen Zerstörer zur Einholung von Auskunft über die

deutschen Kreuzer längsseit gehen. Nachdem der britische Admiral 13 Stunden in Fahrt gewesen ist und sich etwa halbwegs Kap Matapan befindet, erhält er Sonnabend, den 8. August, 14 Uhr, den Befehl, die Feindseligkeiten gegen Österreich-Ungarn sofort zu eröffnen.

Nach den Instruktionen für diesen Fall beginnt er unverzüglich, seine Streitkräfte zu sammeln. Zu diesem Zweck und um zu verhindern, daß die überlegene österreichisch-ungarische Flotte ihm den Weg nach Malta verlegt, geht er auf Nordkurs, befiehlt Troubridge, sich mit der Hauptmacht zu vereinigen, und entläßt die Kleinen Kreuzer zu verschiedenen Aufgaben: „Weymouth“ in die Adria zur Verstärkung der „Dublin“ und „Gloucester“ mit Zerstörern nach Malta zum Kohlen. Dort kocht auch „Chatham“, der Bewacher des Nordausganges der Messinastraße.

Zwei Stunden später kommt jedoch ein neuer, für Milne recht erstaunlicher Funkspruch, der den früheren widerruft, dazu in einer Form, die es Milne ratsam scheinen läßt, eine Bestätigung der Richtigkeit abzuwarten. Die Bestätigung trifft um 18 Uhr ein, gefolgt von einer neuen Nachricht, in welcher die Beziehungen mit Österreich als kritisch bezeichnet werden. Darauf hält Milne es für seine Pflicht, so zu handeln, wie es die Instruktionen für den Kriegsfall mit Österreich-Ungarn vorschreiben. Ist doch eine ganze Schlachtflotte, die jeden Augenblick Feind werden kann, wichtiger als zwei einsame Kreuzer!

Dann, am nächsten Mittag, teilt London unzweideutig mit, daß der Alarm falsch sei, und erteilt den Befehl, die Verfolgung der „Goeben“ fortzusetzen. In der Admiralität war es „einem unsträflichen und gewissenhaften Schreiber eingefallen, Österreich den Krieg zu erklären!“ Das chiffrierte Telegramm, das die Eröffnung der Feindseligkeiten gegen Österreich anordnete, war unerfindlicherweise ohne irgendeinen höheren Befehl abgegangen. Mehr hat man von dieser merkwürdigen Begebenheit, die Souchon wertvolle 24 Stunden schenkte, nicht bekanntgegeben.

Nun befiehlt Milne Troubridge, wiederum vor der Adria zu patrouillieren. Er selbst fährt an der griechischen Küste entlang nach Süden, nur mit 10 Knoten, um seinen Kleinen Kreuzern die Gelegenheit zum Anschließen zu geben. Ohne sie hält er es für zwecklos, den schnelleren Gegner im Ägäischen Meer zu suchen.

Darauf rundet er Kap Maleas und läuft, zur gleichen Zeit, wo Souchon ohne jede Nachricht von Konstantinopel oder Berlin in aller Ruhe in Denusa kocht, mit allen seinen Schlachtkreuzern und „Weymouth“ in den Ägäischen Archipel ein.

Vor dem Zeitpunkt, als Milne mit seiner Hauptmacht Kap Maleas passierte — Sonntag abend, den 9. August, kurz vor 23 Uhr — waren nachstehende Telegramme abgesandt worden<sup>1)</sup>.

Zwei Tage früher:

Der russische Außenminister Sazonow an den russischen Botschafter Iswolskij in Paris:

Petersburg, 7. August 1914.

Unser Marineamt hält einen Versuch Österreichs für möglich, mit Hilfe der Türkei, deren Verhalten übrigens zweideutig ist, seine Flotte nach dem Schwarzen Meer zu senden, wo diese zweifellos ein Übergewicht über unsere Flotte haben würde, nachdem sie durch deutsche und vielleicht türkische Schiffe verstärkt sein wird. Durch dieses Manöver würde erzielt werden, uns einen empfindlichen Schlag zu versetzen. Infolgedessen ist es überaus erwünscht, möglichst bald festzustellen, auf welche Gegenwirkung Frankreichs und Englands wir rechnen können. Sinzugefügt muß werden, daß unsere Lage noch dadurch erschwert wird, daß alle von uns in unmittelbarer Nähe des Bosphorus unternommenen Vor-

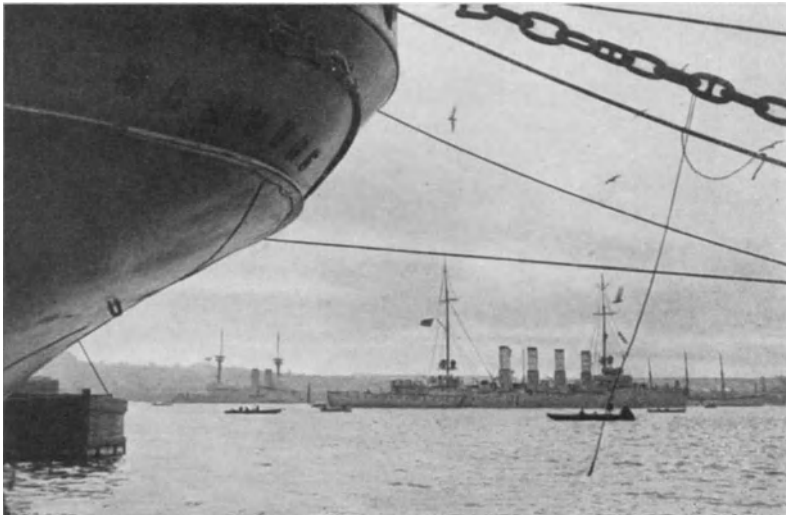
---

<sup>1)</sup> Aus den Geheimakten der russischen Staatsarchive im Auftrag des deutschen Auswärtigen Amtes 1925 und 1926 veröffentlicht. — Siehe im Quellenverzeichnis unter „Friedrich Stieve“.

## Konstantinopel



Einfahrt beim Leander-Turm



„Breslau-Midilli“, „Torgut Reis“ und die Stationsjacht „Loreley“  
im Goldenen Horn

beugungsmaßnahmen einen der Türkei gegenüber feindlichen Charakter tragen würden. Es wäre überaus erwünscht, das zu vermeiden, da nur das die Türken bewegen könnte, sich unseren Gegnern anzuschließen. Belieben Sie, dieses Telegramm dem Botschafter in London zu übermitteln.

Sasonow an Iswolksij.

Petersburg, 7. August 1914.

Dringend. Je schneller der österreichischen Flotte ein Schlag versetzt wird, um so schneller wird sich das Verhalten Italiens<sup>1)</sup> und Rumäniens zum Krieg offenbaren. Die Teilnahme dieser Mächte am Krieg gegen Österreich wird uns die Möglichkeit geben, einen bedeutenden Teil unserer Kräfte gegen Deutschland zu richten. — Gleichlautend nach London<sup>2)</sup>.

Ein Tag früher:

Sasonow an den russischen Botschafter Giers in Konstantinopel. Abschriften (telegraphisch) nach London und Paris.

Petersburg, 8. August 1914.

Dringend. Der deutsche Kreuzer „Goeben“ begibt sich, nachdem er Kap Matapan passiert hat, augenscheinlich in die Dardanellen. Ich ersuche Sie, gemeinsam mit dem englischen und französischen Botschafter der Pforte ernste Vorstellungen über die Verantwortung zu machen, die sie im Fall des Hindurchlassens der „Goeben“ durch die Dardanellen auf sich nimmt.

---

<sup>1)</sup> Am selben Tag hatten „sehr vertrauliche Verhandlungen“ zwischen Sasonow und dem italienischen Botschafter in Petersburg stattgefunden.

<sup>2)</sup> Am nächsten Tage fiel es dann dem „unsträflichen Schreiber“ in der Admiralität ein, das Kriegstelegramm gegen Österreich-Ungarn abzuschicken.

Sasonow an Giers.

Abschriften nach London und Paris.

Petersburg, 8. August 1914.

Dringend. Unter Bezugnahme auf mein Telegramm Nr. 1733 (das vorige). Wenn „Goeben“ und „Breslau“ in den Dardanellen eintreffen, müssen Sie gemeinsam mit dem französischen und englischen Botschafter darauf bestehen, daß die Schiffe die Dardanellen verlassen, oder im äußersten Fall, daß sie entwaffnet werden. Sissen sie die türkische Flagge und treten sie in den Bestand des türkischen Geschwaders ein, so entsteht dadurch eine ernste Lage; unser Schwarzmeergeschwader kann, nach den Worten des Marineamts, wenn es auch in eine schwierige Lage geraten wird, den Kampf mit der türkischen Flotte aufnehmen, selbst wenn diese durch die beiden genannten Schiffe verstärkt wird, falls die Türken sich hierzu versucht fühlen sollten. Lassen Sie es daher bei Ihren Bemühungen, eine Entfernung oder Entwaffnung dieser Schiffe zu erzielen, nicht zum Bruch kommen. Wenn jedoch „Goeben“ und „Breslau“ unter deutscher Flagge bleiben, so werden wir uns zu Massregeln gezwungen sehen, von denen Sie den Türken sagen können, daß sie von der nötigen Vorsicht diktiert werden.

Am gleichen Tag alarmiert Sasonow unter Bezugnahme auf obiges Telegramm noch separat seine Botschafter in Paris und London mit Abschrift nach Konstantinopel.

Giers an Sasonow.

Konstantinopel, 8. August 1914.

Heute erklärte mir der Großwesir, daß er die „Goeben“ und „Breslau“ unter keinen Umständen durch die Dardanellen lassen und auch weiterhin strenge Neutralität bewahren werde. Er bat mich, Ew. Exzellenz hiervon

telegraphisch Mitteilung zu machen. Nichtsdestoweniger halte ich die Lage für sehr ernst angesichts der großen Nervosität der Türken und des starken Einflusses der Militärpartei, die von den Deutschen aufgehetzt wird.

Der russische Botschafter Benckendorff in London an Sazonow.

London, 8. August 1914.

Der großbritannische Geschäftsträger in Konstantinopel hat den Auftrag erhalten, auf Entfernung oder auf sofortiger Abrüstung von Kriegsschiffen der kriegführenden Parteien, die in die Meerengen einlaufen, zu bestehen, zugleich aber energisch die Vorstellungen zu erneuern, daß die Neutralität der Türkei aufrechterhalten werden muß.

Auf dem höchsten Gipfel der Insel Denusa befindet sich eine frohe Gesellschaft von einigen Sonntagsausflüglern. Sie genießen Sonne und Seewind, schöne Aussicht und Weintrauben. Niemand könnte ahnen, daß zu dieser anscheinend so sorglosen Gesellschaft der Befehlshaber ihres Fahrzeuges vor der Landung die nicht gerade besonders herzlichen Worte gesagt hat: „Sie haben damit zu rechnen, daß wir gegebenenfalls keine Zeit haben, Sie noch vor dem Auslaufen an Bord zu nehmen!“

Dort weit unten liegt ein graues Schiff ohne Flagge, Name und Wappen wie zufällig von Kohlenkleidern verdeckt, und ergänzt seinen Kohlenvorrat aus einem Dampfer, an dessen anderer Seite ein zweites graues Schiff kohlt. Auf den beiden grauen Schiffen sind die Mützenbänder der Matrosen umgedreht. Auf dem Kohlendampfer — es ist der deutsche Levantedampfer „Bogadir“ — ist man nicht so lichtscheu. Auf den Mützenbändern seiner Matrosen steht klar und deutlich der Schiffsname „Polymitis“.

Bei auffrischendem Wind sind alle drei Schiffe in Gefahr, einander zu verletzten oder gegen die Felsenwände der engen Bucht zu treiben. Stunde um Stunde bleiben sie jedoch dort und setzen die Kohlenarbeit fort.

Augustabend am Bosphorus.

Der deutsche Botschafter sitzt mit seiner Gattin und dem Kommandanten des Stationärs beim Abendessen in seiner Sommerwohnung in Therapia.

Es ist 20 Uhr.

Da wird dem Botschafter gemeldet, daß der Adjutant des Großwesirs ihn zu sprechen wünsche.

Alle sind erstaunt. Nur ganz außerordentlich wichtige Gründe können die türkische Achtung vor Mahlzeitstunden beseitigen.

„Du mußt gehen!“ sagt die Baronin.

Drei Minuten später kehrt der Botschafter zurück. Er sagt nichts, ist flüchtig weiter. Beißt, in Gedanken vertieft, auf seine Lippen. Spricht nur mit kurzen Worten das Notwendigste.

Nach der Mahlzeit sagt er zu Humann:

„Kommen Sie mit!“

In seinem Zimmer gibt er dem Korvettenkapitän einen Brief.

„Lesen Sie!“

Links oben ist das Wappen des Prinzen Said Salim mit Angabe seiner fürstlichen ägyptischen Würde. Der Inhalt des Briefes lautet:

„Ich flehe Sie an, nehmen Sie davon Abstand, ‚Goeben‘ nach den Dardanellen kommen zu lassen. Das würde die Kriegserklärung der Entente an die Türkei veranlassen. Wir sind aber nicht fertig zur Kriegführung. Das würde unser Reich vernichten, das Reich, dessen Geburt nach Tschataldscha Ihr Verdienst ist. Lassen Sie Ihr eigenes Kind nicht untergehen. Lassen Sie ‚Goeben‘ nicht nach den Dardanellen kommen. Ich flehe Sie an!“

Stillschweigen.

Was tun? Souchon hat schon in der vorigen Nacht über „General“ die Aufforderung erhalten, einzulaufen.

Nach einigen Minuten ergreift Wangenheim das Wort: „‚Goeben‘ ist die Korsettstange, mit der ich die alte türkische



Dame aufrecht erhalten kann, das Rückgrat meiner Politik. Sie muß kommen! Gehen Sie zum Großwesir. Bitten Sie ihn höflich, seinen Brief zurückzunehmen. Wenn er darauf nicht eingeht, ersuchen Sie ihn dazu. Ist er immer noch dagegen, dann werden Sie bestimmter. Und, falls das nicht hilft, stellen Sie ihm das Ultimatum mit dem Lösungswort: Rußland!"

Der junge Seeoffizier kann nicht gehen, ohne sich über Bedeutung und Inhalt des politisch so schwerwiegenden Auftrages noch einmal zu vergewissern.

"Ich soll", sagt er, „a) den Großwesir höflichst bitten, seinen Brief zurückzunehmen; falls das nicht erreicht wird, b) ihn darum ersuchen; c) in immer festerer Form; d) endlich das Ultimatum stellen, entweder das Einlaufen der ‚Goeben‘ zu gestatten oder wir lassen Rußland über die Türkei herfallen!"

„Ganz richtig!"

In zehn Minuten ist das Auto vor dem Großwesirpalais in Jeniköi.

Die Dienerschaft ist erstaunt, Sumann zur Tischzeit kommen zu sehen.

„Die Minister sitzen beim Essen!"

Sumann wird in ein Nebenzimmer geführt. Dort überlegt er eifrig, wie das Gespräch anzufangen sei, wie man die Hände in die Ärmel zu schieben habe, ohne sie in die Tasche zu stecken.

Mitten in seinen fieberhaften Gedanken sieht er im Dunkel eine Tür aufgehen.

Ein Gesicht erscheint in der Öffnung.

Er spannt seine Augen an.

Das Gesicht lächelt.

„Enver!"

„Du hier zu dieser Stunde! Was ist denn los?"

„Ach, ich weiß, der Himmel hat Dich jetzt zu mir gebracht! Hier! Lies!"

Enver liest den Brief des Großwesirs und — lächelt, lächelt sein mädchenhaftes Lächeln.

„Sag! Was soll ich tun?“

„Nichts.“

„Nichts? Wieso? Warum? Sprich!“

„Goeben' ist auf meine Erlaubnis bereits eingelaufen!“

Sumann fällt Enver um den Hals . . .

\* \* \*

Nachdem Souchon in Denusa gekohlt hatte („Goeben“ nahm 415 Tonnen — Bestand 1175 Tonnen —, „Breslau“ 150 Tonnen — Bestand 381 Tonnen —, über), erhielt der Kohlendampfer Befehl, liegenzubleiben und seine Kohlen für die nächste Übernahme an Deck zu schaffen. Die Kreuzer lichteten 5.45 Uhr Anker und gingen allmählich auf 18 Seemeilen Marschgeschwindigkeit mit Nordkurs.

Um 1 Uhr nachts war über „General“ der Suntspruch von Kapitänleutnant Sumann eingetroffen:

„Einlaufen. Festung zur Kapitulation auffordern. Türkei-Flotte unter dem Befehl von englischen Seeoffizieren zurückgerufen. 2 Dampfer, ST.-Anruf: gfsu (Mora Hugo Stinnes) gdmf (Irmingard) Kohlen Regierungsdepot, nicht auslaufen Ägäisches Meer vor 11. August. Tschanak Kohlenlager Regierung zur Verfügung stellt.“

Hierauf wurde um 9 Uhr geantwortet:

„Werde sein 10. August, 5 Uhr nachmittags vor Dardanellen. Vorkehrungen treffen für Einlaufen.“

Als Souchon zwischen Chios und Psara Kurs auf die Dardanellen nahm, erreichte ihn 12.10 Uhr das Telegramm des Admiralstabes vom 9. August:

„Es ist von großer Bedeutung, daß ‚Goeben‘ sobald als möglich einläuft Dardanellen. Bescheinigen.“

Damit fiel die Last der Verantwortung der schweren Entscheidung in Messina von Souchon ab. Aber sowohl eine

Feindesflotte als auch die Türken selbst mit ihren Festungen und Minensperren konnten den Weg versperren. Fest entschlossen, auch mit Gewalt durchzubrechen und die Minensperren zu passieren zu versuchen, stürmte Souchon weiter.

Um 15.30 Uhr wurde bei klarem sonnigem Wetter die Dardanelleneinfahrt ausgemacht. Keine qualmende Feindesflotte, kein einziges Schiff war zu sehen! Da wurde an „General“ gefunkt:

„Sofort gehen nach Tschanak, Dardanellen. Reichsvertreter soll nachsenden eingehende Telegramme an Bawalor, Konstantinopel. ‚Goeben‘.“

Gefechtsklar, mit geladenen Geschützen, nähert sich Souchon dem Eingang. An der Nahe des Flaggsschiffes steigen Signalflaggen für die Signalstation Kap Selles hoch:

„Schicken Sie mir sofort einen Lotsen!“

Zwei türkische Torpedoboote laufen aus. „Signal auf dem Führerboot!“ ruft der wachhabende Maat auf „Goeben“. Die Spannung steigt ins Unerträgliche. Busse tritt ungeduldig von einem Fuß auf den anderen. Nur Souchon „strahlt göttliche Ruhe aus“.

– Nannie, Gustav, Sophie! liest der Maat laut.

Die Finger des Obergastes eilen durch die Seiten des Signalebuches. Bei vollkommener Stille könnte man fast die vor Spannung pochenden Herzen auf der Brücke hören. Endlich wird der Obergast fertig.

– Antwort: Folgen Sie mir!

Es ist 17.17 Uhr.

Souchon umarmt seinen „Chief“, den vortrefflichen Oberstabsingenieur Breuer, der es verstanden hatte, aus den Maschinen und den kranken Kesseln das höchste herauszuholen.

Wenige Stunden, nachdem die Schiffe in Tschanak vor Anker gegangen waren, trifft die Meldung ein, daß feindliche Kriegsschiffe vor der Dardanelleneinfahrt eingetroffen seien.

Am nächsten Tag erhält Souchon den Sunkspruch :

„Seine Majestät der Kaiser lassen Ihnen allerhöchste Anerkennung ausdrücken. Telegraphischen Bericht erstatten über Durchbruch.“

\* \* \*

„Wenn doch bloß mein erster Plan vom 27. Juli, die ‚New Zealand‘ nach dem Mittelmeer zu entsenden, als ‚Goeben‘ noch bei Pola lag, ausgeführt worden wäre!“ ruft Churchill später aus.

„Wenn wir am Nachmittag des 4. August das Feuer auf ‚Goeben‘ hätten eröffnen können!“

„Wenn wir weniger besorgt um die italienische Neutralität gewesen wären!“

„Wenn Sir Berkeley Milne die ‚Indomitable‘ nach Malta statt nach Biserta zum Kohlennehmen entsandt hätte!“

„Wenn die Admiralität ihm unmittelbare Instruktionen gegeben hätte, als sie am Abend des 5. erfuhr, wo ‚Goeben‘ stand!“

„Wenn Konteradmiral Troubridge in den Morgenstunden des 7. August sein Vorhaben nicht aufgegeben hätte!“

„Wenn die ‚Dublin‘ mit ihren zwei Zerstörern den Feind in der Nacht zum 7. abgefangen hätte!“

„— — — wäre die Geschichte der ‚Goeben‘ damit beendet gewesen!“

Zu diesen sieben „Wenns“ müssen wir zwei wichtige hinzufügen, die ein britischer Marineminister nie aussagen wird:

„Wenn der französische Admiral zum engen Zusammenarbeiten zwecks Vernichtung der zwei deutschen Kreuzer gekommen wäre; und

wenn die britische Regierung, nachdem sie erfahren hatte, daß ‚Goeben‘ wahrscheinlich nach den Dardanellen fährt, nicht nur ihrem Botschafter in Konstantinopel am 8. August hierfür Vorschriften telegraphiert, sondern auch ihren Mittelmeerchef über diesen äußerst wichtigen Umstand in Kenntnis gesetzt hätte — — — — —“

Dann wäre vieles anders gekommen!

Als die erstaunliche Tatsache, daß

19	französische	Linien-schiffe	von	zusammen	302399 t
12	"	Panzerkreuzer	"	"	138077 t
51	"	Zerstörer	"	"	etwa 24265 t
33	"	Unterseeboote	"	"	11957 t
also					
115	"	Kriegsfahrzeuge	"	"	476698 t

und

3	britische	Schlachtkreuzer	von	zusammen	53250 t
4	"	Panzerkreuzer	"	"	55250 t
4	"	Kleine Kreuzer	"	"	20850 t
2	"	Torpedokanonenboote	"	"	1530 t
16	"	Zerstörer	"	"	14400 t
10	"	Torpedoboote	"	"	1000 t
6	"	Unterseeboote	"	"	1680 t

also

45	"	Kriegsfahrzeuge	"	"	147960 t
----	---	-----------------	---	---	----------

das sind:

160	Kriegsfahrzeuge der Entente	"	"	624658 t <sup>1)</sup>
-----	-----------------------------	---	---	------------------------

ihre damals einzigen Feinde im Mittelmeer, die

2 deutschen Kreuzer von zusammen 27550 t,

nicht hatten hindern können, nach dem Kriegseintritt Frankreichs und Englands mehr als 1000 Seemeilen (etwa 2000 km) zurückzulegen, französische Küstenplätze zu beschießen, zweimal zur Kohlenübernahme tagelang liegenzubleiben und schließlich unbeschädigt in die Dardanellen einzulaufen, als all dies in Deutschland bekannt wurde, schrieb ein junger Seeoffizier in sein Kriegstagebuch: „Also sind nicht alle Engländer Nelsons.“

Damit war der Nagel auf den Kopf getroffen, denn die englisch-französische Schlappe ist in erster Linie auf das Nichtbefolgen, der deutsche Erfolg auf das Befolgen der Lehren jenes großen Admirals zurückzuführen.

<sup>1)</sup> Reserve, Minenleger, Schulschiffe usw. sind nicht eingerechnet.

„Die Zeit“, sagt Nelson, „ist unser bester Bundesgenosse. Wir wollen sie in acht nehmen. Man sage so oder so, alles im Krieg hängt jedoch von der Zeit ab. Fünf Minuten können Sieg oder Niederlage entscheiden.“

Mit einigen Knoten Marschgeschwindigkeit mehr oder mit rechtzeitig getroffenen Vorbereitungsmaßnahmen hätte der französische Flottenchef die Beschießung von Bône und Philippeville verhindern, ja die Angreifer vielleicht sogar vernichten können. Der Erfolg Souchons an der algerischen Küste beruhte in erster Linie auf seinem „besten Bundesgenossen“, der Zeit, die er trefflich auszuwerten verstand.

Die britischen Admirale folgten jedoch buchstäblich den vielen Vorschriften ihrer Admiralität. Und das Ergebnis? — Ein völliger Versager!

„Die Admirale und Schiffskommandanten“, sagt der jahrhundertalte Geist Nelsons hierzu, „werden wohl verstehen, auch selbständig zu handeln, unabhängig von Signalen, denn sie können in solchem Fall (Gefecht) entweder mißverstanden werden oder Verzögerung verursachen, wenn es dem Oberbefehlshaber aus irgendeinem Grund unmöglich ist, sie rechtzeitig zu geben.“

Für ein solches Handeln waren aber weder die britischen Admirale vom Jahre 1914 geschult, noch war die Admiralität in London ihm gewachsen.

Um im gebotenen Sinne der Seekriegführung im Mittelmeer und später auch in der Türkei zu handeln, hatte Souchon keiner Signale und keiner Befehle bedurft; er hatte auch keine erhalten.

Er besaß den persönlichen Mut Nelsonscher Prägung und ein hohes Verständnis für das — so oft mißverständene! — Wesen des Seekrieges; dazu die klare Überzeugung, daß die einzige erfolgversprechende Art der Seekriegführung die des rücksichtslosen Angriffs ohne ängstliche Schonung des eigenen Materials ist. Danach hat er gehandelt, danach bemasß sich auch sein strategischer Erfolg — kaum geringer als der des größten Seekriegshelden der Geschichte.

Der Geist ist wichtiger als die Mittel!

\* \* \*

Aus der Presse der Kriegszeit:

„12. August (1914). Dem Panzerkreuzer ‚Goeben‘ und dem Kleinen Kreuzer ‚Breslau‘ ist es gelungen, nach Ergänzung ihrer Kohlenvorräte in Messina wieder die hohe See zu gewinnen.“ (Amtliche Mitteilung.)

„Rom, 12. August. Der Corriere d'Italia schreibt: Vom militärischen Standpunkt aus sei die Fahrt der ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ ein großer Erfolg und gereiche der deutschen Marine zur höchsten Ehre.“

„Berlin, 17. August. Nicht nur englische, sondern auch italienische Blätter brachten die Meldung, daß ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ havariert in Pola eingelaufen seien. Auch diese Meldung ist wahrscheinlich, wie so viele Falschmeldungen der letzten Tage, auf englische Ausstreuungen zurückzuführen. Wir sind ermächtigt, zu versichern, daß ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ vollkommen unbeschädigt sind.“

„Das Meisterstück des deutschen Kriegsschiffbaues, Panzerkreuzer ‚Goeben‘, der zusammen mit dem Kleinen Kreuzer ‚Breslau‘ den Engländern und Franzosen schon so brav die Zähne gezeigt hat, ist schon seit Jahresfrist das Objekt kühnster Phantasien. Die Türken wollten ihn uns schon einmal abkaufen, die Engländer haben ihn — mit dem Maul wenigstens — zusammen mit der ‚Breslau‘ und dem wackeren ‚Panther‘, der den Franzosen seit Agadir schon im Magen liegt, bereits einmal auf den Grund des Meeres versenkt, ohne freilich verhindern zu können, daß er bald darauf wieder auftauchte, um abermals das Spekulationsobjekt sensationslüsterner Zeitungen zu werden. In verschiedenen auswärtigen Blättern ist davon die Rede, daß ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ von der Türkei angekauft worden seien, daß sie sogar schon ihre guten deutschen Namen mit türkischen vertauscht hätten und die Mannschaften bereits über Bukarest—Wien in die Heimat zurückgekehrt seien. Daran ist natürlich kein wahres Wort, und wir denken gar nicht daran, dieses schnellste Schiff der Welt nun etwa an die Türken zu verkaufen. Wir hoffen im Gegenteil, daß es unter der deutschen Kriegsflagge unseren Feinden noch recht oft zu schaffen machen wird. So viel wir wissen, sind ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ so gut wie unbeschädigt in Sicherheit, wo, das sollen unsere Feinde selbst erraten, die dann bei Gelegenheit und vielleicht früher als ihnen lieb ist, von diesen tüchtigen Vertretern unserer Flotte wieder hören werden.“

„London, 26. August 1914. (Naval and Military Record, die gelesenste englische Marinezeitschrift): Keine Kriegsbegebenheit, seitdem Schiffe gebaut werden, hat größere Überraschung hervorgerufen, als die Flucht der ‚Goeben‘ und ihres kleinen Begleiters ‚Breslau‘. Beim bloßen Sichten des Kleinen Kreuzers ‚Gloucester‘ nahmen die deutschen Schiffe Reißaus und suchten den Schutz der Dardanellen. Was immer der Ausgang des Krieges sein möge, dieser Vorgang ist kaum glaublich. Es ist nicht sicher, ob jetzt endlich der deutsche Admiralstab mit der Sprache herauskommen und dem deutschen Volk das schmachvolle Los eingestehen wird, das diese beiden Schiffe im Mittelmeer ereilt hat.“



... und in der Türkei

„Regierung furchtsam, mit Ausnahme Enders, der wie eine Mauer für Deutschland steht.“

Aus einem Telegramm Wangenheims vom 17. August 1914.

Die Dardanellen boten „Goeben“ und „Breslau“ zunächst nur ein unsicheres Asyl. Für den Fall, daß es die Kräfte der türkischen Regierung übersteigen würde, diese zwei Kriegsschiffe einer kriegführenden Nation in den türkischen Gewässern zu behalten, gab der Admiralstab zu seinem am 10. August abgesandten Telegramm: „Es ist von großer Wichtigkeit, so schnell wie möglich gehen Konstantinopel, um zu zwingen, Türkei Stellung nehmen für uns auf Grund des abgeschlossenen Vertrages“ — den Zusatz „falls es nicht möglich, bleiben Konstantinopel, folgendes kommt in Betracht: 1.) Mit stillschweigender Zustimmung oder ohne ernstlichen Widerstand Türkei vor dem Durchbruch Schwarzes Meer zur Bekämpfung Rußland, oder 2.) Durchbruch versuchen Adriatisches Meer. Melden sobald klar zum Auslaufen, damit Österreich einen Vorstoß macht Otranto.“

Die Lage der türkischen Regierung war tatsächlich sehr heikel.

Sie hatte, um ihr Reich gegen die durch den Kriegsausbruch erhöhte russische Gefahr zu schützen, nachdem früher sowohl England als auch Frankreich mit Rücksicht auf Rußland ein Bündnis mit der Türkei abgelehnt hatten, am 2. August nachmittags einen Kriegsvertrag mit Deutschland gegen Rußland unterzeichnet und demgemäß sofort mit der Mobilmachung begonnen.

Gleich darauf erfolgte aber der für die Türkei völlig unerwartete Doppelschlag: Italien und Rumänien verließen den Dreibund, und Großbritannien trat in den Krieg gegen Deutsch-

land ein. Dazu blieb die Haltung der Balkannachbarn unbestimmt<sup>1)</sup>.

Alles das verwischte die Neigung der Türken, in den Krieg an deutscher Seite einzutreten, und der Großwesir nahm, wie wir gesehen haben, die Einläuferlaubnis für „Goeben“ und „Breslau“ zurück, um nicht die Kriegserklärung der Entente an die Türkei zu veranlassen.

Als der junge und verantwortungsfreudige Kriegsminister Enver-Pascha, fest überzeugt, daß die Engländer aus Rücksicht auf den Islam nicht hinter den deutschen Kreuzern gewaltsam einlaufen würden, die Schiffe eigenmächtig hereingelassen hatte, wurde die Lage der Regierung immer peinlicher. Einerseits mußte sie den Deutschen Entgegenkommen zeigen, um Deutschlands Türkenfreundlichkeit erhalten und womöglich ausnützen zu können, andererseits sollten aber damit die Beziehungen zu den Ententemächten nicht gebrochen werden, weil es in jeder Hinsicht wichtig war, Zeit zu gewinnen. Ein glücklicher Umstand wies der Regierung den goldenen Mittelweg, als die Ententemächte gegen das Einlaufen der deutschen Kriegsschiffe scharf protestierten und Deutschland selbst eine vorläufige Scheinentwaffnung der Schiffe kalt ablehnte: die Regierung erklärte ganz einfach, sie habe die Schiffe als Ersatz für die zwei in England für die Türkei gebauten, aber von

---

<sup>1)</sup> Das Berliner Auswärtige Amt hatte am 3. August Wangenheim beauftragt, die türkische Regierung „wegen unserer Schiffbewegungen im Mittelmeer um vorläufige Geheimhaltung des Bündnisses zu ersuchen“. Am nächsten Tage, als es schien, „England wird uns möglicherweise noch heute oder morgen den Krieg erklären“, mußte Berlin, ohne Rücksicht auf Heil oder Unheil der Mittelmeerddivision, auf sofortige Kriegserklärung der Türkei gegen Rußland drängen, „um zu verhüten, daß Pforte unter Eindruck englischen Vorgehens uns im letzten Moment ausbricht“. Jetzt hatte die Türkei selbst das größte Interesse, ihr Bündnis mit dem kriegführenden Deutschland geheimzubehalten. Wann ersubren nun die Entente-Regierungen davon? Aus gewissen Gründen machte der damalige britische Marineminister nur sehr unbestimmte Hinweise in dieser wichtigen Angelegenheit, aber der französische Botschafter in Konstantinopel, Bompart, gab offen zu, daß seine Regierung und er hierüber schon am 8. August unterrichtet waren, wie auch das Ziel der „Goeben“ und „Breslau“, nachdem sie Kap Matapan passiert hatten, „nicht mehr bezweifelt werden konnte“.

England schon am 31. Juli mit Beschlag belegten Großkampfschiffe „Reschadieh V.“ und „Sultan Osman I.“ gekauft<sup>1)</sup>, und sie seien nun eingelaufen, um abgeliefert zu werden.

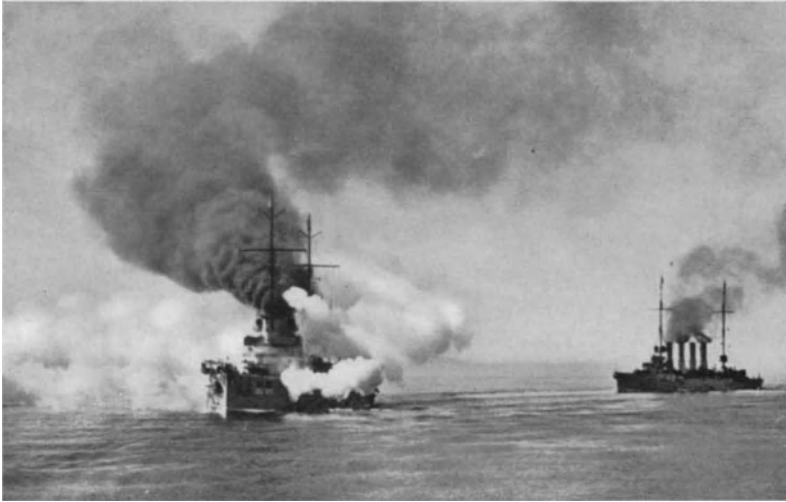
Die Haltung der Entente streifte zwar an Kriegsdrohung, sie ließ es aber nicht zum Bruch kommen, und allmählich glückte es der türkischen Diplomatie, sich durch die „Goeben“-Wirrnis hindurch zu manövrieren. Konstantinopel ist nicht umsonst als die hohe Schule der großen Politik gepriesen worden!

Souchon hatte gehofft, bald nach der Ankunft in der Türkei die Russen im Schwarzen Meer angreifen zu können. Es kam aber anders. Er wurde am 15. August auf Envers Drängen zum Chef der schwimmenden türkischen Seestreitkräfte (Kapudan-Pascha) ernannt, und seine braven deutschen Kreuzer setzten am nächsten Tage in höchst feierlicher Weise die türkische Flagge, wobei man „Goeben“ auf „Tawus Sultan Selim“ (Sultan Selim der Strenge, regierte 1512—1519) und „Breslau“ auf „Midilli“ (Mythilene) taufte. Offiziere und Mannschaften trugen fortan anstatt der bisherigen Kopfbedeckung den roten Fes. So wurde Souchons weitere Kriegstätigkeit von der Türkei mit abhängig. Es hieß daher zunächst, die geringe Kriegsbereitschaft des Landes möglichst zu erhöhen.

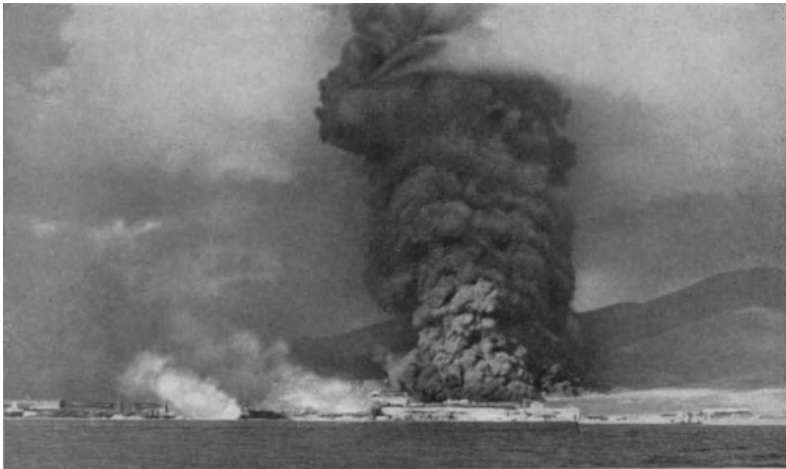
Die dringendste Sorge Souchons galt der Sicherung der Meerengen. Die Verteidigung der Dardanellen und des Bosphorus war derart vernachlässigt, daß sie einen Durchbruch auch geringerer Streitkräfte schwerlich hätten abschlagen können. Die Geschütze waren größtenteils von den verschiedensten Arten und Kalibern, überdies waren mit ihnen fast nie Schießübungen abgehalten worden. Das Personal stand in bezug

---

<sup>1)</sup> „Reschadieh V.“ trug in der britischen Flotte den Namen „Erin“, war bestückt mit zehn 34-em- (13,5 Zoll) und sechzehn 15-em-Geschützen und lief 21 Knoten. „Sultan Osman I.“ hieß im englischen Dienst „Agincourt“, hatte die stärkste schwere und Mittelartillerie der großen Flotte, nämlich vierzehn 30,5-em- und zwanzig 15-em-Geschütze, dafür aber einen schwachen Panzerschuß, und lief 22 Knoten. Diese wertvollen Schiffe bildeten eine bedeutende Verstärkung der britischen Flotte. Churchill behauptet sogar: „Mit einem Kräfteüberschuß von nur sieben Dreadnoughts (der deutschen Hochseeflotte gegenüber) konnten wir ohne diese beiden schönen Schiffe nicht auskommen.“



Erwiderung des Abschiedsaluts der Österreichisch-ungarischen Flotte  
durch „Goeben“ auf der See von Triest  
27. März 1914



Towerofisjß brennend nach der Beschießung durch „Breslau“  
29. Oktober 1914

auf Ausbildung durchaus nicht auf der erforderlichen Höhe, die nötigen Instrumente und Geräte fehlten, die Bewachung auf dem Wasser war mangelhaft. Torpedobatterien waren nicht vorhanden, und die reichlich überalterten Minen waren zum größten Teil auf weite Abstände gelegt. Überdies war es der starken Strömung wegen fraglich, ob sie sich an derselben Stelle lange Zeit halten würden.

Bereits zwei Tage nach dem Einlaufen in Konstantinopel besprach Souchon mit dem General Liman von Sanders die Notwendigkeit, mit allen verfügbaren Mitteln die Dardanellenbefestigungen zu verstärken. Es wurde zunächst ein deutscher Seeoffizier mit dem erforderlichen Personal und einer guten S.T.-Anlage als Beobachter nach den Dardanellen abkommandiert.

Am 15. August hatte Souchon, ohne jemanden zu befragen, Personal und Material aus der Heimat zur Leitung und Teilbesatzung der Küstenbefestigungen, der Kriegsfahrzeuge und sonstigen Einrichtungen der Flotte angefordert. Ende August trafen die angeforderten Offiziere und Mannschaften, nach Überwindung erheblicher Schwierigkeiten, mit Hilfe von falschen Pässen und recht beträchtlichen Schmiergeldern, über das wenig freundlich gesinnte Rumänien unter der Bezeichnung „Sonderkommando“ in Konstantinopel ein.

Unter den Angekommenen befand sich der Admiral v. Usedom, der den Oberbefehl über die Befestigungen der Dardanellen und des Bosporus erhielt, sowie Vizeadmiral Merten, der als Vertreter des Türkischen Großen Hauptquartiers in die Dardanellen nach Tschanak kam, um von hier aus die Vorbereitungen zur Verteidigung dieser wichtigen Wasserstraße zu treffen und später selbst zu leiten. Die weiteren 24 Offiziere und 432 Mann wurden zum größten Teil den Küstenbefestigungen zugeteilt. Einige Spezialisten kamen, nebst dafür geeigneten Mannschaften von „Goeben“ und „Breslau“, als Ausbildungspersonal auf die türkischen Schiffe und in das Marinearsenal.

Obgleich das Sonderkommando von Enver-Pascha selbst bereitwilligst aufgenommen wurde, stießen zunächst sowohl

die Neuangekommenen als auch die Angehörigen der Mittelmeerdivision auf große Schwierigkeiten, die aber durch zähes Aushalten und unermüdlichen Eifer nach und nach überwunden wurden.

Die Schiffe der türkischen Flotte befanden sich in einem nicht zu beschreibenden Zustand der Verwahrlosung. Sie lagen seit langen Jahren still im Goldenen Horn und waren niemals zu Fahrübungen und dergleichen herangezogen worden. Die Marinemannschaften, Offiziere einbegriffen, waren ebenso vernachlässigt und hatten in keiner Weise irgendwelche Ausbildung genossen. Dieser, noch aus der Zeit Abd-ul-Hamids stammende Zustand war absichtlich herbeigeführt worden, weil der Sultan aus ständiger Besorgnis um seine eigene Person der Flotte Kohlen und Munition vorenthielt und sie dadurch zur Untätigkeit und zum Stilliegen gezwungen hatte. (Bei den Marinemannschaften kamen auf etwa 10000 Mann rund 8000 Offiziere!)

Als Souchon den Oberbefehl über die türkische Flotte erhielt, weilte in Konstantinopel noch immer die englische Marine-mission unter dem Kommando des Admirals Limpus, die vor einigen Jahren von den Jungtürken zur Reorganisation der Flotte berufen worden war. Erst nach langen, sehr energischen Anstrengungen gelang es Souchon, die Entfernung dieser Engländer Mitte September durchzusetzen.

Inzwischen hatte sich das deutsche, auf die türkischen Schiffe abkommandierte Personal trotz des anfänglich passiven Widerstandes, des unglaublichen Schmutzes und des zahllosen Ungeziefers an Bord heimisch gemacht. Mit zäher Geduld wurden die Schiffe gesäubert, wurde alles Fehlende ergänzt, wurden die Mannschaften an den Geschützen und im Signaldienst ausgebildet. Was brauchbar war, wurde herangezogen, um die Flotte wieder zu einem brauchbaren Kriegsinstrument zu machen, alles übrige wurde ausgemerzt.

Maschinen und Kessel der Schiffe wurden unter Leitung der wenigen deutschen Ingenieure überholt und instandgesetzt. Es geschah alles, um die noch verwendbaren Schiffe wieder

fahrbereit zu machen. Bei dieser Gelegenheit stellte es sich heraus, daß die englische Marinemission nicht die geringsten Anstrengungen gemacht hatte, um Ordnung in das herrschende Chaos zu bringen.

Im Laufe weniger Wochen glückte es, eine größere Anzahl von Schiffen wieder fahr- und verwendungsbereit zu machen und die an und für sich brauchbaren und willigen Mannschaften so weit heranzubilden, daß mit den Schiffen zunächst Fahrübungen und daran anschließend auch Schießübungen abgehalten werden konnten.

Mit nicht geringerer Tatkraft wie das Flottenkommando selbst ging das Oberkommando der Meerengen vor, das Admiral v. Usedom unterstand. In unglaublich kurzer Zeit wurden die alten Befestigungsanlagen am Bosphorus und an den Dardanellen wieder instandgesetzt, neue Geschützstände eingerichtet, Signal- und Kommandowesen ausgebaut, Entfernungsmessen geübt, Schießübungen abgehalten und dergleichen mehr. Dem wichtigen Minenwesen wurde besondere Aufmerksamkeit gewidmet, die vorhandenen alten Minen wurden durch deutsche Spezialisten sachgemäß in Ordnung gebracht. Auch Minensuch- und Minenräumflottillen wurden, wenn auch mit dazu wenig geeigneten Fahrzeugen, gebildet.

Was in diesen wenigen Wochen von einigen Hundert deutscher Männer durch Tatkraft, Ausdauer und Energie, allen Widerständen zum Trotz, geschaffen wurde, ist kaum faßbar und hätte vorher wohl niemand überhaupt für möglich gehalten. Obwohl Souchon durch seine hartnäckige und aufreibende politische Tätigkeit ständig in Anspruch genommen war, fand er doch noch die Zeit, sich überall persönlich von dem Fortgang der in Angriff genommenen Aufbauarbeiten in der türkischen Flotte zu überzeugen. Ständig begleitet von seinem Ersten Admiralstabsoffizier, Korvettenkapitän Busse, besichtigte er laufend den Fortgang der Arbeiten und ließ sich die in Ausbildung befindlichen Mannschaften vorführen, unter denen er bald als der „Kapudan-Pascha“ bekannt und beliebt war. Instinktiv fühlten die Leute, daß sie in diesem Vorgesetzten



einen Mann vor sich hatten, der für ihre eigenen persönlichen Bedürfnisse das richtige Verständnis hatte. Große Unterstützung fand Souchon in der mohammedanischen Geistlichkeit, die in ihm einen Beschützer des Islam sah; ein Umstand, den er geschickt mit zu benutzen wußte.

Souchon bemühte sich ferner unablässig darum, die türkische Regierung davon zu überzeugen, daß sich das Türkenreich unter keinen Umständen aus den herrschenden Kriegswirren freihalten könne, daß es zu einer Entscheidung innerhalb kurzer Zeit unfehlbar gezwungen werden würde, und daß ein Zusammengehen mit den Mittelmächten die sicherste Gewähr für den Bestand der Türkei sei. Vorerst fand er jedoch bei einem großen Teil der türkischen Machthaber härtesten Widerstand. Es bedurfte großer Geduld und zäher Arbeit, ehe es ihm nach und nach gelang, immer mehr Mitglieder der Regierung von der Richtigkeit seiner Argumente zu überzeugen.

Die Zwischenzeit benutzte er, um in jeder Hinsicht die Kriegsvorbereitungen weiterzutreiben. So veranlaßte er u. a. auch, daß im Großen Hauptquartier eine Zentralstelle geschaffen wurde, der alle in türkischen Gewässern befindlichen Schiffe, auch die ausländischen, unterstellt wurden. Diese Abteilung, die die Bezeichnung „Seetransport-Abteilung des Kriegsministeriums“ erhielt, stand unter der Leitung des deutschen Kapitänleutnants d. R. Alfred Hoefler. Ihr oblag die Pflicht, alle geeigneten Seeschiffe in Bereitschaft zu stellen, mit Kohlen, Proviant, Wasser usw. zu versorgen und sie in solchem Zustand bereit zu halten, daß eventuell notwendige Truppen- und Kriegsmaterialtransporte sofort vorgenommen werden konnten. Ferner wurde die große Funkstation Okmeidan, unweit der Stadt auf einem Hügel gelegen, die bisher nur unvollkommen gearbeitet hatte, mit deutschem Marinepersonal belegt, welches diese wichtige Station auch bald soweit in Ordnung hatte, daß ein regelmäßiger drahtloser Verkehr mit Deutschland sichergestellt war.

Ohne Unterlaß wurde an der Ausbildung des Personals und der Instandsetzung der Schiffe weitergearbeitet, dabei aber auch

Rücksicht genommen auf die Eigenart und das Empfinden der Türken, besonders auf die rituellen Gepflogenheiten der Mohammedaner, die aber nach und nach so festgelegt wurden, daß sie den Dienstbetrieb nicht allzusehr beeinflussten und benachteiligten.

Die ersten Fahrversuche der türkischen Kriegsfahrzeuge führten zu mancherlei Zusammenbrüchen, die aber bald wieder behoben wurden. Immer wieder wurden die Schiffe, nachdem sie zunächst einzeln gefahren hatten, in kleineren und größeren Verbänden zu Fahrübungen ins Marmarameer hinausgeschickt und dabei Artillerie- und sonstige Gefechtsübungen vorgenommen. Mit schwerem Seufzen fügten sich die anfänglich widerstrebenden türkischen Offiziere dem eisernen Muß. Alle ihre Einwände, wie z. B. die eifrig vertretene Ansicht: man müsse die Schiffe schonen, damit sie beim Bedarf verwendungsfähig seien, halfen nichts. Jetzt hieß es: fahren, fahren, fahren! Unermüdlich trieb Souchon das militärische Erstarken der Türken vorwärts.

Damit stieg aber die Neigung der Türken, in das Weltringen mit einzutreten, keineswegs. Der Umschwung an der Marne und die fast andauernden Rückschläge der Österreicher erschütterten den Glauben an den endgültigen Sieg der Mittelmächte. Zudem übte die Entente einen starken Druck auf Konstantinopel aus. Draußen vor den Dardanellen lagen still und drohend britische Kriegsschiffe, darunter die Schlachtkreuzer „Indomitable“ und „Indefatigable“, und es gab Tage, wo die Hauptstadt Kriegserfolge der Entente mit englischen und französischen Flaggen, sowie durch von diesen Mächten bezahlte Umzüge feierte. Die öffentliche Meinung wurde noch bis Anfang September durch deutschfeindliche Zeitungen beeinflusst, da fast gar keine deutsche Post durchkam.

Dabei legte die türkische Regierung in den langwierigen Verhandlungen mit Deutschland stets neue Forderungen vor, so daß der Glaube an das Losschlagen der Türkei immer mehr zusammenschmolz, was die Vorbereitungen lähmte. Bereits eine Woche nach dem Einlaufen der deutschen Kreuzer war Liman von Sanders zur Überzeugung gekommen, daß die

Türkei auf keinen Fall loszuschlagen werde, bevor Rußland nicht gänzlich besiegt sei. Er hatte, allerdings vergebens, den Kaiser um die Heimberufung der Militärmission gebeten, um überhaupt am Kriege teilnehmen zu können. „Dieses Warten“, schrieb ein junger Seeoffizier in sein Tagebuch am 1. Oktober, „ist wirklich eine zu harte unverdiente Geduldsprobe! Dabei der dauernde Kleinärger mit den Türken.“ Auch im deutschen Großen Hauptquartier schien „die Hoffnung auf die Türkei, nach einem Bericht des Admirals v. Uedom, vollkommen in ein Nichts zu versinken“ (Tirpitz am 26. September).

Doch Deutschland hatte in diesem Brennpunkt der Welt einen Vertreter, dem keine Schwierigkeit den Unternehmungsgeist lähmte, dem keine Verantwortung zu schwer war und kein Rückschlag den Blick aufs Ziel trübte.

Das war Wilhelm Souchon.

Ebenso entschlossen, wie er in Messina den Kurs wählte, den an seiner Stelle wohl neun von zehn Offizieren nicht gewählt hätten, ergriff er nun, trotz der starken Gegenströmung und auch des gelegentlichen Kleinmutes im eigenen Lager, immer wieder in den politischen Kampf in Konstantinopel ein. Es sollten einige Monate später, als die stählerne englisch-französische Riesenfaußt an der Tür des „franken Mannes“ fürchterlich donnerte, sehr schwere Tage in Souchons Leben eintreten; doch diese Wochen und Monate, wo er gegen die feindlichen Botschafter um die Haltung der türkischen Regierung kämpfte, waren für ihn, wie er selbst einmal äußerte, die allerschwersten.

Er ersuchte den Botschafter, den leitenden türkischen Persönlichkeiten mitzuteilen, daß er das Einlassen der Engländer in die Dardanellen mit Vernichtung der türkischen Flotte beantworten würde. Durch Humann und Paul Weitz, einen Agenten der Botschaft und Berichterstatter der „Frankfurter Zeitung“, gab er aus dem ihm zur Verfügung stehenden Fonds erhebliche Summen zur Beeinflussung der Konstantinopeler Presse aus und nahm überhaupt jede Gelegenheit wahr, um die Interessen seines Vaterlandes möglichst zu fördern.

Letzten Endes hätten jedoch sein ganzes diplomatisches Geschick und energisches Vorgehen, wie auch der bestehende

offizielle Vertrag mit der Türkei das Ziel nicht erreichen können, wenn er nicht ein Mittel in der Hand gehabt hätte, das seinen Gegnern fehlte: seine beiden kampffähigen Kreuzer als Kern der türkischen Flotte! Durch sie, und nur durch sie, war noch ein Losschlagen der Türkei gegen Rußland erreichbar.

Obwohl die Meerengenbefestigungen und die Flotte bis Mitte September kriegsbereit gemeldet waren, und die Mobilmachung, die als „Vorsichtsmaßregel“ galt, ihren Abschluß gefunden hatte, war die türkische Regierung noch immer nicht zum Kriegseintritt zu bewegen. Im Gegenteil, sie beabsichtigte, einen Teil der Einberufenen zu Erntearbeiten zu entlassen. Da forderte Souchon die Erlaubnis, mit der Flotte eine Übungsfahrt im Schwarzen Meer zu machen. Dort waren seit Jahrzehnten, außer im Balkankrieg, keine türkischen Kriegsschiffe mehr erschienen. Enver war einverstanden, drang aber mit seinem Standpunkt im Kabinett, wo es zu heftigen Kämpfen kam, nicht durch. Der Marineminister Dschemal-Pascha, der später den Oberbefehl in Syrien und Palästina übernahm, sandte an Souchon folgenden Sunkspruch:

„Auslaufen nach Schwarzem Meer der Flotte am 15. September nicht erlaubt. Es ist eine politische Unternehmung für türkische Regierung. Das kann nur Kabinett entscheiden. Eure Exzellenz werden nicht darüber entscheiden können, ebensowenig Marineminister oder Stellvertretender Oberbefehlshaber (Enver). Ich bitte Parade für 17. d. M. vorzubereiten. Dschemal.“

Souchon ging sofort zu Enver, besprach die Übungsfahrt mit ihm und erhielt sein Einverständnis sogar für einen von Souchon möglicherweise herbeigeführten Zwischenfall im Schwarzen Meer.

Jedoch schon am nächsten Tage bat ihn Enver, nichts gegen Rußland zu unternehmen, und auch der Botschafter, der von Berlin zum Losschlagen drängende Telegramme bekam, hielt den Zeitpunkt für eine Offensive für ungünstig, weil die Haltung Bulgariens zögernd, die Rumäniens beinahe feindlich war und günstige Nachrichten von den Kriegsschauplätzen fehlten.

Souchon war aber fest entschlossen, eine Übungsfahrt ins Schwarze Meer durchzusetzen, es koste, was es wolle. Als auch Enver wegen zu großer Opposition im Kabinett, das angesichts der Drohungen der Entente schlimme Folgen fürchtete, den Moment für eine Offensive nicht für günstig hielt, ging Souchon mit Humann und mit Envers Einverständnis zum Großwesir. Es kam zu einer heftigen Auseinandersetzung.

Als der Großwesir die von Souchon geforderte Erlaubnis nicht erteilte, machte dieser ihm Vorwürfe wegen der unentschlossenen Haltung der Türkei und beklagte sich, mit Versprechungen, Paraden usw. hingehalten zu werden. Er verlangte bis zum nächsten Abend eine bindende Genehmigung seiner Übungsfahrt ins Schwarze Meer. „Widrigensfalls“, schloß Souchon, „werde ich das tun, was mir mein militärisches Gewissen vorschreibt.“

Die Erlaubnis erhielt er niemals, aber er entschloß sich, hinsichtlich des Befahrens des Schwarzen Meeres sich nicht mehr an die türkische Regierung zu kehren.

Frühmorgens am 18. September liefen zwei große Torpedoboote „Gairat“ und „Muavenet“ ins Schwarze Meer aus, um nach Russen zu fahnden und sie anzugreifen. Sie fingen russische Sunktspruchzeichen auf, die vernehmlich stärker wurden, sichteten aber nichts und kehrten abends wieder zurück.

Am nächsten Nachmittage erhielt Souchon den Sunktspruch (über Ofmeidan):

„Zu Aufklärungsübungen können zwei Boote ins Schwarze Meer laufen. Flotte und Flottille muß erst weitere Befehle abwarten. Enver.“

Darauf liefen wieder zwei Torpedoboote und der Kleine Kreuzer „Berk“ (775 Tonnen) zur ST.-Übungsfahrt aus, am 21. September „Goeben“ selbst mit zwei Torpedobootten. So wurde der Regierung und der Entente „eine stärkere Pille nach der anderen zu schlucken gegeben“. Bald danach hielt die ganze Flotte Schießübungen im Schwarzen Meer ab.

Zu einem kriegerischen Zwischenfall kam es jedoch noch nicht. Souchon hielt sich zunächst von einem direkten Angriff zurück, und auch der Zufall führte nicht zu einem Zusammenstoß mit den Russen. Zum Glück für Souchon, denn sowohl militärisch wie politisch unterlag die Sache im Laufe der nächsten Wochen einer so wichtigen Entwicklung, daß in Frage gestellt werden muß, ob Souchon ohne sie sein Ziel überhaupt erreicht hätte.

Jede Woche war für die Instandsetzung der türkischen Fahrzeuge und die Neuberohrung der Kessel von „Goeben“ wertvoll, jede Woche brachte die Zusammenarbeit der deutschen Führer mit ihren türkischen Kameraden und Untergebenen vorwärts, förderte die Verständigung und Ausbildung. So wurden Mitte Oktober neben den zwei deutschfreundlichen Ministern Enver und Talaat noch der Justizminister Ibrahim-Bey und der sehr bedeutende Marineminister Dschemal-Pascha gewonnen.

Er hatte beim Kampf um die Kriegsteilnahme abseits gestanden. Noch am 9. August hatte er sich an Bord der Schiffe begeben, welche die Franzosen aus Konstantinopel in ihre Heimat zurückbrachten, und hatte diesen in einer Ansprache glückliche Fahrt und Kriegsruhm gewünscht. Jetzt kam er zu derselben Überzeugung, die Enver, Talaat und Souchon hatten, daß das Lebensinteresse der Türkei es erfordere, Rußland am Sieg im Weltkrieg zu hindern, weil sonst Konstantinopel mit den Meerengen unrettbar in die Hände der Russen fallen würde.

Endlich, als der Regierung deutscherseits am 14. Oktober eine Goldanleihe von 200 Millionen Franken unter der Bedingung des Losschlagens zugesichert war, aber der Großwesir nach Eingang des Geldes den Kammerpräsidenten Salil Bey ins deutsche Große Hauptquartier entsenden wollte, um dort vorstellig zu werden, daß die Türkei noch etwa ein halbes Jahr für Vorbereitungen bedürfe, war die Wartezeit Souchons zu Ende.

Er wußte nur zu genau, daß die sehr langsam vor sich gehende türkische Mobilmachung nie ganz fertig werden

würde, und daß die Kriegslage das Losschlagen der Türkei dringend erforderte. Daher erbat er sich von Enver eine schriftliche Unterlage, um einen Zwischenfall herbeizuführen und die türkische Regierung zu dessen Anerkennung zu zwingen; ebenfalls Befehle von Dschemal für die türkischen Schiffskommandanten, um ihres militärischen Gehorsams sicher zu sein.

Die Befehle des Marineministers: „Sie, der . . . . ., werden hiermit ersucht, den Befehlen des Admirals Souchon, der zum Admiralissimus der türkischen Flotte ernannt worden ist, während seines Aufenthaltes im Schwarzen Meer zu Übungszwecken buchstäblichen Gehorsam zu leisten, und ich verlange, daß Sie ohne Zaudern Alles ausführen, was zur Befolgung dieser Befehle nach Lage der Dinge notwendig ist. — Dschemal-Pascha“ — entsprachen jedoch nicht dem Zweck Souchons und dem vorher vereinbarten Text „im Frieden und im Krieg“. Die Aussicht, einen Befehl zum Eröffnen des verschlossenen persönlichen Angriffsbefehls von Enver zu bekommen, war gering, denn auch Enver mußte zugeben, daß die Armee zum Vorgehen noch nicht bereit war <sup>1)</sup>.

Er sagte Souchon jedoch absolute Freiheit zu, ob und wann dieser losschlagen wolle, und versprach ihm, den Bosphorus für seine Rückkehr offen zu halten. Schlimmstenfalls wäre er gezwungen, das Vorgehen als Eigenmächtigkeit des deutschen Admirals hinzustellen <sup>2)</sup>.

Das ist dem kühnen, unternehmungslustigen und verantwortungsfreudigen Admiral genug!

---

<sup>1)</sup> Den Befehl am 22. Oktober: „Die türkische Flotte soll die Seeherrschaft im Schwarzen Meer erringen. Suchen Sie die russische Flotte auf und greifen Sie sie ohne Kriegserklärung an wo Sie sie finden. Enver.“ bekam Souchon erst nach Beendigung des Krieges zu Gesicht.

<sup>2)</sup> Souchon hatte es durchgesehen, auch im türkischen Dienst deutscher Admiral zu bleiben, um möglichst selbständig zu sein. Wenn auch vom Heck der „Goeben“ die türkische Flagge wehte, so doch im Großlopp die deutsche Admiralsflagge; ein Zeichen dafür, daß die Befehlsbefugnis in deutschen Händen lag!

Während selbst der Botschafter den Kriegseintritt der Türkei für verfrüht hält, drahtet Souchon am 26. Oktober an den Chef des Marinekabinetts des Kaisers und an den Admiralstab :

„Auslaufe morgen mit Flotte Schwarzes Meer unter Vorwand Flottenübung, mit der Absicht angreifen, sobald eintrifft verabredetes Telegramm von Enver oder wenn Gelegenheit günstig — Divisionschef.“

Er hatte es schließlich bei Enver durchgesetzt, daß für die türkischen Kommandanten verschlossene Geheimbefehle ausgefertigt wurden, die erst auf seinen Befehl geöffnet werden durften. In diesen Befehlen wurde den türkischen Kommandanten mitgeteilt, daß die an Bord befindlichen deutschen Offiziere das Kommando zu übernehmen hätten, und daß deren Befehle strikt zu befolgen seien. Auf allen türkischen Fahrzeugen befanden sich außer einem deutschen Offizier einige wenige deutsche Leute von „Goeben“ und „Breslau“, sowohl an Deck, bei den Geschützen und auf der Kommandobrücke, als auch in den Maschinen- und Kesselräumen, um die genaue Befolgung der gegebenen Befehle zu überwachen und eventuell selbst mit zuzugreifen.

Souchon läuft am nächsten Morgen, dem 27. Oktober, mit allen fahrbereiten Schiffen aus dem Bosphorus aus, unter dem Vorwand einer Aufklärungs- und ST-Übung, aber mit dem festen Entschluß, die russischen Häfen und Schiffe anzugreifen und so den Kriegszustand zwischen Rußland und der Türkei gewaltsam herbeizuführen. Als er von Enver keine Ermächtigung zum Eröffnen und Befolgen des Angriffsbefehls erhält, ruft er, die volle Verantwortung auf sich nehmend, die deutschen und türkischen Kommandanten zur Sitzung auf das Flaggschiff, teilt diesen seine Absicht mit, gibt den Türken die schriftlichen Befehle Envers und läßt die türkische Flotte mit dem Flaggenignal :

„Tun Sie Ihr Äußerstes! Es gilt die Zukunft der Türkei!“

zum Angriff auf Rußland vorgehen.



Außer „Goeben“ und „Breslau“ gehörten zu Souchons Verband die beiden alten (früher deutschen) Linienschiffe „Saireddin Barbarossa“ und „Torgut Reis“, die Kleinen Kreuzer „Samidie“, „Berl“ und „Peif“. Ferner die Torpedoboote „Gairet“, „Muavenet“, „Taschos“, „Samsun“, sowie die beiden als Minenleger eingerichteten kleinen Dampfer „Nilufer“ und „Samsun“.

Ein genauer Operationsplan war für jedes einzelne Schiff ausgearbeitet. Der Angriff sollte an allen Stellen überraschend und möglichst gleichzeitig erfolgen. Alle feindlichen Seestreitkräfte und militärischen Anlagen an Land, wie Petroleumtanks, Getreidespeicher und dergleichen sollten möglichst zerstört werden.

Souchon stand mit „Goeben“, die ihre Kesselreparaturen am Tage vor dem Auslaufen beendet hatte, am 29. Oktober, 5 Uhr morgens etwa 20 Seemeilen westlich von Sewastopol und ließ die beiden Torpedoboote „Taschos“ und „Samsun“ mit ausgebrachtem Minensuchgerät vorausfahren, „Goeben“ selbst folgte den Booten mit etwa 10 Seemeilen Fahrt in Richtung auf die durch eine Lichtsperrre kenntliche Hafeneinfahrt. Dem Minenleger „Nilufer“, unter dem Kommando des Kapitänleutnants d. R. Cederholm, war es kurz vorher geglückt, unbemerkt von den russischen Wachfahrzeugen, 60 Minen unmittelbar vor der Hafeneinfahrt zu werfen.

Der Morgen bricht an. Drohend erheben sich die schweren und die Backbord-Kasemattgeschütze auf das diesige Land. Jeden Augenblick kann es dort aufflammen, denn die russischen Festungen und die Schwarze-Meer-Flotte haben frühzeitig alarmierende Nachrichten erhalten.

Odessa funkte schon vor 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden: „Kubaneg' ist gesprengt!“ „Kriegsschiff geht in den Hafen von Odessa und sprengt Schiffe!“ „Donez' ist umzingelt, hat Feuer eingestellt!“ „Der Major wird gleich kommen!“ — Dort waren die Torpedoboote „Gairet“ (Flottillenchef Korvettenkapitän Madlung) und „Muavenet“ (Halbflottillenchef Kapitänleutnant Sirle) mit Erfolg am Werk. In dieses Durcheinander funkentelegraphischer Meldungen war plötzlich um 4.45 Uhr ganz in der Nähe ein starker Sender eingefallen: „Krieg ist ausgebrochen!“

Das war Sewastopol!

Um 6.28 geht plötzlich das Blitzen und Donnern an Land los. Im Nu öffnet sich vor „Goeben“ ein langer, stahl- und verbrennenspeiender Feuerring. Alle drei Fahrzeuge laufen wie in einem Wasseräulenwald, der sie für Minuten fast gänzlich eindeckt.

Aber schon ist auch die „Goeben“ heran. Ihr I. Artillerieoffizier, Korvettenkapitän Knispel, nimmt das Fort Konstantin links von der Hafeneinfahrt als Hilfsziel zum Einschießen (auf 7800 m) und läßt dann mit Aufsatz 12000 m feuern, um das Arsenal und die Militärstadt zu erreichen, doch die herrschende diesige Luft behindert das Feuern wesentlich. Nach späteren Gefangenenausagen soll der angerichtete Schaden verhältnismäßig gering gewesen sein. Die meisten Geschosse seien über die Stadt hinweggegangen. Die Bevölkerung war sehr erschreckt und erwartete sofortiges Eingreifen der eigenen Flotte, was aber ausblieb.

Die Antenne der „Goeben“ wird heruntergeschossen. Einem jungen Oberleutnant oben im „Krähennest“ wird das Beinkleid durch Geschosßsplitter zerrissen. Am hinteren Schornstein krepieren drei schwere Granaten, ihre Sprengstücke richten an Deck nur geringen Schaden an und beschädigen einen Kessel, der sofort abgestellt werden muß. Das einzige mitgenommene Schiffsboot wird zersplittert.

Den Torpedobooten wird das Signal gegeben: „Gerät schlippen. Abdrehen!“ Danach läßt Souchon auch „Goeben“ abdrehen (6.35 Uhr) und um 6.45 Uhr das Feuer einstellen. Die Forts schießen noch einige Minuten, ohne zu treffen. Ihr Feuer ist zu wild und unregelt.

Inzwischen sind mehrere Rauchwolken in Sicht gekommen.

Im Nordwesten laufen drei moderne Torpedobootszerstörer nach Süden. „Goeben“ kann sie nur 5 Minuten beschießen, als sie bereits Kehrt gemacht haben und verschwinden. Das Führerboot („Leutnant Puschtschin“) wird beschädigt.

Nur drei Minuten schweigen die Kasemattgeschütze der „Goeben“. Dann nehmen sie ein neues Ziel unter Feuer, den größten Minenleger der Schwarz-Meer-Flotte, „Pruth“, der

bei Tagesanbruch aus Talta nach Sewastopol abgefahren ist. Schon die ersten Granaten setzen das Schiff, das 700 Minen an Bord hat, in Brand, die Besatzung geht schnell in die Boote. Der I. Offizier, Kapitänleutnant Kagutsky, begibt sich vorher nach unten, öffnet die Bodenventile und zündet die für diesen Fall vorbereitete Versenkladung an. Eine leichte Detonation im Schiffsinnern wird gehört. In vollem Priesterornat steht der siebenjährige Schiffsgeistliche (Vater Anton), ein Mönch, der seine letzten zehn Jahre auf der „Pruth“ zugebracht hat, an Deck, hebt sein Kreuzifix hoch, bekreuzigt die Mannschaft in den Booten und im Wasser und geht mit seinem Schiff unter.

„Samsun“ erhält den Befehl, die in den Booten befindlichen Mannschaften der „Pruth“ gefangenzunehmen und bringt 3 Offiziere, darunter den Kommandanten, und 72 Mann auf „Goeben“. Der Rest ist in Booten entkommen oder ertrunken.

Inzwischen ist der „Goeben“ eine andere Beute in die Hände gelaufen, und zwar der Dampfer „Ida“ aus Mariupol, mit einer Ladung Zucker für Sewastopol an Bord. Nach Übernahme der Besatzung wurde das Schiff durch Geschützfeuer versenkt.

Ein Flugzeug, das den Angreifern eine Zeitlang gefolgt ist, wirft seine Bomben weit hinter der „Goeben“ ab und kehrt nach Sewastopol zurück.

Mit dem militärischen Erfolg seines Angriffs kann Souchon zufrieden sein. Von allen Seiten laufen gute Nachrichten ein. „Breslau“ hat, nach Legen einer Sperre von 60 Minen vor dem Eingang der Straße von Kertsch, zusammen mit „Berf“ in zweistündiger Arbeit mit 308 Schuss etwa 50 Petroleumtanks, mehrere Getreidespeicher, Dampfer usw. in Noworossijsk zerstört; der Kleine Kreuzer „Samidie“ (Korvettenkapitän Freiherr von Kottwitz) hat die Hafenanlagen, Petroleumtanks usw. von Seodosia mit 150 Schuss belegt<sup>1)</sup>, und versenkt nachmittags einen mit Salz beladenen

<sup>1)</sup> Auf Souchons Befehl wurde vor Beginn der Beschießung nicht besetzter Städte ein Boot an Land geschickt mit dem Befehl, die Stadt innerhalb zwei Stunden von der Zivilbevölkerung zu räumen, da nach diesem Zeitpunkt alle militärischen Anlagen usw. durch Artilleriefire zerstört werden würden.

Segler (300 Tonnen), sowie einen leeren russischen Dampfer („Schura“, 1223 Tonnen). Die Torpedoboote „Gairat“ und „Muavenet“ unter Führung von Korvettenkapitän Madlung haben im Hafen von Odessa erfolgreich gearbeitet, indem sie dort eine Anzahl von Kriegs- und Handelsschiffen versenkten und einen Teil der Hafeneinrichtungen zerstörten. Dem Minenleger „Nilufer“ glückt es, außer dem Legen der Minensperre vor Sewastopol, den Fahrgastdampfer „Großfürst Alexander“ zu versenken, und der zum Minenlegen ausgerüstete alte Schlepper „Samsun“ hat auf der Kurslinie Odessa—Sewastopol 28 Minen geworfen. Kapitänleutnant Peter Hermann, der deutsche Kommandant dieses alten verbrauchten Fahrzeuges, machte eine ebenso schwere wie abenteuerliche Wikingerfahrt. Zeitweise befand er sich in unmittelbarer Nähe von beobachtenden russischen Fahrzeugen, von denen er eines, mangels anderer geeigneter Kampfmittel, mit seiner deutschen Besatzung entern wollte. Es entkam ihm jedoch, als dichte Nebelschwaden dazwischen traten. Auf der Rückreise nach dem Bosphorus fielen mehrere Leute des türkischen Personals ermattet aus. Mit schlechten Kesseln, einem lecken Kondensator, einer unklaren Hauptmaschine (von zweien) und versagendem Kompaß hat Hermann es geschafft, den Bosphorus wieder zu erreichen.

„Die wenigen deutschen Leute“, schreibt er im Kriegstagebuch, „haben mit fast übermenschlichen Anstrengungen und einer nicht genug zu rühmenden Frische und Freudigkeit alles getan und damit die Durchführung der Aufgabe ermöglicht.“

Ähnlich war es auf allen anderen türkischen Fahrzeugen.

Zu dem Waffenglück hatte Souchon ein ganz besonders günstiges, ruhiges Wetter für sein weit ausgedehntes Unternehmen angetroffen.

„Es ist gut!“ soll Dschemal-Pascha abends im Klub beim Eintreffen der Nachricht, bleich vor Wut aufspringend, gerufen haben. „Aber wenn es schief geht, ist dieser Souchon der erste, den ich hängen lasse!“

Und es schien zunächst schief zu gehen.

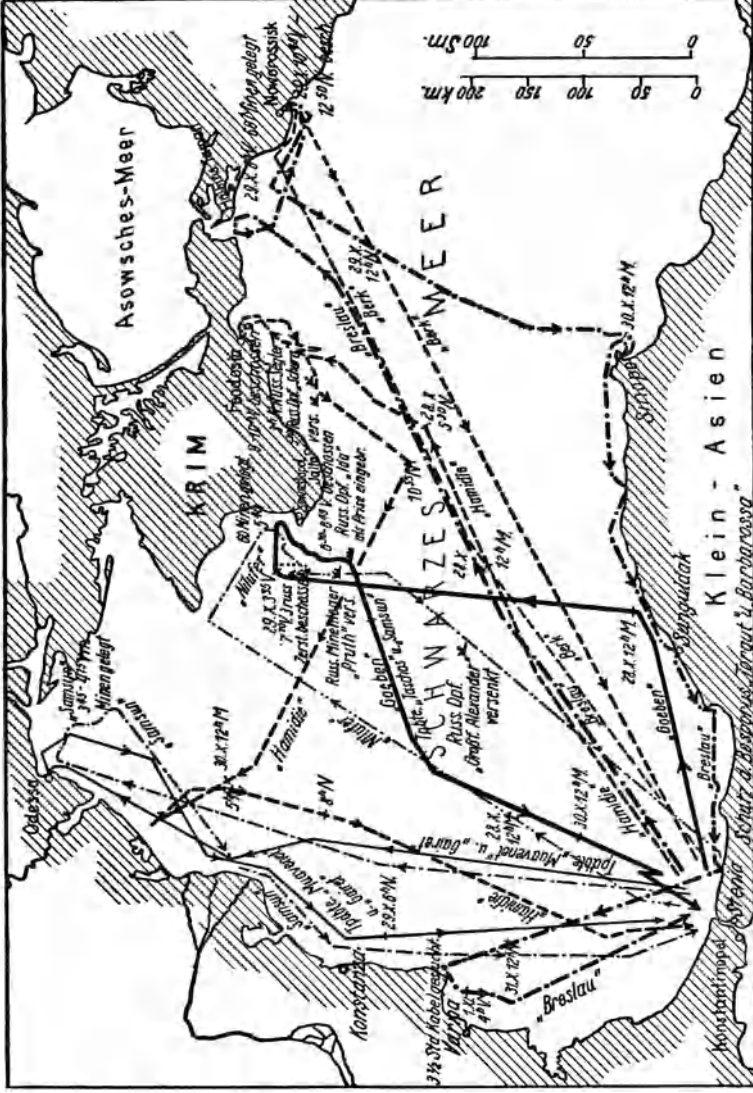
Der Ministerpräsident lehnte alle Verantwortung ab und beauftragte den Kriegsminister, die Flotte sofort zurückzurufen. Es brach eine schwere Krise im Kabinett aus. Wegen des Bairam-Festes<sup>1)</sup> mußte die Entscheidung auf den Abend (des 30. Oktober) verlegt werden.

Die Wartezeit ist für Souchon im Schwarzen Meer spannend. Wird Enver, der den Schritt nachträglich gebilligt hat, beim Entscheidungskampf im Kabinett nachgeben oder wird er gestürzt oder gar gemeuchelt werden? Souchon mit seinen beiden deutschen Schiffen wäre in diesem Falle allein gelassen, und er entschließt sich, aufs Äußerste zu gehen, mit Gewalt in den Bosphorus einzulaufen, die Befestigungen durch Schiffsartillerie und gelandete Matrosen zu nehmen und, wenn möglich, einen deutschfreundlichen Türken an die Spitze einer neuen Regierung zu bringen. Die ganze für Souchon günstige Entwicklung beruht auf Envers und Talaats Leben und Macht! Bricht alles zusammen, so gibt es für ihn und seine beiden Schiffe nur noch Endkampf gegen die Russen oder Engländer, wie es bei den anderen deutschen Auslandskreuzern der Fall war.

In der Nacht zum 30. Oktober, während „Goeben“ mit 8 Seemeilen weiterläuft, nimmt sie in fünf Stunden 900 Tonnen Kohlen vom längsseit festgemachten Dampfer „Irmingard“ über. Souchon erhält von Enver und dem Marineminister Dschemal-Pascha herzlich gehaltene Glückwunschtelegramme zu dem erfolgreichen Vorgehen.

Als sich „Goeben“ nachmittags dem Bosphorus nähert, ist weder von dem Bewachtungsschiff „Torgut Reis“, noch von der Minensuchdivision etwas auszumachen, und die Signalstation beim Anatoli-Leuchtturm antwortet nicht auf Anruf. Gleichzeitig meldet der Beobachter vom „Krähennest“: „Im Bosphorus wird scharf geschossen, man sieht die Aufschläge deutlich; drei Fahrzeuge sind zu erkennen!“

<sup>1)</sup> Die vier Bairam-Tage, die auf den 30. Oktober bis 2. November fielen, sind die größten Feiertage des mohammedanischen Jahres. Glückwünsche, Kinderbesucher, Besuche und Feststimmung kennzeichnen sie. Sie sind fastenfrei und beenden den heiligen Ramasân-Monat, währenddessen tagsüber nicht gegessen, getrunken und geraucht werden darf. Wenigstens nicht in der Öffentlichkeit.



Die ersten Kämpfe der Türkischen Flotte vom 27. Oktober bis 1. November 1914  
im Schwarzen Meer

Sind die Russen bereits bei der Vergeltung?

Souchon will schon ohne Rücksicht auf etwaige Minen-verseuchung zu Hilfe eilen, als sich beim Näherkommen herausstellt, daß die Befestigungswerke Schießübungen abhalten. „Goeben“ läuft unbehelligt in den Bosporus ein.

In Therapia wird um 17 Uhr für kurze Zeit gestoppt. Souchon bespricht mit Wangenheim die Lage und fährt dann mit „Goeben“ weiter bis nach Saidar-Pascha, wo das Schiff vor Anker geht.

Souchon hatte, um der türkischen Regierung die nötige Rechtfertigung für einen Kriegseintritt in die Hand zu geben, gemeldet, die russische Flotte habe die Feindseligkeiten eröffnet.

Dieses Vorgehen war politisch ebenso erforderlich und moralisch ebenso richtig oder falsch, wie das der britischen Regierung, die behauptete, sie habe ihre Weltmacht Belgiens wegen auf die Waagschale der Entscheidung geworfen. —

Da England an einem Kriege mit der Türkei sehr wenig gelegen war, schlug es vor, es möge durch eine gemischte Untersuchungskommission festgestellt werden, wer angefangen habe, der schuldtragende Flottenchef sollte zur persönlichen Verantwortung gezogen werden. Damit wäre die Krise unterdrückt worden. Dazu stellte es am Abend des 30. Oktober ein zwölfstündiges Ultimatum, in dem von der Türkei die Verwerfung des Vorfalls und die Entfernung deutscher Militär- und Marinebesatzungen verlangt wurden.

In einer stürmischen Sitzung der türkischen Regierung wurde beschlossen, die Deutschen zwar nicht zu entlassen, aber die Neutralität weiterhin aufrechtzuerhalten.

Der Großwesir bat den russischen Botschafter Giers zu sich nach Jeniköi und versicherte ihm, weder er noch die Regierung wünschten den Krieg, seine Stellung befestige sich mit jedem Tag, und er bat Giers, ihn bei der Verwirklichung seines aufrichtigen Wunsches zu unterstützen und es nicht zu einem Bruch mit Rußland kommen zu lassen. Als Giers auf Befehl seiner Regierung abreiste (31. Oktober), wendete sich der Großwesir am 1. November telegraphisch an den ottomanischen Geschäftsträger in Petersburg, Sahr-Eddin:

„Übermitteln Sie dem Minister des Äußeren Sazonow den Ausdruck unseres tiefen Bedauerns über den Abbruch der guten Beziehungen der beiden Mächte, der durch den feindlichen Akt der russischen Flotte herbeigeführt worden ist. Sie können der Kaiserlich Russischen Regierung versichern, daß die Hohe Pforte nicht verfehlen wird, eine angemessene Lösung dieser Frage zu finden, und daß sie alle Maßnahmen ergreifen wird, um die Möglichkeit einer Wiederholung solcher Vorkommnisse zu vermeiden. Schon jetzt können Sie dem Minister des Äußeren erklären, daß die ottomanische Regierung beschlossen hat, ihrer Flotte zu verbieten, in das Schwarze Meer auszulaufen. Unsererseits hoffen wir, daß die russische Flotte nicht an unseren Küsten kreuzen wird. Ich hoffe fest, daß die Kaiserlich Russische Regierung in dieser Angelegenheit denselben Geist der Versöhnung wie wir zeigen wird, im Interesse der beiden Länder.“

Es war also Souhon und den anderen Vertretern Deutschlands trotz monatelanger, intensivster Bemühungen und trotz des vorhandenen deutsch-türkischen Militärbündnisses nicht gelungen, die türkische Regierung zum Aufgeben der Neutralität zu bewegen.

Erst der Schlag, den Souhon eigenmächtig mit „Goeben“, „Breslau“ und den leichten türkischen Flotteneinheiten, unter türkischer Flagge, Rußland versetzte, war, obwohl rein militärisch nicht erheblich, für das Prestige der russischen Großmacht zu empfindlich, um hingenommen werden zu können.

Ohne seinen Verbündeten ein Wort zu sagen, erklärte Rußland der Türkei den Krieg.

Dieser entscheidende Schritt Rußlands war ganz entgegen den lang erwogenen Plänen seines Generalstabes und führte das Land ins Verderben.

Das Ziel Konstantinopel sollte in einem allgemeinen europäischen Krieg dadurch erreicht werden, daß alle Kraft der Verbündeten gegen Deutschland und Österreich-Ungarn gerichtet würde. Nach ihrem Niederwerfen wäre „Sarigrad“ dann zur natürlichen Siegesbeute Rußlands geworden. Damit die Türkei bis dahin ruhig bleibe, hatte Rußland ihr nach Kriegsausbruch sogar ein Bündnis angeboten.



Am 2. November wurde in Rußland nachstehendes Allerhöchstes Manifest herausgegeben:

„Von Gottes Gnaden, Wir, Nikolaus der Zweite, Kaiser und Selbstherrscher aller Russen, Zar von Polen, Großfürst von Finnland usw. usw. tun allen Unseren getreuen Untertanen kund:

In dem bisher erfolglosen Kampf mit Rußland haben Deutschland und Oesterreich-Ungarn, im Bestreben, ihre Kräfte auf jede Weise zu vermehren, die Hilfe der ottomanischen Regierung in Anspruch genommen und die Türkei, die von ihnen verblendet worden ist, in den Krieg mit uns hineingezogen. Die von Deutschen befehligte türkische Flotte hat es gewagt, unsere Schwarzmeer-Küste heimtückisch zu überfallen. Wir befahlen unverzüglich hierauf dem russischen Botschafter in Jarigrad, die Grenzen der Türkei mit allen Botschafts- und Konsulatschergen zu verlassen. Mit voller Ruhe und in der Hoffnung auf Gottes Beistand nimmt Rußland dieses neue Hervortreten des alten Bedrängers des christlichen Glaubens und aller slawischen Völker an. Nicht zum ersten Male haben die ruhmreichen russischen Waffen die türkischen Sorden zu überwinden, und sie werden auch diesmal den frechen Feind unseres Vaterlandes bestrafen. Zusammen mit dem ganzen russischen Volk glauben Wir unerschütterlich, daß die jetzige unsinnige Einmischung der Türkei in die Kriegsoperationen nur den für diese verhängnisvollen Gang der Ereignisse beschleunigen und Rußland den Weg erschließen wird, zur Lösung der ihm von den Vorfahren überlieferten historischen Aufgaben an den Gestaden des Schwarzen Meeres.

Begeben in Jarskoje-Sselo am 20. Oktober im Jahr Eintausendneunhundertundvierzehn nach Christi Geburt und im zwanzigsten Unserer Regierung.

Das Original ist von seiner Kaiserlichen Majestät Höchsteigenhändig unterzeichnet.

Nikolaus.“

### Aus der Presse der Kriegszeit:

„Berlin, 30. Oktober. Die Berliner Zeitung am Mittag berichtet: Nach einer offiziellen Meldung aus Konstantinopel haben einige russische Torpedoboote versucht, die Ausfahrt der türkischen Flotte aus dem Bosphorus ins Schwarze Meer zu verhindern. Die türkischen Schiffe eröffneten das Feuer und brachten zwei russische Fahrzeuge zum Sinken. Über 30 russische Seeleute wurden zu Gefangenen gemacht. Die türkische Flotte hatte keine Verluste.“

„Kopenhagen, 31. Oktober. Aus Petersburg wird gemeldet: Der türkische Angriff auf die Hafenstädte am Schwarzen Meer hat hier zunächst Bestürzung hervorgerufen, darauf aber Begeisterung ausgelöst. Eine große Volksmenge veranstaltete vaterländische Kundgebungen und zog unter Absingen der Nationalhymne durch Newski Prospekt.“

„Aus Petersburg wird gemeldet 31. Oktober. Die Now. Wr. erklärt: Wer nicht mit uns ist, ist gegen uns. Der Augenblick ist gekommen, die Maske zu lüften. Eine Doppelpolitik ist nicht mehr möglich. Das von uns befreite Bulgarien kann in diesem europäischen Kriege nicht Zuschauer bleiben. Der kleinste Versuch einer Übereinstimmung Bulgariens mit den Feinden Rußlands müßte als größter und schimpflichster Verrat an den Slawen angesehen werden. Bulgarien muß zwischen der Türkei und Rußland wählen. Nach dem Kriege, wenn die Lorbeeren geerntet werden, werden zur Tafel nur die Teilnehmer an dem riesenhaften Kriege geladen werden. Wer glaubt, am reich besetzten Tisch mit sitzen zu können, um die besten Bissen zu schlucken, ohne die nötigen Opfer gebracht zu haben, der irrt. Die Großmacht Rußland wird sich nicht sehr beunruhigen über die neuen Kämpfer. Es handelt sich um einen Feind, der in seinem Wahn alle Erfahrungen vergessen hat.“

„Wien, 3. November. Die Neue Freie Presse erfährt von maßgebender türkischer Seite: Nach hier eingetroffenen Berichten des türkischen Ministeriums war der Seekampf im Schwarzen Meer viel ernster, als die ersten Nachrichten annehmen ließen. Ein kleiner Teil der türkischen Flotte, der Übungen im Schwarzen Meer machte, wurde zunächst von den russischen Kriegsschiffen beobachtet und dann verfolgt. Die russischen Kriegsschiffe gingen bald darauf zum Angriff auf die türkische Flotte über. In dem Kampfe gegen die russische Flotte tat sich besonders das Linienschiff ‚Torgud Reis‘ hervor. Die Erfolge der türkischen Flotte lassen sich folgendermaßen zusammenfassen: Fünf russische Kriegsschiffe in den Grund ge-

bohrt und 19 Transportschiffe versenkt. Auf den Transportschiffen befanden sich, wie die gefangenen russischen Soldaten aus sagten, nicht weniger als 1700 Minen, die im Schwarzen Meer versenkt werden sollten. Schon diese Tatsache beweist die feindselige Absicht der russischen Flotte. Bei der Beschließung der Häfen wurden 55 Magazine, die Petroleum und Getreide enthielten, vernichtet, und zwar 50 in Sewastopol und Noworossiisk und 5 in Odessa."

"Wien, 3. November. Nach Ausbruch der Feindseligkeiten zwischen Rußland und der Türkei, sowie dem erfolgreichen Auftreten der ottomanischen Flotte, ist in den russischen Städten, die am Schwarzen Meer oder unweit deren Küsten liegen, eine Panik hervorgetreten. Die Schiffsagenturen haben den Betrieb eingestellt, der Geschäftsverkehr stockt gänzlich. Aus den Livadiaschlössern hat man alle Kostbarkeiten der Zarenbesitzungen nach Moskau übergeführt. Die größte Aufregung herrscht in Jalta, wo eine Massenflucht einsetzte. In Odessa ist es zu turbulenten Szenen unter der Bevölkerung gekommen, welche die Banken, die Amtsgebäude und den Bahnhof stürmte. In Seodostia hat das Bombardement großes Unheil angerichtet. Der Bahnhof, der nach Dshankoi führenden Bahn ist in Trümmer gelegt, die Promorskaja stark beschädigt. Die Einwohner flüchten. In Noworossiisk haben die Gebäude der Naphthagesellschaft und die Altstadt sehr gelitten."

"Frankfurt a. M., 3. November. Der in den russischen Schwarzmeerbäfen angerichtete Schaden wird auf 80 Millionen Mark geschätzt."

"Konstantinopel, 3. November. Nach dem Ikdam (Konstantinopel) hat die Note, in der der englische Botschafter seine Pässe verlangte, folgenden Wortlaut: Obwohl zwischen der türkischen und der englischen Regierung wegen des russisch-türkischen Zwischenfalls im Schwarzen Meer keine politische Feindschaft besteht, habe ich mit Rücksicht auf die empfindliche politische Lage von meiner Regierung den Auftrag erhalten, meine Pässe zu verlangen."

"Rom, 5. November. Nach einer Meldung des Temps aus Bordeaux soll der russische Botschafter in Konstantinopel nach den Vorfällen im Schwarzen Meer von der Pforte verlangt haben, daß sie der russischen Regierung das Bedauern über die Vorfälle ausspreche, die Schäden bezahle und als erste Genugtuung alle deutschen Offiziere aus Meer und Flotte entlasse. Diese Demarche sei von den Botschaftern Frankreichs und Englands unterstützt worden. Da die Pforte die Er-

füllung dieser Forderungen rundweg abgelehnt habe, hätten die drei Botschafter nach früher erhaltenen Instruktionen ihre Pässe verlangt."

"London, 6. November. Die Times meldet aus Petersburg: Die Beschießung von Sewastopol verursachte eine große Panik. Ein Zug von Infermann nach Sewastopol geriet in das Feuer, zum größten Schrecken der Reisenden, von denen verschiedene getroffen wurden. Insgesamt wurden 116 Granaten abgefeuert. (Goeben' feuerte auf Sewastopol 47 Stück 28-cm-, 12 Stück 15-cm-Granaten, auf die Torpedoboote und den Minenleger 131 Stück 15-cm-Granaten.) Dichter Nebel hat die Annäherung des türkischen Kriegsschiffes erleichtert."

"Konstantinopel, 6. November. Zwei türkische Unterseeboote fahren heute von den Dardanellen ins Ägäische Meer. Sie haben dort aber kein feindliches Schiff angetroffen und kehrten deshalb zurück." (Die Türkei besaß keine U-Boote.)

"Konstantinopel, 25. Mai (1915?). Die Nachricht vom Verlust des Panzerschiffes der russischen Flotte im Schwarzen Meer 'Panteleimon' war bis jetzt nur aus ausländischen Telegrammen bekannt. Nun erst wird amtlich mitgeteilt, daß dieses Panzerschiff von einem türkischen Unterseeboot versenkt worden ist. Die Türkei hat das Bestehen dieses Unterseebootes, das ihr jetzt zur Verfügung steht, bisher verheimlicht, so lange nicht ein Ergebnis seiner Tätigkeit bekannt war." (Das deutsche UB 7, Oberleutnant zur See Werner, beschädigte „Panteleimon“ — ex „Fürst Potemkin von Taurien“ — durch Torpedoschuß vor Varna, aber nicht im Frühjahr, sondern am 27. Oktober 1915.)

1917. „Drei Jahre Bündnis mit der Türkei. — Am 29. Oktober jährt sich zum dritten Male der Tag, an dem durch den brutalen und völkerrechtswidrigen Angriff einer russischen Flotte auf im Schwarzen Meer übende türkische Kriegsschiffe die Türkei in das Weltringen hineingerissen wurde. Die Stellung des Osmanenreiches war gleich bei Kriegsausbruch äußerst schwierig. Die türkische Regierung erkannte von Anfang an ganz klar, daß von den drei Möglichkeiten, Neutralität, Anschluß an die Entente oder Anschluß an die Mittelmächte, die erste undurchführbar sein würde. Denn das geheime russische Kriegsziel war Konstantinopel, und die Begehrlichkeit Englands und Frankreichs auf türkische Besitzungen, sowie der Raub Ägyptens, zeigten allzu deutlich, was die Türkei auch als Bundesgenosse von der Entente zu erwarten hatte. Somit war auch die zweite Möglichkeit, die Kriegsteilnahme

auf der Seite des Vierverbandes, ausgeschlossen. Der Donner der russischen Schiffsgeschütze vor dem Bosphorus wies die türkische Regierung auf den allein möglichen Weg, den Anschluß an Deutschland und Österreich-Ungarn.“

Die Nachricht von dem „Angriff der Russen auf die türkische Flotte“ löste in Konstantinopel zunächst große Bestürzung aus, andererseits aber auch eine gewisse Genugtuung darüber, daß es der türkischen Flotte gelungen sei, den Angriff erfolgreich abzuschlagen. Nach und nach, unter sanftem Druck und mit Hilfe der Presse wandelte sich die Gesinnung der Bevölkerung, und nach erfolgter Kriegserklärung Rußlands, Englands und Frankreichs an die Türkei wurden die Deutschen als Verbündete anerkannt und geachtet.

Die Türkei als Feind zog beträchtliche Kräfte von den Hauptkriegsschauplätzen ab. Zunächst band sie russische Truppen im Kaukasus, und ein ganzes Armeekorps von Australiern und Neuseeländern, „Anzac“ genannt (The Australian and New-Zealand Army Corps) wurde, unterwegs nach Frankreich, bereits in Ägypten ausgeschifft, um den Kanal von Suez gegen die drohende türkische Gefahr zu schützen, und um gleichzeitig seine Ausbildung zu vervollkommen.

Churchill wünschte, die türkische Feindschaft, die England letzten Endes nicht hatte unterdrücken können, sofort nach dem Kriegsausbruch mit der Türkei durch einen kombinierten Angriff von Armee und Flotte auf Gallipoli und die Dardanellen zu erwidern. Hierfür sollen aber angeblich keine Truppen zur Verfügung gestanden haben, und der Kriegsausbruch mit der Türkei erfolgte gerade zu einer Zeit, wo die Admiralität kein einziges dafür in Betracht kommendes Kriegsschiff erübrigen konnte<sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Am Tage des Vosschlagens der türkischen Flotte hatte ein schwerer Schiffsverlust England betroffen. Das neue und kräftige Linienschiff „Audacious“ (ebenso groß wie „Goeben“, 23 000 Tonnen, aber stärker armiert: zehn 34,3-em- und sechzehn 10,2-em-Geschütze, dafür aber bedeutend langsamer, 21 Seemeilen) lief auf eine vom Hilfskreuzer „Berlin“ (17 000 Tonnen) vor Tory-Insel gelegte Mine und sank. Dieser Verlust wurde von der britischen Regierung lange geheim gehalten, auch mit Rücksicht auf die sehr gespannte politische Lage in Konstantinopel.

Alle deutschen Auslandskreuzer waren nach drei Kriegsmonaten noch in voller Tätigkeit. Sie beschäftigten zahlreiche Flotteneinheiten, ihrer habhaft zu werden und zum Geleit der australischen Truppentransporte im Indischen Ozean. Besondere Sorge bereitete der Admiralität in London das Herannahen des deutschen ostasiatischen Kreuzergeschwaders über den Stillen Ozean nach den südamerikanischen Gewässern. Das dort befindliche britische Kreuzergeschwader unter dem Befehl des Konteradmirals Sir C. Craddock war zu schwach, um das Speesche Geschwader am Eintritt in den Atlantik zu verhindern. Und die britische große Flotte, die täglich bereit sein mußte, sich mit der deutschen Hochseeflotte zu messen, konnte keine Verstärkung für Craddock abgeben. Da gab die Admiralität der vor den Dardanellen auf die „Goeben“ lauernenden „Indomitable“ den Befehl, nach der südamerikanischen Station zu gehen. Dieser Schlachtkreuzer, der stark und schnell genug war, um „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ zu vernichten, hatte schon mehr als 1500 Seemeilen zurückgelegt, als er wegen der steigenden türkischen Spannung von Gibraltar wieder zurückkehren mußte. Es war kurz vor der Zeit, als die türkische Flotte und die Meerengen-Befestigungen in der ersten Septemberhälfte klar gemeldet wurden. Craddock erhielt an Stelle des Schlachtkreuzers das alte Linienschiff „Canopus“ zugeeilt, das zwar stark genug zum Zerstören der deutschen Panzerkreuzer war, aber so hilflos langsam, daß es für Craddock ausgeschlossen blieb, mit ihm die deutschen Kreuzer zu erreichen. Er ging daher ohne dieses Schiff in die für ihn verhängnisvoll endende Seeschlacht.

Wohl nur wenige Engländer erkannten, daß die Katastrophe von Coronel eine der Folgen des Hineinlassens von „Goeben“ und „Breslau“ in die Dardanellen war. Aber auch nur wenige Deutsche sind sich darüber klar, daß die Tätigkeit Souchons und seiner Besatzungen dem Speeschen Geschwader die Gelegenheit zu einem Sieg verschaffte, und daß es ohne diese Gelegenheit nur eine Schlacht gegeben hätte, die nichts anderes wie ein „Salkland“ gewesen wäre.

Nach dieser empfindlichen Schlappe entschloß sich die englische Admiralität, nicht weniger als drei Schlachtkreuzer der großen Flotte zu entziehen und gegen Spee vorzuschicken.

Insgesamt fanden gegen das deutsche Kreuzergeschwader 30 britische Kriegsschiffe Verwendung, zur Suche der „Emden“ und „Königsberg“ acht, zur Sicherung des großen australischen Geleitzuges, der im November den Suezkanal erreichte, acht, zur Blockade der Dardanellen drei, zur Verteidigung des Suezkanals zwei, zur Suche nach der „Karlsruhe“ und der im Atlantik tätigen deutschen Hilfskreuzer neun. Dazu kamen noch zum Schutz des allgemeinen Seehandels gegen deutsche Kreuzer und Hilfskreuzer eine weitere größere Anzahl von Schiffen zur Verwendung, deren Gesamtzahl 102 betrug.

Der Erfolg blieb nicht lange aus.

Am 9. November wurde „Emden“ im Indischen Ozean niedergekämpft. „Königsberg“, die wegen schwerer Maschinenschäden im ostafrikanischen Rufidschi-Fluß Unterschlupf gesucht hatte, wurde am 31. Oktober bemerkt und blockiert, ihre Vernichtung gelang aber erst am 11. Juli 1915. Am 4. November wurde „Karlsruhe“ durch innere Explosion im Atlantik zerstört, ihr Schicksal blieb den Gegnern jedoch noch lange unbekannt. Fünf Wochen nach dem Sieg bei Coronel (1. November 1914) wurde Graf Spee mit seinem Kreuzergeschwader bei den Falkland-Inseln vernichtet. Nur ein einziger seiner fünf Kreuzer entkam. Dies war der amtlich zur Mittelmeerdivision gehörende Kleine Kreuzer „Dresden“, der dann drei Monate später bei der Robinson-Crusoe-Insel Juan Fernandez, nach Angriff überlegener feindlicher Streitkräfte in den neutralen chilenischen Gewässern von der eigenen Besatzung gesprengt wurde (14. März 1915). „Straßburg“, der vierte Kreuzer der Mittelmeerdivision, hatte von Westindien aus die Heimat gerade zum Kriegsausbruch erreicht.

Zur selben Zeit, als die Vernichtung des deutschen Kreuzergeschwaders allgemein bekannt wurde, erhielt

Souchon (II. Dezember 1914) vom Admiralstab das Telegramm:

„Pola hat telegraphiert: nach vertraulicher Mitteilung — — — England kühnen Angriff plane und Überraschung der Dardanellen; beabsichtige diese zu forcieren und Minen wegzuräumen.“

Souchon hielt den Alarm für einen englischen Bluff, dessen Zweck war, türkische Kräfte und Aufmerksamkeit vom Kaukasus und Suezkanal fernzuhalten. Inzwischen wurden aber doch Vorsichtsmaßregeln und Vorbereitungen für eine eventuelle Forcierungsgefahr getroffen.

Im Februar 1915 wurde dann eine größere Ansammlung von feindlichen Kriegsschiffen im Ägäischen Meer gemeldet. Souchon hoffte noch in seinem Optimismus, daß die Türkei auf eine so kritische Probe nicht gestellt würde, während Erver tief in inneren Schwierigkeiten stand. Dazu lag „Goeben“ schwer beschädigt durch zwei Minentreffer, die Löcher von je 50 und 64 Quadratmeter in die Bordwand gerissen hatten, in Stenia am Bosphorus in Reparatur.

„Die Engländer“, trug Souchon am 16. Februar in das Kriegstagebuch der Mittelmeerdivision ein, „haben ihre Panzerschiffe anderswo nötig. Ohne Landungskorps können sie einen großen Erfolg in den Meerengen nicht erreichen, selbst wenn sie bis zum Bosphorus vordringen und Stambul bombardieren. Sehr wahrscheinlich würden sie mit einem solchen Vorgehen gegen den Sitz des Kalifen die gesamte islamische Welt noch ganz anders sich zu Feinden machen als bisher schon. Falls es zur Forcierung kommt, habe ich die Absicht, gegen die durch die Dardanellen gelangten Schiffe die türkische Flotte voll einzusetzen.“

An alle betreffenden Dienststellen wurde nachstehender Befehl für den Fall, daß die feindliche Flotte die Dardanellen forcieren, am 16. Februar ausgegeben:

I. Greift der Feind die Dardanellen an, so verstärken die Linienschiffe „Torgut“ und „Barbarossa“ die dortige Abwehr. Sie setzen sich dabei nötigenfalls ein, indem sie sich zur Sicher-



heit gegen Versenktwerden auf den Strand setzen und feuern, bis sie keine Munition mehr haben.

2. Die zurzeit in Reparatur befindliche „Goeben“ verteidigt mit den leichten Streitkräften der Flotte den Bosphorus. Die Minensperre (im letzten Augenblick vom Minenleger „Intibah“ zwischen Serail-Spitze und Leanderturm gelegt) wird verteidigt durch die nördlich davon liegende „Goeben“, durch die möglichst gedeckt unter Land liegenden Kreuzer und Torpedoboote und die zu beiden Seiten an Land aufgestellten Feldgeschütze. Sollte der Gegner im Marmara-Meer verweilen, so suchen ihn dort die Torpedoboote durch Nachtangriffe zu schädigen.

3. Eine Beschießung Stambuls durch überlegene Streitkräfte kann die Flotte nicht verhindern, wohl aber wird sie sich dafür einsetzen, daß der Feind nicht Herr des Bosphorus wird.

4. Sollte der Feind, vor Stambul liegend, die Auslieferung der türkischen Flotte fordern, so ist ihm zu antworten: „Er möge sie sich holen.“

Weiter wurde befohlen:

„Falls feindliche Linienschiffe oder Kreuzer die Dardanellen passiert haben, treten folgende Maßnahmen ein: Dampfer „General“ geht nach Therapia und macht dort möglichst dicht unter Land in flachem Wasser fest. Das Detachement hält sich, mit Handwaffen und Munition versehen, zur Ausschiffung bereit. Bedienungsmannschaft für Schnelladekanonen bleibt solange an Bord, als eine Bedienung in Frage kommt. Akten und Verschlusssachen der Flotte sind in dem inneren Teile des Botschaftsgartens zu bergen.“ — (Dampfer „General“ unter seinem tatkräftigen Kapitän Siedler war mit seinen geräumigen Einrichtungen und seiner wertvollen Ladung der Flotte während des ganzen Krieges von sehr großem Nutzen. Auf ihm war u. a. der Flottenstab eingeschifft.)

Am 18. Februar kam von Spanien die Meldung, daß drei englische Linienschiffe die Straße von Gibraltar nach Osten passiert hätten.

Am gleichen Abend flog ein feindlicher Flieger bis an die äußeren Dardanellen-Sorts und ließ zwei Bomben über Sort Kum-Kale fallen.

Am 19. Februar vormittags gab die ST.-Station Tshanaf den Funkspruch :

„Feindliche Schiffe angreifen Dardanellen.“

Nur ein kleiner Bruchteil weitblickender Männer hatte vorher geglaubt, daß ein großer europäischer Krieg, der einerseits die wirkungsvollsten Zerstörungswaffen zur Verwendung brachte, andererseits die beteiligten Länder ungeheure Menschen- und Geldopfer kostete, mehr als einige Wochen, höchstens Monate dauern könne. Als aber der Winter 1914 nahte, erstarrten die großen Fronten im Westen und Osten zum Stellungskrieg, und die erwünschte baldige Entscheidung zog sich in ungewisse Zukunft.

Neue Möglichkeiten mußten daher gesucht werden.

In London wurden, nachdem die Vernichtung der meisten deutschen Auslandskreuzer beträchtliche Flottenkräfte frei gemacht hatte, Seeunternehmungen sowohl gegen Deutschland als auch gegen den Balkan erwogen. Man hatte noch nicht beschlossen, wo der Feind im Sinne einer kriegsentscheidenden Strategie zu überflügeln sei, als sich eine von außen kommende Anregung auf die Waagschale für eine Balkanunternehmung warf.

Rußland, das von den Türken hart bedrängt wurde, von seiner Hauptfront aber keine Truppen zur Abwehr abgeben konnte, rief die englische Hilfe in Form irgendeiner Flotten- oder Seeresdemonstration gegen die Türkei an. Dem Ersuchen wurde telegraphisch am 2. Januar 1915 Zustimmung erteilt, zumal, da die militärische Erschlaffung Rußlands, das an Munitions- und Gewehrmangel litt, in London Anlaß zu großen Befürchtungen gab<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Rußland war in den Krieg mit etwa 5000 Geschützen und 5 Millionen Geschossen eingetreten, verbrauchte in den ersten 3 Monaten durchschnittlich etwa 45 000 Geschosse täglich, während seine Fabriken nur 35 000 Geschosse monatlich herstellen konnten. Nach vier Kriegsmonaten war vom Anfangsvorrat nur ein Bestand für kaum eine Woche (300 000 Stüd) vorhanden, was die Artillerie zur größten Zurückhaltung zwang. Der Gewehrmangel war durch die großen Verluste an der deutschen Front und unzureichende Produktion entstanden. Im Dezember 1914 standen 800 000 Russen sonst frontbereit, sie konnten jedoch nicht eingesetzt werden, da sie keine Gewehre hatten. (Churchill.)

Wo sollte man aber den Türken packen?

Großadmiral Fisher schlug vor, vorausgesetzt, daß sich die Unternehmungen schnell durchführen ließen, in der Besikabucht, in Saifa und Alexandrette zu landen. Alexandrette sollte als Ausschiffungshafen für Öl ständig besetzt bleiben.

Ferner sollten die Griechen, die schon am 19. August ihre gesamte Streitmacht England zur Verfügung gestellt hatten, Gallipoli stürmen. Die Bulgaren sollten gegen Konstantinopel, die Serben, Rumänen und Russen gegen Österreich-Ungarn mit aller Gewalt vorgehen. Admiral Sturdee, dem Sieger vom Falklandtage, dachte man die Aufgabe zu übertragen, die Dardanellen mit alten Linienschiffen zu forcieren.

Churchill hielt dem entgegen, es bestünde nicht die geringste Aussicht, den Plan in allen seinen Teilen auszuführen, vor allem gebrähe es an der erforderlichen Landtruppenmacht. Aber dem Angriff auf die Dardanellen wurde allgemeines Interesse der höchsten Behörden zuteil. Schien doch sein Gelingen geeignet, weitesttragende Vorteile zu sichern.

Grey war der Ansicht, die politisch so wichtige Stellungnahme Bulgariens würde dadurch endlich entschieden. Der Kriegsminister Lord Kitchener erklärte, die Forcierung der Dardanellen käme einem erfolgreichen Armeefeldzug gleich. Glücke der Flottenangriff nicht, so könne er jederzeit abgebrochen und als Täuschungsmanöver bezeichnet werden.

Der Finanzminister Balfour wußte folgende Vorteile aufzuzählen: Der Angriff auf die Dardanellen würde einen Keil in das türkische Heer treiben (nördlich und südlich der Meerengen); er würde Konstantinopel unter englische Aufsicht bringen; England erhielte russischen Weizen, Rußland könne seine Aus- und Einfuhr wieder aufnehmen und damit seine Kurse festigen, die wegen der Abschnürung vom Weltmarkt stark gefallen waren, was große Verwirrung verursachte; schließlich winke die Donau als Verbindungsweg. Kurz, es war schwer, sich eine nützlichere Operation vorzustellen als die gegen die Dardanellen!

Frankreich stellte Kriegsfahrzeuge zur Verfügung, der russische Oberbefehlshaber, Großfürst Nikolaus, gab seinen Segen für die Flottenunternehmung, und der britische Kriegsrat

faßte am 28. Januar, als die Admiralität schon Schiffe entsandt hatte, einen bejahenden Entschluß.

Die Ausführung beruhte auf einem vom britischen Mittelmeerchef, dem Vizeadmiral Carden, auf Anfrage der Admiralität gemachten Plan, dessen Verwirklichung höchstens einen Monat in Anspruch nehmen sollte: systematisches Niederkämpfen der Landwerke, zuerst durch indirektes Feuer auf große Entfernungen, dann endgültige Zerstörung der Landgeschütze auf kleine Entfernungen, Wegräumen der Minen und — Durchfahrt!

Zum Oberbefehlshaber der Unternehmung wurde Carden ernannt. Er erhielt 14 englische und 4 französische Kampfschiffe mit zusammen 100 schweren Geschützen (20 cm und mehr), 22 Torpedoboote (davon 6 französische), 35 Minensucher (davon 14 französische), 2 Flugzeugmuttersschiffe (1 französisches, 1 englisches), von denen das englische sechs Flugzeuge trug, 6 Unterseeboote, Vorratsschiffe und Scheinkriegsschiffe, die auf 3 bis 4 Seemeilen von den richtigen Großkampfschiffen nicht zu unterscheiden waren. (Der Zweck war, die Deutschen über die Stärke der britischen Flotte in der Nordsee zu täuschen.)

Zuletzt übermittelte man ihm noch einen sehr eingehenden Operationsbefehl der britischen Admiralität, der zum vorsichtigen Vorgehen ermahnte.

Am 19. Februar fing die eiserne Arbeit an.

Ein erfolgreiches Eindringen dieser großen englisch-französischen Flottenmacht in die Dardanellen, deren Werke größtenteils veraltet, deren Munition und Minensperren nur mangelhaft waren, schien die politischen Hoffnungen Englands auf dem Balkan zu erfüllen.

Aus Rumänien und Bulgarien liefen sofort günstige Nachrichten ein, und die Verhandlungen wegen einer Teilnahme Griechenlands kamen von neuem lebhaft in Fluß. Sein Ministerpräsident Venizelos war bereit, drei Divisionen für die Dardanellen abzugeben. Da griff jedoch Rußland mit der strikten Erklärung ein, es wolle weder den griechischen, noch den bulgarischen König in Konstantinopel einziehen sehen. Damit

war alles griechische und bulgarische Interesse an der Dardanellenunternehmung geschwunden.

Für Rußland lag nun aber der Einmarsch in „Zariograd“ klar vor Augen. Endlich! Was der letzte Gegner auf dem Wege nach Konstantinopel, was England seinem Freunde hatte verwehren dürfen, konnte es seinem Verbündeten nicht vor-enthalten. Im Augenblick, wo England in die Kriegereignisse verwickelt war, gab es für das Imperium nur eine Antwort auf die Anfrage des Bundesgenossen, und sie war das bittere britische Eingeständnis: „Die Frage des Schicksals der Meerengen und Konstantinopels kann im Falle einer Niederlage Deutschlands nicht anders als in Übereinstimmung mit den russischen Wünschen gelöst werden.“ (Grey an die russische Regierung am 14. November 1914.) War doch die russische „Dampfwalze“ eine zu wichtige Kriegsmaschine zum Niederwerfen Deutschlands, als daß man durch eine Absage auf Vergütungsforderungen ihre Mithilfe hätte in Frage stellen dürfen.

Die von Rußland erbetene Zusicherung mußten die Engländer und Franzosen, als man zur Eroberung Konstantinopels schritt, erneuern und sogar öffentlich bekanntgeben (12. März). Als Gegenleistung stimmte Rußland zu, daß sich England und Frankreich durch Erwerbungen an anderen Stellen des türkischen Gebietes schadlos halten sollten.

Kurz vor Ausstellung der Hypothek auf Konstantinopel hatten sich die Russen von jeder Kriegstätigkeit im Schwarzen Meer zurückgehalten und den Türken somit die Gelegenheit gegeben, alle verfügbare Kraft gegen die Angreifer auf die Dardanellen zu richten<sup>1)</sup>. Im entscheidenden Augenblick zeigten sie sich jedoch wieder und beschossen sogar Ende März den Eingang zum Bosporus, was den Chef der Schwarzmeerflotte zu dem offenen Sunkspruch bewog: „Beglückwünsche die Flotte zum weltgeschichtlichen Tag der ersten Beschießung der Bosporus-Werke. Admiral Eberhard“ (28. März).

<sup>1)</sup> „Auffällig ist“, heißt es im Tagebuch der Mittelmeerddivision am 21. Februar, „daß sich die Russen in den letzten Tagen nirgends im Schwarzen Meer gezeigt haben.“

Während die Russen vor Beginn des englisch-französischen Angriffs den englischen Vorschlag auf Mitgehen mit der strikten Erklärung abgelehnt hatten, sie hätten hierfür keine Truppen und Schiffe übrig, waren sie, als die Unternehmung zur Tatsache geworden war, um so eiliger bemüht, ein ganzes Armeekorps bei Odessa zusammenzuziehen und zur Besetzung Konstantinopels bereit zu halten. Ihr Plan war, vorzurücken gleich nachdem die englisch-französische Flotte den Widerstand der Dardanellen — und den der Türkei — gebrochen haben würde.

Der Jahrhunderte alte große politische Kampf um den Welt Schlüssel schien beendet. Die planmäßigen Bestrebungen Rußlands hatten allmählich ein Hindernis nach dem anderen beseitigen können. Nun hatte man es erreicht, daß auch der größte Gegner, die britische Weltmacht, entgegen den eigenen Interessen, in Übereinstimmung mit den russischen Zielen arbeitete. Rußland brauchte sich nur noch kurze Zeit zu gedulden, bis ihm eine Beute in den Schoß fiel, für deren Erwerb man unendlich viel Arbeit, Blut und Leiden hatte hergeben müssen.

Noch vor wenigen Jahren hatte die Türkei nicht einmal einen bulgarischen Siegeszug bis zu den Toren ihrer Hauptstadt verhindern können; jetzt stand sie allein gegen den Angriff der drei europäischen Großmächte Rußland, Frankreich und Großbritannien, die alle bestrebt waren, den „Kranken Mann“ zu erledigen und seine Schätze unter sich zu verteilen.

Ihr einziger kräftiger Freund, Deutschland, lag weitab und vermochte eine schicksalwendende Hilfe zur Rettung aus größter Not nicht zu entsenden!

Das Eingreifen des deutschen Admirals in das Geschick der alten, verfallenen Türkei war jedoch die wertvollste Hilfe, die ihr gegen die von Osten drohende Gefahr erwiesen werden konnte. Denn durch diese Hilfe scheiterte der großzügigste aller russischen Eroberungspläne.

Enver sah nach wie vor einer Landung des Feindes fast sorglos entgegen. Trotz der sich häufenden Meldungen über Zusammenziehung starker Truppenmassen auf den benachbarten



Die Dardanelleenkämpfe

## Die Dardanellenkämpfe

Der Anfang der englisch-französischen Flottenunternehmung verlief planmäßig. Die veralteten Außenwerke Ertogrul, Seddul Bahr, Rum Kale und Orhanie wurden durch eine 7½ stündige Beschießung von Schlachtschiffen am 19. Februar 1915 und eine etwa sechsstündige am 25. Februar niedergeschlagen. In der Zwischenzeit hinderte Schlechtwetter die Fortsetzung des Angriffs. Dann waren die inneren Werke an der Reihe. Mit diesem Abschnitt begannen große Schwierigkeiten, da die Schiffe in die mit Minen verfeuchte Meerenge einlaufen mußten, um die Küstengeschütze durch direkte Treffer auf nahe Entfernung zu vernichten. Hierfür mußten die Minenfelder zuerst weggeräumt werden. Die Minenräumer erlitten jedoch schwere Verluste, besonders durch türkische bewegliche Batterien zwischen den Außen- und Innenwerken. Als die Admiralität zu energischem Vorgehen drängte, da die Türken knapp an Munition seien und ein deutsches U-Boot unterwegs sei — der erwartete große Erfolg würde auch den Verlust einiger Schiffe rechtfertigen —, wurde in einem Telegrammwechsel des Oberbefehlshabers Carden mit der Admiralität der Plan festgelegt, in den Minensperren im Laufe einiger Tage, unter Deckung der Schlachtschiffe, eine 800 m breite Sperrlücke zu schaffen, damit die Schiffe dann auf wirksame, d. h. nahe Schußentfernung an die Werke heranzufahren könnten. Ein Durchbruch ins Marmarameer sollte nicht erstrebt werden; die Hauptaufgabe war, die Küstengeschütze zu vernichten. Eine ins Marmarameer durchgebrochene, schon unterwegs mehr oder weniger beschädigte Flotte wäre dort ohne Nachschub geblieben, solange die Küstenwerke die Durchfahrt der Troßdampfer verhindern konnten. Dazu mußte die Flotte im Marmarameer mit der „Goeben“, den türkischen Torpedobooten usw. rechnen. — Andererseits mußte aber auch ein Erscheinen der englisch-französischen Schlachtschiffe vor Konstantinopel einen starken Eindruck auf die türkische Regierung machen. —

Einen Tag, bevor das energische Vorgehen beginnen sollte, meldete sich der britische Oberbefehlshaber krank (16. März). Zu seinem Nachfolger wurde der bisherige 2. Admiral, Konteradmiral de Robeck ernannt. Am 18. März ging Robeck zum Angriff vor.

Die vier stärksten britischen Schiffe „Queen Elizabeth“, „Inflexible“, „Lord Nelson“ und „Agamemnon“ (1. Division) hatten noch nicht eine halbe Stunde auf die nur gelegentlich antwortenden Forts auf 13000 m gefeuert, als Robeck diese schon zu beherrschen glaubte und den schwächeren französischen Schiffen „Suffren“, „Bouvet“, „Gaulois“ und „Charlemagne“ (3. Division) den Befehl gab, vorzustoßen. Sie gingen bis auf 8000 m heran und, da sie jetzt von den Forts gut erreicht wurden, erhielten sie so kräftiges Feuer der Türken, daß Robeck sie schon nach 1¼ Stunden (statt den beabsichtigten vier) durch eine englische (2.) Division („Ocean“, „Irresistible“, „Albion“ und „Vengeance“) ablösen ließ. Gerade als „Bouvet“ auf dem Rückweg die 1. Division passierte, wurde auf dem Franzosen (gegen 14 Uhr) eine starke Explosion, gleich darauf



eine zweite, beobachtet. Zwei Minuten später kenterte das Schiff, etwa 600 Mann in die Tiefe mitnehmend. Nach französischen und englischen Angaben war die Ursache eine Mine. Das Schiff befand sich tatsächlich am Süden der vor Erenköy liegenden Sperre von 26 Minen (gelegt am 8. März). Aber auch die Beobachter des Fort Hamidie I. haben einwandfreie Treffer ihrer 35-cm-Geschütze gemeldet.

Bei Beginn des Kampfes hatte man mehrere kleine Dampfer bei Tschanağ gesehen. Als nun zwischen 15.30 und 16 Uhr von verschiedenen Schiffen der 1. Division treibende Minen gemeldet wurden, wurde angenommen, daß jene Dampfer Treibminen geworfen hätten; der Zeit nach konnten sie mit dem Strom gerade angekommen sein. Bald darauf wurde „Inflexible“ von einer Mine getroffen, bekam Schlagseite, fiel vorn tiefer und lief nach Tenedos ab, wo das frühere Flaggschiff des Admirals Milne auf Grund gesetzt werden mußte. Unmittelbar darauf erfolgte eine neue Minenhavarie, jetzt auf „Irréflexible“. Sie wurde zunächst von „Ocean“ in Schlepp genommen, aber sie sank, nachdem noch die Batterien auf sie gefeuert hatten. Um 17.50 Uhr befahl Robeck den Rückzug. Wieder ereignete sich ein Minenunfall. Er betraf „Ocean“ (18.05 Uhr). Sie mußte verlassen werden und sank. Insgesamt hatten die Angreifer also drei Schiffe ganz verloren („Bouvet“, „Irréflexible“ und „Ocean“); drei weitere waren erst nach Docks wieder gefechtsfähig („Inflexible“, „Gaulois“, „Suffren“). — Die türkischen Verluste waren gering, doch war der nicht zu ersetzende Munitionsvorrat der schweren Artillerie fürchterlich zusammengeschmolzen.

Der schwere Verlust des Angreifers wurde den Treibminen zugeschrieben. Tatsächlich waren von den Türken keine Treibminen gelegt worden. Alle Minentreffer erfolgten durch die zehn Tage vorher außerhalb von Erenköy gelegte Sperre. Dieses Gebiet hatten die französischen Minenräumer vor dem Angriff abgesucht und minenfrei gemeldet.

Robeck wollte trotz allem seinen Plan fortsetzen. Die Admiralität war damit auch einverstanden. Am 23. März änderte Robeck jedoch seine Ansicht und meldete nach London, daß die Mitwirkung des Meeres nötig sei, da die Minengefahr — Treibminen — größer sei als man bisher angenommen habe. Weitere Flottenangriffe wurden nicht mehr durchgeführt. Nun sollte das Heer die Befestigungen vom Rücken her erobern. Durch schlechte Organisation verzögert, erfolgten die großen Truppenlandungen (zu denen auch Anzac herangezogen war) erst am 25. April frühmorgens. Auch diese Operation mußte endlich als erfolglos aufgegeben werden. In der Nacht zum 20. Dezember 1915 wurde die Front bei Suvla-Bucht, in der Nacht zum 9. Januar 1916 die nördlich von Seddul Bahr geräumt. „Der Abzug war außerordentlich sorgfältig vorbereitet und geschickt durchgeführt worden“, sagt Liman von Sanders, der geschickte und hartnäckige Verteidiger Gallipolis.

griechischen Inseln verhielt er sich passiv. Nach seiner Meinung war ein Landen der schwächste Punkt des Gegners. In solchem Falle würde er selbst sich nach der Landungsstelle begeben und den Feind ins Wasser werfen. Souchon gelang es endlich, ihn davon zu überzeugen, daß derartige Unternehmungen durchaus nicht leicht genommen werden dürften, daß der Feind voraussichtlich an mehreren Stellen zugleich landen werde, so daß man nicht wisse, wo er den Hauptstoß zu führen gedenke, und daß es dadurch außerordentlich schwierig würde, ihm an der entscheidenden Stelle stark genug entgegenzutreten. Man könne nach strategischen Grundsätzen an der entscheidenden Stelle nicht stark genug sein, und es sei deshalb geboten, an den Dardanellen alles einzusetzen, vor allen Dingen den erfahrenen General Liman v. Sanders und die Offiziere der Militärmission nach dort zu schicken, um noch rechtzeitig die nötigen Vorbereitungen treffen zu können. Auf Gallipoli fehle es an allem, an Straßen, Signalstationen, Geschützständen, Fernsprecher usw. usw. — Unmittelbar nach dieser ernststen Unterredung, die am 24. März stattfand, ernannte Enver den General Liman v. Sanders, der selbst schon lange Zeit vergeblich darum gebeten hatte, zum Oberbefehlshaber der auf Gallipoli stationierten und weiter nach dort kommenden Truppen.

Mit Hochdruck versuchte nun Liman das Versäumte nachzuholen und alle notwendigen Vorbereitungen zu treffen, um einer Landung feindlicher Truppenmassen erfolgreich begegnen zu können. Die Zeit war knapp, sehr knapp, denn die von den verschiedensten Seiten einlaufenden Meldungen und Geheimberichte ließen unzweifelhaft darauf schließen, daß Landungen feindlicher Truppen in großen Ausmaßen nahe bevorstünden.

Die Richtigkeit von Souchons Überlegung, daß nach Instandsetzung der Befestigungs- und Abwehranlagen durch deutsche Hilfe und unter deutscher Leitung eine Forcierung der Dardanellen durch Flottenmacht allein nicht zum Erfolg führen könne, hatte auch der Feind erkannt. Die bisher vergeblich angesetzten Angriffe auf die Dardanellen hatten es ihm bewiesen. Nun aber sollte nach langen und sorgfältigen Vorbereitungen der Angriff zu Wasser und zu Lande gleich-

zeitig mit allen verfügbaren Mitteln vorgetragen werden. Der erhoffte Siegeslohn war eines großen Einsatzes wert!

Am 25. April 1915 landeten Engländer und Franzosen unter dem Schutz einer gewaltigen Flottenansammlung auf der Südspitze Gallipolis bei Sed ul Bahr und an der Westküste der Halbinsel bei Kaba Tepe; ferner auf der asiatischen Seite des Dardanellen-Eingangs bei Kum Kale. Eine mächtige Zahl bestgeschulter und bestausgerüsteter Truppen wurde an allen drei Stellen an Land geworfen. Die Türken, die durch ein vorangegangenes, außerordentlich starkes Artilleriefeuer der Schiffe gezwungen worden waren, sich von dem Küstensaum zurückzuziehen, wehrten sich unter Führung der Offiziere der Militärmission und einer Anzahl hervorragender türkischer Offiziere mit wahren Löwenmut, und es gelang ihnen auch, die gelandeten Truppen an weiterem Vordringen zu hindern. Der Feind mußte sich an allen drei Landungsstellen mit der Besetzung schmaler Küstenstriche begnügen und verschanzte sich dort in dem hügeligen und gebirgigen Gelände, so schnell und so gut es ging.

Während die an der asiatischen Seite gelandeten Truppen nach wenigen Tagen zurückgeworfen und zum Abzug gezwungen wurden, hielten die auf Gallipoli ausgeschifften Truppenmassen stand.

Ein hartnäckiger, monatelanger Stellungskrieg begann, der auf beiden Seiten mit der größten Erbitterung geführt wurde. Dem Feind standen alle Hilfsmittel modernster Kriegsführung zur Verfügung. Alles was benötigt wurde, Waffen aller Art, Munition, Stacheldraht, Sandsäcke, vorzüglicher Proviant und ebensolche Ausrüstung, wurde sofort und in jeder gewünschten Menge von den zahlreichen Transport- und Begleitschiffen geliefert. Bei den Türken dagegen sah es wesentlich anders aus. Ihnen standen nur wenige Geschütze zur Verfügung, an Munition mangelte es oft in recht bedenklicher Weise, moderne Hilfs- und Kampfmittel fehlten vollständig. Die Verpflegung war teilweise recht kümmerlich, selbst an Wasserstellen gebrach es stellenweise. Trotzdem hielten

diese genügsamen, anspruchslosen tapferen Leute überall stand. Ihr Gottvertrauen, das von den Hodschas rege und wachgehalten wurde, ließ sie mit stoischer Ruhe für ihren Padiſchah in den Tod gehen.

Den Oberbefehl an der Anafortafront, bei Kap Suvla, hatte Liman v. Sanders dem Oberſt Muſtafa Kemal<sup>1)</sup> übertragen, einer unerschrockenen, energischen Führernatur, der mit bewunderungswürdigem Mut, trotz des sehr fühlbaren Mangels an Geſchützen, der gewaltigen Übermacht des Feindes standhielt.

Aber alle Tapferkeit und jeder Heldenmut müſſen verſagen, wenn die notwendigſten Hilfsmittel zur Kriegsführung fehlen, und die Herbeiſchaffung dieſer, die nur auf dem Waſſerwege möglich war, geſtaltete ſich zeitweiſe außerordentlich ſchwierig.

Es war mehreren englischen U-Booten gelungen, die Minenſperren zu durchbrechen und weiter in die Dardanellen und in das Marmarameer einzudringen. Durch die U-Boot-Angriffe (Torpedos) wurden nicht nur die beiden Linienschiffe, die durch ihr indirektes Feuer die türkiſche Abwehr unterſtützten, ſondern auch die Transportschiffe, die den Nachſchub alles Erforderlichen nach Gallipoli zu bringen hatten, aufs höchſte gefährdet und in Mitleidenschaft gezogen.

Auf telegraphiſches Erſuchen der Dardanellen-Verteidigung entſandte Souchon ſofort den Flotillenchef, Korvettenkapitän Pfeiffer, mit ſeiner Torpedobootsflottille nach dem Marmarameer und den Dardanellen, um die unauffchiebbaren Truppen- und Materialtransporte möglichſt zu ſchützen und Jagd auf die U-Boote zu machen. Ebenſo ſchickte er auf Liman v. Sanders dringende Bitte noch am ſelben Tage unter Führung von Oberleutnant zur See Boltz, einige Offiziere mit acht Maſchinengewehren und den dafür erforderlichen Mannſchaften der „Goeben“ und „Breslau“ nach Gallipoli, von wo dieſe Leute ſofort nach den einzelnen Fronten geſchickt wurden. Außerdem ließ Souchon ſeine beiden deutſchen Kreuzer einige Ge-

---

<sup>1)</sup> Muſtafa Kemal, jetzt Kemal Atatürk, der Reformator und Herrſcher der heutigen Türkei.

schütze mit Munition abgeben. Auch wurde eine gewaltige Netzsperrre gegen U-Boote gebaut.

Um dem drückenden Munitionsmangel abzuhelfen, wurden von Kapitän zur See Pieper mit Unterstützung deutschen Personals, das er aus Deutschland mitgebracht hatte, die wenigen vorhandenen Munitionsfabriken weiter ausgebaut und unter Verwendung alles nur möglichen Ersatzmaterials auf die höchstmögliche Leistungsfähigkeit gebracht.

Der beträchtliche Bestand an Kohlen, den sich Souchon von vornherein fürsorglich für seine Schiffe gesichert hatte, schwand zusehends dahin, die Zufuhr von Kohle aus dem reichhaltigen türkischen Kohlengebiet bei Zonguldağ (etwa 150 Seemeilen östlich des Bosphorus) war ebenfalls stark gefährdet, und auch diese Transporte beanspruchten ständigen Schutz durch die Flotte.

Auf Souchons ständiges Drängen mit dem Hinweis, daß ohne Kohle eine Kriegführung ganz ausgeschlossen sei, wurde ihm von der Regierung zugebilligt, die gesamte Kohleneinfuhr, die Verteilung derselben und die Anlage von Kohlenreserven vollständig unabhängig in die Hand zu nehmen. Souchon hatte sich, um ein möglichst reibungsloses Arbeiten zu gewährleisten, bereit erklärt, die Finanzierung der Kohlentransporte aus ihm zur Verfügung stehenden Mitteln zu bestreiten. Unter der Bezeichnung „Kohlenbüro des Marineministeriums“ war daher eine Zentrale gegründet, die mit der Leitung sämtlicher Kohlenangelegenheiten betraut wurde.

Der Verbrauch von Kohle steigerte sich bei der türkischen Flotte gewaltig, die Zufuhren aus dem Kohlengebiet von Zonguldağ nahmen bedenklich ab. Die Russen führten andauernden Kleinkrieg gegen alle Transporte an der türkischen Küste des Schwarzen Meeres. Eine erhebliche Anzahl von Kohlendampfern waren ihren fortgesetzten Angriffen bereits zum Opfer gefallen.

Schwer blieb trotzdem das Ringen auf Gallipoli. Die türkischen Stellungen wurden nicht nur durch den ihnen gegenüberliegenden Gegner, sondern auch von dem Feuer der feindlichen Kriegsschiffe hart bedrängt. Durch einen kühnen Nachtangriff des türkischen Torpedobootes „Muavenet“ unter dem Kom-

mando des Kapitänleutnants Sirlé wurde das englische Linienschiff „Goliath“ (13 150 Tonnen) mit drei Torpedos vernichtet, wobei von 700 Mann der Besatzung 570 Offiziere und Mannschaften ihr Leben einbüßten. „Muavenet“ glückte es, ungesehen vom Feind noch während der Dunkelheit zurückzukehren. Durch diesen Erfolg (13. Mai) wurden die feindlichen Schiffe gezwungen, sich weiter entfernt von Land zu halten.

Souchon hatte, in Erwartung der kommenden Ereignisse, bereits im März beim Admiralstab um Entsendung von U-Booten nach der Türkei gebeten. Bisher waren solch weite Fahrten für U-Boote nicht für ausführbar gehalten, der Versuch wurde aber doch gewagt. Kapitänleutnant Herzog gelang es, nach recht abenteuerlicher Fahrt das Mittelmeer zu erreichen. Mit ganz geringem Restbestand an Öl steuerte „U 21“ Cattaro an, nahm dort neuen Brennstoff über und fuhr weiter nach den Dardanellen. Am 25. Mai morgens sah Herzog die gewaltige englische Flottenmacht vor Anker liegen, und es gelang ihm, obwohl das U-Boot von den zahlreichen Torpedobooten, welche die Flotte ständig umkreisten, vorher gesichtet wurde, das englische Linienschiff „Triumph“ (12 000 Tonnen) durch Torpedoschuß zu vernichten. Zwei Tage später konnte er dem englischen Linienschiff „Majestic“ (15 150 Tonnen) dasselbe Schicksal bereiten. Diese Erfolge zwangen die Engländer, ihre Flottenmacht in den geschützten Hafen von Mudros auf Lemnos zurückzunehmen, wodurch den auf Gallipoli in hartem Verteidigungskampf befindlichen Türken eine wesentliche Erleichterung verschafft wurde.

„U 21“ lief, unbemerkt vom Feind, nachts in die Dardanellen ein und erreichte Konstantinopel.

Souchons dringender Bitte um Entsendung von U-Booten nach der Türkei wurde auch in anderer Weise Rechnung getragen. Mehrere kleine zerlegbare U-Boote wurden mit der Eisenbahn nach Pola geschickt, dort zusammengebaut und nach den Dardanellen entsandt, wo sie auch (abgesehen von einigen Verlusten) nach Überwindung vieler Schwierigkeiten eintrafen.

Die Fahrt von „U 21“ hatte bewiesen, daß die neuesten U-Boote mit ihrem großen Aktionsradius sehr wohl zu weiteren Fahrten und Unternehmungen imstande waren. Im Laufe der Zeit wurden mehrere Boote sowohl nach Pola bzw. Cattaro, als auch nach den Dardanellen entsandt. Für Souchon bedeutete dies eine große Hilfe, besonders zur Kriegführung im Schwarzen Meer, wo sich die Russen, nachdem unglücklicherweise auch „Breslau“ durch Minentreffer schwer beschädigt worden war, wieder recht eifrig regten. Wiederholte Beschießungen der Kohlenplätze und Unterbinden der Kohlentransporte machten sich schwer fühlbar, der Mangel an Kohlen nahm überhand und zwang zu sehr empfindlicher Rationierung. Innerhalb des Küstengebietes des Marmarameeres wurden verschiedene Kohlenbergwerke neu in Angriff genommen und ausgebeutet. Die dadurch gewonnene, leider recht minderwertige Kohle mußte den stationären Betrieben, Fabriken usw. zugewiesen werden. Auch die Eisenbahnen waren zum großen Teil gezwungen, sich selbst Kohle zu beschaffen, um ihren Betrieb aufrechterhalten zu können.

Im August hatten die Engländer eine weitere Landung von Truppen auf Gallipoli vorgenommen, in der Nähe von Kap Suvla. Der Mangel an Geschützen machte sich schwer fühlbar. Liman wandte sich in seiner Not abermals an Souchon mit der Bitte um Überlassung einiger Geschütze von „Breslau“, die schwer havariert in Stenia lag. Er bat Souchon, sich selbst von der Lage der einzelnen Kampfabschnitte zu überzeugen.

Souchon hatte sich einige Tage vorher, auf dringende Bitte Limans, ihn durch das indirekte Feuer eines der großen Schiffe zu unterstützen, trotz seiner großen Bedenken wegen der bestehenden U-Bootsgefahr dazu entschlossen, das Linienschiff „Saireddin Barbarossa“ wieder nach den Dardanellen zu schicken. Das Schiff, das unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Lorey stand, kam nicht bis zu seinem Bestimmungsort. Es fiel den Torpedos eines englischen U-Bootes zum Opfer. Über 250 brave Seeleute fanden dabei den Tod.

Der Bestand an brauchbaren Seeschiffen war im Laufe des Jahres in ganz bedrohlicher Weise zurückgegangen, sowohl durch die Tätigkeit der feindlichen U-Boote im Marmarameer, als auch besonders durch Versenkung der in der Kohlenfahrt tätigen Schiffe durch die Russen.

Dadurch war auch die Kohlenknappheit derartig gestiegen, daß sogar die Schutzfahrten der Torpedoboote eingeschränkt werden mußten. Für die großen Schiffe der Flotte war fast gar nichts übrig. Die Gefahr lag vor, daß die ganze Schiffahrt, die Eisenbahnen und der Betrieb der wichtigsten Fabriken zum Stillstand kommen würde. Souchon griff auch hier energisch ein, indem er die Regierung fortdauernd drängte, alle nur möglichen Anstrengungen zu machen, um dieser Kalamität Herr zu werden.

Ohne Unterlaß waren die Torpedo- und U-Boote tätig, um nach Möglichkeit die Transporte zu schützen. Viele dieser Fahrzeuge fielen dabei mit ihren tapferen, unermüdbaren Mannschaften dem Krieg zum Opfer, wiederholt durch russische Minen, mit denen fast die ganze türkische Küste des Schwarzen Meeres verseucht war.

Unermüdblich arbeiteten die provisorisch von den Deutschen zusammengestellten Minenräumdivisionen. Hunderte von Minen beseitigten sie oder brachten sie auch an Land, um sie für eigene Zwecke wieder zu verwenden. Und es darf wohl als ein Witz der Kriegsgeschichte bezeichnet werden, daß dem so schwer fühlbaren Mangel an Minen in der Türkei nur durch von den Russen unfreiwillig gelieferte Minen Abhilfe geschaffen wurde!

Eine große Erleichterung brachte der rasche Siegeszug Mackensens auf dem Balkan, der die lang ersehnte Eisenbahnverbindung mit der Heimat wieder herstellte. Er ermöglichte es, zunächst dem bedrohlichen Mangel an Munition etwas abzuwehren. Bei dem Mangel an Transportschiffen wurde sie mit der Yacht des Sultans und der des Botschafters, S. M. S. „Loreley“, nach Gallipoli befördert.

Mit unverminderter Stärke tobten die Kämpfe auf Gallipoli, anfangs bei Tropenhitze und fühlbarer Dürre, später bei an-



haltendem schweren Regen und einsetzender Kälte, der auf türkischer Seite viele brave Soldaten zum Opfer fielen. Auf beiden Seiten wurde mit größter Bravour gekämpft, aber den zähen Widerstand der Türken zu brechen, gelang den Engländern nirgends.

In der Nacht zum 20. Dezember räumten die Engländer, nach sorgfältigen Vorbereitungen und von Nebel begünstigt, die Stellungen an der Westküste, in der Nacht zum 9. Januar 1916 den Südschnitt der Halbinsel Gallipoli.

Damit war das Gallipoliabenteuer, nach langwierigem Ringen, wobei die Entscheidung manchmal um Saarebreite zugunsten der Angreifer gefallen wäre, ergebnislos beendet. Es hatte den Feindbund beinahe eine Viertelmillion Menschen, von denen ein großer Teil Seuchen zum Opfer gefallen war, und einen Kostenaufwand von etwa sechs Milliarden Goldmark gekostet.

General Liman v. Sanders, der Verteidiger Gallipolis und Chef der 5. Armee, sandte an Souchon folgendes Telegramm: „Euer Exzellenz und der Flotte bitte ich den aufrichtigsten Dank der 5. Armee für die hervorragende Unterstützung aussprechen zu dürfen, die wir durch die Flotte und während der 8 $\frac{1}{2}$  Monate dauernden, harten Kämpfe durch die Landungsabteilung der Flotte stets gehabt haben.“

Der türkische Generalissimus Enver-Pascha schrieb an Souchon: „Den neunmonatigen Bemühungen des Vierverbandes ist es nicht gelungen, unsere alte Kaiserstadt an sich zu reißen. Ich spreche daher den vereinigten Seestreitkräften zu Wasser und zu Lande, die, keine Opfer scheuend, in unermüdlicher Ausdauer heldenmütig da draußen in den Dardanellen auf der Wacht gestanden, meinen Dank mit höchster Anerkennung aus und denke derer, die hinausziehen und auf dem Felde der Ehre ihr Leben einsetzen für die gemeinsame Sache.“

Eine große Genugtuung bereitet es mir, hier an dieser Stelle ganz besonders der heißen Arbeit und hingebenden Leistung zu gedenken, die die Flotte an dem Befreiungswerk

getan hat. Unermülich, Tag und Nacht unter der Leitung Euer Exzellenz, haben Offiziere und Mannschaften in gemeinschaftlicher Tätigkeit weitgehendst dazu beigetragen, daß die mit tausenderlei Schwierigkeiten verknüpfte Unternehmung diesen Abschluß gefunden hat.

Ich rufe daher Euer Exzellenz, den Offizieren und Mannschaften der Flotte meinen innigsten Dank zu für die Tätigkeit, die zum Ruhmesblatt in der Weltgeschichte wurde."

Wohl war zunächst mit dem Abzug der Engländer von Gallipoli der schwerste Druck von der Türkei genommen. Aber an vielen anderen Stellen des weit ausgedehnten Reiches, im Kaukasus, in Mesopotamien, an der Palästinafront usw. stiegen die Bedrohungen des Feindes, und damit auch im Laufe der Zeit die Spannungen im Innern des Reiches.

Die Engländer, die eine beträchtliche Anzahl von Kriegsschiffen im wohlgeschützten Hafen von Mudros zusammengezogen hatten, begnügten sich fortan mit der Bewachung der Dardanelleneinfahrt, die von ihnen durch zahlreiche Minen- und Netzsperrren gesperrt war und andauernd von einer großen Anzahl von Wachfahrzeugen gesichert wurde.

Souchon hatte im Einverständnis mit der türkischen Regierung die Landungsabteilung der Flotte, die während der Kämpfe auf Gallipoli den Maschinengewehr-Abteilungen der Flotte als Rückhalt diente, auf Gallipoli belassen. An fünf verschiedenen Punkten der Halbinsel waren ständige Beobachtungsstände eingerichtet und mit deutschem Marinepersonal besetzt. Alle Stände waren telephonisch mit der Zentrale auf dem Kilia Tepe, einem 130 m hohen Berg gegenüber von Nagara, verbunden, so daß alle Wahrnehmungen, die man in der Umgegend der Halbinsel machte, sofort an den Führer der Landungsabteilung, einen deutschen Marineoffizier, gemeldet werden konnten. Diesem stand eine ST.-Station zur Verfügung, die es ihm ermöglichte, ständig mit dem Kommando der Flotte in Verbindung zu treten und über alle Vorkommnisse rechtzeitig zu berichten.

Noch eine andere, sehr wichtige Aufgabe hatte die Landungsabteilung der Flotte zu erfüllen. Souchon hatte keineswegs die Absicht, die Engländer nun zur Ruhe kommen zu lassen; im Gegenteil, er beschloß, sie dauernd in Unruhe und Unsicherheit zu halten und sie zu zwingen, ständig beträchtliche Seestreitkräfte im östlichen Mittelmeer zu stationieren. Von Konstantinopel aus wurden immer wieder deutsche U-Boote ins Mittelmeer geschickt, um dort Kreuzerkrieg zu führen und die wichtigsten Zufahrtstraßen mit Minen zu verseuchen. Im griechischen Archipel, an der syrischen Küste, bis zum Suezkanal waren die U-Boote tätig, sie hatten mancherlei bedeutende Erfolge zu verzeichnen. Der Landungsabteilung lag es ob, diese U-Boote sicher aus den Dardanellen heraus und wieder in sie hinein zu lotsen.

Es stellten sich mancherlei ernste Schwierigkeiten diesen nächtlichen Fahrten entgegen. Aber trotz größter Wachsamkeit des Feindes und aller nur denkbaren Vorkehrungen zur Unterbindung der Fahrten, die durch ein wohlorganisiertes Spionagesystem wohl bekannt waren, gelangen die Unternehmungen ohne Verluste.

Weniger begünstigt vom Kriegsglück waren die im Schwarzen Meer gegen große Übermacht kämpfenden türkisch-deutschen Kriegsfahrzeuge. Den Russen war es mit Hilfe englischen Baupersonals geglückt, nicht nur eine Anzahl von Torpedo- und U-Booten, sondern auch die Fertigstellung des Großkampfschiffes „Imperatriza Maria“ beschleunigt zu bewirken, wodurch die russische Schwarzmeerflotte ganz erheblich verstärkt wurde. Am 7. Januar 1915 kam „Goeben“, die selbst ins Schwarze Meer vorgedrungen war, um das Einbringen eines Kohlentransports zu sichern, mit der „Imperatriza Maria“ in ein Gefecht, das außer einigen geringfügigen Beschädigungen für „Goeben“ ergebnislos verlief.

Die Zahl der für den Transport von Kohlen zur Verfügung stehenden Schiffe war auf fünf herabgesunken, alles drohte ins Stocken zu geraten. Den dringenden Bitten Souchons, Kohle aus Deutschland zu erhalten, konnte wegen der not-

wendigsten Kriegsmaterialtransporte erst Ende Februar entsprochen werden. Täglich wurde nun ein Kohlenzug mit 400 Tonnen Kohle nach der Türkei abgeschickt, aber diese Menge genügte nur knapp, um die notwendigsten Eisenbahnen und Munitionsfabriken in Gang zu halten und der Flotte ein geringes Quantum zu überweisen. Souchon sorgte dafür, daß die Ausbeutung noch nicht erschlossener Braunkohlenlager in Angriff genommen wurde, um der größten Not zu steuern. Die Beaufsichtigung und Leitung auch dieser Arbeiten lag in Händen von geeignetem Marinepersonal.

Die Preise für die notwendigsten Gebrauchsmittel, ganz besonders für Lebensmittel, fingen an zu steigen. Überall machte sich Wucher bemerkbar. Die Verpflegung der Riesengestadt Konstantinopel war hauptsächlich auf den Seeverkehr angewiesen, der von allen Seiten unterbunden war. Auch hier ging der unermüdete Admiral mit gutem Rat und gutem Beispiel voran. In der Nähe von Stenia, dem Liegeplatz der Kriegsschiffe, ließ er sich für die Flotte geeignete Ländereien überweisen, die, in entsprechende Parzellen verteilt, den einzelnen Schiffen zum Anbau von Feldfrüchten, Gemüse usw. überwiesen wurden. Von den Mannschaften wurde diese Abwechslung im harten Kriegsdienst mit Freude begrüßt, und die Schiffe waren bald in der Lage, sich die für den Eigenbedarf erforderlichen Feldfrüchte durch eigene Arbeit zu beschaffen.

Der Mittelmeerdivision waren auf Souchons Drängen noch einige weitere U-Boote überwiesen worden. Sowohl in Konstantinopel selbst, als auch in dem nunmehr verbündeten Bulgarien, und zwar in Varna, wurde je eine U-Boots-Halbflottille stationiert. Erstere unterstand dem Korvettenkapitän Lorey, die andere dem bisherigen Stabschef Souchons, Korvettenkapitän Busse, nachdem dieser getreueste Mitarbeiter und Berater durch Kapitän zur See Tägert abgelöst worden war. Die Trennung dieser beiden hervorragenden Männer, die während denkbarst schwerer Kriegsjahre in vorbildlicher Weise zusammen gearbeitet und sich ergänzt hatten, wurde sowohl vom Admiral als auch von Busse selbst hart empfunden.

Den Engländern war es inzwischen vom Persischen Golf aus gelungen, an den Ufern des Euphrat und des Tigris weiter vorzudringen. Die Stadt Basra war bereits in ihren Händen, Bagdad, die alte Kalifenstadt, schien bedroht. Die Abwehr lag in den Händen des greisen Feldmarschalls Freiherrn v. d. Golz, dem es schließlich auch gelungen war, den englischen General Townsend bei Kut el Amara derart einzuschließen, daß er mitsamt seiner Armee zur Kapitulation gezwungen wurde.

Auch auf diesem Kriegsschauplatz war Souchon helfend eingesprungen, indem er Offiziere und Mannschaften der Flotte zum Bau und zur Besetzung der notwendigen Flußfahrzeuge auf den beiden Strömen abkommandieren ließ. Ebenso wurde Flottenpersonal an die syrische Küste geschickt zur Einrichtung von Beobachtungsständen und U-Boots-Strützpunkten.

Überall zeigte sich die helfende Tätigkeit des Flottenchefs. Seine Arbeitskraft wurde infolge der sich dauernd ändernden Kriegslage aufs höchste beansprucht. Mit bewunderungswürdiger Sicherheit wußte er stets die richtigen Personen an die richtige Stelle zu setzen, und mit seiner frischen, nie erlahmenden Willenskraft riß er alle Untergebenen zu Höchstleistungen fort.

Ganz besonders aufreibend waren für ihn die ständigen Bemühungen, die Mitglieder der Regierung bei der Stange zu halten. Die steigende Not des Landes rief bei einzelnen mitunter Mutlosigkeit hervor. Ansätze von Unruhen und Verschwörungen schufen eine Atmosphäre der Unsicherheit, die zeitweise recht gefährlich zu werden drohte.

Immer wieder war es die Persönlichkeit Souchons, der sich überall großer Wertschätzung und ebensolchen Vertrauens erfreute, die helfend, ausgleichend und verbindend einsprang. Seinem offenen, freien Wesen, seiner ruhigen Entschlossenheit und Tatkraft — dabei immer liebenswürdig und entgegenkommend — konnte sich niemand entziehen. Niemals sah man ihn in Aufregung oder im Zorn, er blieb sich immer gleich. So war und blieb er die Seele des Widerstandes der Türkei.

Dem ersten, großen Mißerfolg der Entente, „Goeben“ und „Breslau“ zu vernichten, waren der zweite, die Türkei neutral zu halten, und mit steigender Bedeutung der dritte Fehlschlag gefolgt: der Zusammenbruch des gewaltsamen Versuchs, die Öffnung der Meerengen zur moralischen und materiellen Aufrechterhaltung Rußlands zu erzwingen!

Diese drei Rückschläge führten zum Anschluß Bulgariens an die Mittelmächte. Dadurch wurde die freie Bahnverbindung zwischen der Türkei und Deutschland hergestellt, was die vollständige Abschneidung der russischen Verbindungen mit den Westmächten über den Balkan zur Folge hatte.

Diesen Zustand hielt Rußland, der Riese auf tönernen Füßen, nicht lange aus. Seine andauernden Mißerfolge an der deutschen Front hatten die anwachsende Unzufriedenheit stark genährt. Die Verhältnisse im Zarenreich wurden immer verworrener, bis schließlich im März 1917 die Revolution ausbrach, die der russischen Armee und Flotte die letzte Kampfkraft nahm. Besiegt mußte Rußland sich vom Kriege zurückziehen.

Doch Großbritannien, der zähste Gegner Deutschlands, stand noch, zwar schwer blutend, aber ungebrochen da. Die Unternehmungen, um England an seinem Lebensnerv, dem Suezkanal und damit dem Wege nach Indien zu packen, führten nicht zu dem erhofften Erfolg. Das schwerringende Deutschland und die Türkei vermochten nicht, genügende Kräfte gegen die englischen Armeen in Mesopotamien und Klein-Asien anzusetzen, um die Engländer hier auf die Kniee zu zwingen. Rechtzeitige, großzügige Vorbereitungen fehlten, vor allem ausgebaute Etappenlinien. Die Eisenbahnstrecken nach Mesopotamien liefen nur bis zum Hochgebirge des Taurus, die der syrischen Bahnen lagen zum Teil im Bereich der englischen Schiffsgeschütze. Die türkischen Armeen waren, trotz dringender Warnungen von Seiten der deutschen Berater, überall in dem riesigen Türkenreich verteilt, wo sie vereinzelt nichts ausrichten konnten, und der zu spät einsetzende Versuch, sie zusammenzuziehen, scheiterte an dem Mangel der erforderlichen Seerstraßen.

Als Ersatz für den geschlagenen und ausgefallenen Bundesgenossen Rußland (Italien war bereits im Mai 1915 zur Entente übergetreten) bekamen England und Frankreich aber die wertvolle und mächtige Hilfe ihres Hauptgläubigers, die Hilfe der Vereinigten Staaten von Nordamerika. An der Westfront begann nun das gewaltige Ringen um die Entscheidung.

Aber auch hier begann das Gift der russischen „Swaboda“ die Kraft der Kämpfenden zu lähmen. In nicht weniger als 16 französischen Armeekorps brach nach einem großen Mißerfolg im Mai 1917 der Aufruhr aus; verschiedene Regimenter schlossen sich in ihre Kasernen ein, setzten rote Fahnen und weigerten sich, länger zu kämpfen. Andere marschierten auf Paris zu, um Friedensverhandlungen zu fordern oder gingen ganz einfach nach Hause. Einmal befanden sich zwischen der Hauptstadt und der Front nur zwei zuverlässige Divisionen!

Zu Frankreichs Glück erhielt aber der Gegner nicht rechtzeitig Kenntnis von dem hilflosen Zustand des Landes, und Clémenceau, „der Erzwinger des Sieges“, konnte die Ordnung mit eiserner Härte wiederherstellen.

So wurde von Deutschland, wo sich, durch marxistische Propaganda genährt, ähnliche Erscheinungen zeigten, zur gebotenen Stunde nicht zugeschlagen, und im Herbst 1918 brach sein Widerstand zusammen.

Damit kam das Weltringen zu Ende.

Der Verwesungsprozeß setzte sich in Rußland weiter fort und ermöglichte den Sinnen, Esten, Letten, Litauern und Polen das Abwerfen des lang getragenen, verhassten russischen Joches. Hierdurch verlor Rußland unschätzbar wertvolle Gebiete und fast das ganze westliche Meeresufer.

Die drei englischen Mißerfolge gegen die „Goeben“ hatten also letzten Endes doch zum britischen Doppelerfolg geführt: Rußland half England, Deutschland niederzuwerfen, wurde aber selbst gezwungen, als Bedroher der britischen Machtinteressen vorübergehend zurückzutreten.

Das türkische Reich wurde durch die schwere Operation des Weltkrieges saniert. In den Kämpfen auf Gallipoli reiften ihm der Führer, die Kraft und der Mut, der Willkür der Großmächte entschlossen entgegenzutreten und dieser schließlich ein Ende zu machen, vor allem aber den eigenen inneren Schwächen gründlich zu Leibe zu gehen.

Die großartige innere und äußere Aufbauarbeit des Generals Gazi Mustafa-Kemal hat seinem Lande eine Großmachtstellung im Nahen Orient geschaffen.

Daß es hierzu kommen konnte, und daß die Türkei auch heute noch, nach dem größten und gewaltigsten aller russischen Versuche, Konstantinopel zu erobern, diesen Welt Schlüssel besitzt, ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß der „Goeben“-Admiral Wilhelm Souchon im entscheidenden Augenblick für sie in die Weltgeschichte eingriff.





Vizeadmiral Soukhon mit seinem 1. Admiralstabsoffizier Korvettenkapitän Busse



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

Generalfeldmarschall v. Mackensen an Bord S. M. S. „Goeben“ am 25. März 1916

Von links nach rechts: 1 Oberleutnant zur See Wichelhausen, 2 Korvettenkapitän Sumann, 3 Kapitän zur See Ackermann, 4 Korvettenkapitän v. Knorr, 5 der türkische Kriegsminister Enver-Pascha, 6 Generalfeldmarschall v. Mackensen, 7 Admiral v. Usedom, 8 Korvettenkapitän Pfeiffer, 9 Vizeadmiral Soukhon, 10 Enver-Bey, der türkische Stabschef Soukhons, 11 Korvettenkapitän Lampe, 12 Kapitän zur See Täger

## Zwanzig Jahre nachher

„Du mußt steigen oder sinken,  
Du mußt herrschen und gewinnen  
Oder dienen und verlieren,  
Leiden oder triumphieren,  
Amboss oder Hammer sein.“

Goethe

Friedlich von der Sonne bestrahlt, liegt draussen vor der Stadt Bremen ein stilles Haus, umgeben von Bäumen und Blumen. An dem grünen Rasen entlang führt ein kurzer Sandweg von der Straße zum Gebäude. Dort, unter einem von drei viereckigen Säulen getragenen Balkon ist am Pfosten der Eingangstür ein blankes, kleines Messingschild. In einfachen, ungekünstelten Buchstaben steht auf ihm nur ein Name: Souhon, ebenso klar, ebenso fest, wie er auch auf den Blättern der Geschichte der Menschheit eingeprägt ist.

Ein Druck auf den Klingelknopf. Die Tür öffnet sich. Ein schwarzgekleidetes Mädchen mit frohen Augen und freundlichem Gesicht bittet herein.

Der erste Blick in den langen hohen Flur, von dem eine Treppe in die oberen zwei Stockwerke führt, ist ein Blick ins Leben des Hausherrn. Bilder von alten Kriegsschiffen, mit und ohne Segel, erzählen von seiner Lebensarbeit, zahlreiche Jagdtrophäen von seiner Liebhaberei.

Plötzlich steht der Gast vor einem älteren Herrn, der ihm freundlich lächelnd die Hand reicht.

Die stahlblauen, trugigen Augen, das gesunde Braunrot der Gesichtsfarbe lassen sofort die nach den Bildern bekannten, kräftigen Züge wiedererkennen: der „Goeben“-Admiral!

Sein frisches, frohes Wesen ruft unwillkürlich das vor langen Jahren von einem Schiffskommandanten für einen stets unzufriedenen und mürrischen jungen Offizier empfohlene helle Vorbild lebendig hervor.

In lebenswürdiger Weise, mit seiner angenehmen Stimme und Sprechweise, deren Klang von tiefer Bildung zeugt, bisweilen gedämpft auflachend, schöpft der Admiral, dem Wunsche seines Gastes nachkommend, persönliche Erinnerungsbilder aus den Schätzen seines langen erlebnisreichen Lebens.

Eines der ersten Schiffe, auf denen er gedient hat, war S. M. Kreuzer „Adler“. Mit ihm fuhr er im März 1887 in die

Südsee. Das Schiff fiel überall durch sein schnittiges, schmales Aussehen, den eleganten scharfen Bug und die Schönheit seiner Linien vorteilhaft auf. Dem äußeren Eindruck entsprachen aber, selbst für die damalige Zeit, weder Geschwindigkeit noch Dampfstrecke. Unter günstigsten Verhältnissen hat es der Kreuzer unter Segelpress und mit aller Maschinenkraft (650 PS) nicht über 9 Seemeilen gebracht. Der Bunkereinhalte von 115 Tonnen, für sieben Vollaufstöße berechnet, zwang stets zu sparsamstem Maschinengebrauch. Nur bei anhaltender Stille oder hoffnungslos wehenden Gegenwinden wurde mit ökonomischer Fahrt gedampft. Kam dann aber ein günstiger Lufthauch durch, so wurde gesegelt und die Schraube gelichtet. Dieses Auskoppeln und Aufheizen der Schraube, ein Manöver, wozu stets „Alle Mann“ nötig waren, kam gelegentlich auf einer Wache mehrmals vor, denn sobald der Wind einschloß oder wegschaltete, wurde die Schraube wieder gefiert und eingekuppelt.

Auf der Strecke von Sydney nach Apia, deren Bewältigung 32 Tage in Anspruch nahm und zweimaliges Kohlenübernehmen unterwegs erforderte, erlag der leitende Maschinist den Aufregungen und Anstrengungen, die ihm die ewige Kohlennot verursachte. — Im Gefecht gegen aufrührerische Samoaner bei Apia erhielt Souchon am 18. Dezember 1888 seine Feuertaufe. Zwei Kameraden fielen in unmittelbarer Nähe von ihm. Um ein Haar wäre die Laufbahn auch des jungen Oberleutnants zur See von S. M. S. „Adler“ zu jähem Ende gekommen. Das Geschick aber hatte noch andere Aufgaben für ihn in seinem Schoß . . . auch als das Schiff drei Monate später unterging!

„Ich war der einzige Mensch der Besatzung, der an Land war“, erzählt der Admiral. „Mit zwei Offizieren der ‚Olga‘ befand ich mich dort auf Wache. Plötzlich erhob sich ein tobendes Unwetter. Das Schiff fiel ihm zum Opfer. Wir beteiligten uns, so gut es ging und so weit wir es mit unseren Kräften vermochten, an den Rettungsarbeiten. Von der Gewalt der See war das Schiff auf ein Korallenriff geschleudert worden. Es lag dort, um 90° gekrängt, eingebrochen, ohne Ruderstern

und Schraube, etwa 50 m von der Kliffkante entfernt. Wir verloren ein Sechstel der Besatzung. 19 Monate hatten wir damals im Hafen von Apia gelegen, fast ohne Post, ohne Nachricht aus der Heimat. Radio gab es damals noch nicht. Trotzdem war die Zeit des Aufenthaltes in der Südsee in mehr als einer Beziehung interessant."

Auf einem anderen Schiff, der „Oldenburg“, pflegte Souchon in seinen freien Stunden, zusammen mit einem anderen jungen Offizier, eifrig zu musizieren. Er selbst spielte Bratsche, der andere Geige. Dieser andere war der Prinz Heinrich von Preußen, der Bruder Kaiser Wilhelms II. und spätere Großadmiral.

Als ihre Wege sich nach vielen Jahren wieder einmal kreuzten, sagte der Prinz plötzlich:

„Na, Souchon, spielen Sie immer noch so schön die Bratsche?“

„Königliche Hoheit, ich hab's gelassen: aus Menschenfreundlichkeit!“

Der Prinz mußte lachen. „Ich hab's ebenfalls gelassen. Aber einen so guten Grund wie Sie habe ich mir nicht ausgedacht!“

Aus der Türkei hat der Admiral viele Geschichten im Vorrat.

Das Einperzieren der Türken war sehr umständlich, forderte viel Zeit und noch mehr Geduld. Eines schönen Tages, als der Admiral zu einer Besichtigung eingetroffen war, schien alles gut zu klappen. Die Türken gaben sich wirklich Mühe. Plötzlich stiegen aber den deutschen Offizieren die Haare zu Berge. Nach einigen Handgriffen am Geschütz machten die Türken wie auf Kommando eine Kunstpause. Von einem Minaret der benachbarten Moschee erklang die Stimme eines Muezzins, die alle Gläubigen zum Gebet aufforderte, und alle fielen wie ein Mann aufs Gesicht und — beteten. Was tun? So ein Gebet nach mohammedanischem Ritus ist nicht gerade als kurz zu bezeichnen. Der deutsche Ausbildungsoffizier war

einer Ohnmacht nahe, und der Flottenchef sagte: „Ja, so geht es nicht!“ Aber die Türken beriefen sich einfach auf den Koran. Souchon mußte sich an die höchsten geistlichen Behörden wenden, um die Angelegenheit zu ordnen. Sie war viel komplizierter, als man zunächst angenommen hatte. Endlich einigte man sich. Man spannte auf den Schiffen ein Segel aus, auf der Schanze. Dahinter beteten die Türken dann oft, gern und lange. Aber nur zu den vorher vereinbarten Zeiten!

Der Generalintendant, Ismail Hakkı Pascha, schaffte dadurch ein unbegreifliches Wunderwerk, daß er trotz fühlbarer Knappheit immer den nötigen Proviant für das Heer und die Stadt Konstantinopel aufstreiben konnte. Es ist wahr, daß sich der türkische Soldat mit einem Mindestmaß an allem begnügte und niemals unzufrieden war. Aber auch das Mindestmaß zusammenzufragen, hätte kaum ein anderer als der kluge, unbeugsame und energische Ismail Hakkı vermocht. Sein Grundsatz war, alles was nach Konstantinopel kam, mit Beschlagnahme zu belegen. Als Enver vom Deutschen Kaiser ein Auto als Geschenk erhielt und der Wagen in Konstantinopel eintraf, belegte ihn Ismail Hakkı sofort mit Beschlagnahme. Liman von Sanders sollte eine Sendung mit feinen Weinen aus der Heimat bekommen. Sie gelangte nie in seinen Besitz. Nur gelegentlich erhielt er einige Flaschen gestiftet, und zwar von Ismail Hakkı Pascha. Eines Tages kam für das deutsche Rote Kreuz eine notwendige, wertvolle Materialsendung an. Natürlich verschwand auch sie. Der Generaloberarzt Dr. Trembur wandte sich hilflos an den Flottenchef. Dieser begab sich selbst zum Generalintendanten und legte ihm die Sache klar. Der Pascha schien direkt empört zu sein. Es mußte sich selbstverständlich um irgendein fatales Versehen handeln, das unverzüglich berichtigt werden würde. Der gute Ismail Hakkı ging an den Fernsprecher, sprach heftig und lange irgend etwas auf Türkisch und versicherte Souchon zum Schluß, die Sache sei wieder in Ordnung. Das mag gestimmt haben, aber das deutsche Rote Kreuz hat seine Sendung trotzdem nicht zu Gesicht bekommen, auch nicht der Flottenchef.

Der Admiral hatte die türkischen Küstenwachen verpflichtet, über alles zu berichten, was sich in ihrer Sichtweite ereignete. Kein Bericht lief ein. Da wurde denn genau vorgeschrieben, daß unter anderem auch jede Raucherscheinung am Horizont, die z. B. um soundsoviel Uhr in der oder der Richtung sichtbar wurde, nach der und der Richtung auswanderte usw., sofort dem Flottenkommando zu melden sei. Eine Rauchfahne zu melden, hielten die Türken aber für zwecklos. Dafür meldeten sie nun häufig: So und soviel Linienschiffe, Kreuzer und U-Boote, und das in der Regel in einer solchen Menge, wie sie im Schwarzen Meer überhaupt nicht vorhanden war. Aber nun glaubten sie, der „Kapudan Pascha“ freue sich sicherlich über die vielen, inhaltreichen Meldungen<sup>1)</sup>.

Der Türke ist Fremden gegenüber immer von ausgesprochener Höflichkeit und sagt nur sehr ungern „Nein“. Mit wortreichen Erklärungen umschreibt er in der Regel sein scheinbares Eingehen auf einen geäußerten Wunsch, bis man merkt, daß ihm die Sache nicht recht paßt.

Auch entspricht es nicht türkischer Sitte, sofort beim Beginn eines Gespräches die eigentliche Sache zu behandeln, die man auf dem Herzen hat. Ein Beispiel: Eines Morgens läutet bei dem Admiral auf dem Dampfer „General“ im Goldenen Horn der Fernsprecher: Talaat-Pascha meldet sich. „Haben Erzellenz schon Wachteln geschossen?“ fragt er. (Man muß wissen, daß eine bestimmte Art von Wachteln nur zu einer bestimmten Zeit über dem Bosphorus erscheint.) Souchon verneint. Talaat bedauert dies außerordentlich und versichert, daß es die köstlichsten Vögel seien, die Allah in seiner freundlichsten Laune je geschaffen habe. „Erzellenz müssen unbedingt diese einmalige Gelegenheit wahrnehmen und Wachteln schießen!“

---

<sup>1)</sup> Im Tagebuch eines deutschen Marineoffiziers heißt es recht treffend: Die Türken haben ein Kindergemüt, scheinbar voller Märchen und Gefühle, ihnen ist die nackte Logik der Tatsachen nie recht klar. Die starke Phantasie der Türken fällt den Deutschen mitunter sehr beschwerlich, weil sie meistens auch ihre Meldungen färben.

Als der Admiral schon glaubt, das Gespräch sei mit dieser freundlichen Aufforderung beendet, rückt Talaat erst mit der Hauptsache heraus: „Was ich noch sagen wollte — Excellenz wissen, daß das Parlament seine Beratungen beendet hat. Einige Abgeordnete sind in Kasistan, der Südostecke des Schwarzen Meeres zu Hause, der Weg dorthin ist ja sehr un bequem und nimmt einige Wochen in Anspruch. Könnten Excellenz sie nicht mit einem Kriegsschiff in die Heimat befördern?“

„Jawohl, die Herren können herunterkommen. Die Sache läßt sich schon einrichten. Ich weiß augenblicklich jedoch nicht, welches Schiff ausläuft, und eine solche Fahrt ist jedenfalls gefährvoll. Ich kann natürlich die Verantwortung für das Leben der Herren nicht übernehmen!“

Da dröhnt das breite Lachen Talaats im Fernsprecher: „Einige Abgeordnete sind leicht durch Neuwahlen zu ersetzen!“

Eines Tages hatte der türkische 2. Admiral, Arif-Bey, die deutschen Offiziere des Stabes der Flotte zu einem Frühstück in sein Landhaus eingeladen.

Nach dem Genuß der für einen deutschen Magen reichlich fetten Gerichte und bei der großen Hitze strebte nach der Mahlzeit alles nach dem schattigen Garten und legte sich auf den kühlen Rasen unter dichtbelaubten Platanen nieder, der Admiral mitten unter seinen Offizieren.

Plötzlich erschien im Garten ein eisgrauer Herr, der dem deutschen Admiral seine Aufwartung machen wollte. Ihm wurde erklärt, der Flottenchef läge auf der Erde, worauf er entsetzt diesen Ort unbegreiflicher Formlosigkeit verließ. Als der Grund seiner Flucht bekannt wurde, mußten alle herzlich lachen, der Admiral am meisten. Der eisgraue Herr war ein Flottenchef aus Abdul Samids Tagen, einer von dessen Günstlingen, der schon mit 22 Jahren zum Konteradmiral befördert worden war, aus Furcht, seekrank zu werden, aber nicht einmal über den Bosphorus fuhr!

Die sehr drückende Lebensmittellage veranlaßte Souchon, durch einen Zahlmeister in Smyrna Schweine einkaufen und



dort mästen zu lassen, um etwas Abwechslung in den Speisezettel zu bringen. Die Köche rieben sich die Hände in glänzender Laune, die Mannschaften dachten mit Freude an die kommenden Leckerbissen. So kam allmählich der Tag heran, an dem die Tiere schlachtreif waren und von Smyrna nach Panderma, am Marmarameer, mit der Bahn und von dort mit Kähnen nach Stenia transportiert werden sollten.

Plötzlich geriet die Angelegenheit jedoch ins Stocken. Die Bahnverwaltung erklärte nämlich kurz und klar, sie könne keine Wagen für einen solchen Transport abgeben, da sämtliche Wagen für Truppentransporte bestimmt seien. Außerdem bedeute es eine Unmöglichkeit, türkische Soldaten in Wagen fahren zu lassen, in denen die unreinen Schweine befördert worden wären.

Alle Einwendungen halfen nichts. Es gab nur einen Weg der Verständigung: Sumann mußte zu Enver!

Der Generalissimus hörte, wie es seine Art war, seinen deutschen Freund aufmerksam an, lächelte dann und erklärte, die Bahnbehörde sei vollkommen im Recht, da wäre nichts zu machen.

„Was denn? Die Tiere können doch nicht in Smyrna gelassen werden!“

Da gibt Enver die klassische Antwort: „Mein Freund! Das Schwein kann doch marschieren!“

Tatsächlich, das kann es! Aber man stelle sich vor, in welcher Windhundverfassung die üppig gemästeten Tiere nach Zurücklegung eines Marsches von 300 km Länge an Ort und Stelle eingetroffen wären! Es half nichts, sie wurden letzten Endes geschlachtet, eingesalzen und dann mit der Eisenbahn herangebracht.

Als der Marineminister Dschemal-Pascha einmal die Torpedobootsflottille besichtigt hatte, die ihm gut gefiel, da alles in Ordnung war und klappte, fragte er vor dem Donbordgehen den Slottillenchef, Korvettenkapitän Pfeiffer, ob dieser irgendwelche Wünsche oder Vorschläge hätte.

Auf die Antwort, daß der Flottillenchef im großen und ganzen zufrieden sei und nur über die schlechte Haltung der Offiziere, besonders der älteren, vor der Front, sowie über die vielen Ausfälle durch Seekrankheit zu klagen habe, ließ Dschemal die Besatzungen antreten und hielt ihnen eine Ansprache, von der der Flottillenchef kein Wort verstand. Er bemerkte nur, wie sein türkischer Adjutant erheblich blaß wurde.

„Nun, was hat der Pascha gesagt?“ fragte Pfeiffer, nachdem der Marineminister gegangen war.

„Er hat gesagt, daß die Seekrankheit im Krieg eines türkischen Soldaten unwürdig sei, und daß er daher dem Flottillenchef den strikten Befehl gäbe, alle Seekranken ohne weiteres über Bord zu werfen. Den Offizieren ist zur Verbesserung ihrer Haltung täglich eine Turnstunde auferlegt.“

Die Seekrankheit wurde nun auf das energischste von den Befallenen bekämpft, und bei den nächsten Unternehmungen bemerkte der Flottillenchef zu seinem stillen Vergnügen entsetzte Seekrankheitsopfer, die glaubten, nun würde der Befehl des Paschas mitleidslos ausgeführt. Natürlich geschah ihnen nichts; auch die Offiziersturnstunden schloßen sehr bald wieder ein.

Anfangs hielten die Türken ihre deutschen Lehrmeister, ob deren Gründlichkeit und Pflichtauffassung, für lästige Pedanten, denen sie oft genug geheimen Widerstand entgegensetzten. In den Betrieb ließen sie sie nur widerwillig, und wenn es gar nicht zu vermeiden war, hineinschauen.

So ist es z. B. den von Souchon in großer Anzahl bestellten und in alle Ecken und Winkel des türkischen Reiches vertheilten Marineärzten nicht gelungen, in die Geheimnisse der türkischen Impfstoffe einzudringen. Die Türken impften gegen alle möglichen Krankheiten, und die deutschen Ärzte hatten das größte Interesse, die Herstellung der Impfstoffe kennenzulernen. Sie verabredeten mit den Türken gemeinsame Arbeit im Laboratorium, aber wenn sie zur fest verabredeten Zeit hinkamen, war der Impfstoff gerade schon fertig.

Auch ist es dem vortrefflichen deutschen Marineintendanten Schaller und den Zahlmeistern trotz intensiver Arbeit und Mitarbeit im Marineministerium nie gelungen, die rätselhafte türkische Geldwirtschaft zu durchschauen.

Von dieser Wirtschaft ein Beispiel: Als die Zeit gekommen war, wo das gesamte Geld für Löhne und Verpflegung für das laufende Jahr den Schiffskommandos überwiesen werden sollte, die es dann monatlich an ihre Offiziere und Mannschaften zu zahlen hatten, zogen die türkischen Zahlmeister wochenlang auf dem Land herum, um das erforderliche Geld aufzutreiben, während die Kommandanten in größter Sorge schwebten, ob ihre Zahlmeister nun auch schlau genug wären, um die notwendigen Gelder zusammenzutriegen, ohne daß ihnen andere zuvorkamen!

Souchon selbst hatte es in wirtschaftlicher Hinsicht besser. Er erhielt stets Geld von Berlin, so viel er anforderte; über die Verwendung hatte ihm kein Mensch hineinzureden, was für ihn von großer Wichtigkeit war und es ihm ermöglichte, überall dort zu helfen, wo eine dringende Notwendigkeit vorlag.

Der Sultan war ein freundlicher alter Herr. Jeden Donnerstag lud er zum 5-Uhr-Tee alles ein, was von hohem Rang und Würden war. Er war ein frohgemuter Gesellschafter, der klug zu erzählen wußte, ein Mann, aus dessen Worten und Gesten stets die orientalische Höflichkeit sprach. Jedem einzelnen sagte er etwas Nettes und Angenehmes. Er hatte sich ein großes Wissen angeeignet und besaß viel mehr eigenes Urteil, als man im allgemeinen annahm.

Seinem deutschen Flottenchef erwies der Sultan Zuneigung und Aufmerksamkeit. Souchon war der einzige Nicht-Türke, der zum Beschneidungsfest der kaiserlichen Prinzen eingeladen wurde, was eine ganz besondere Auszeichnung bedeutete, die selbst den fremden Botschaftern nie zuteil wurde. Als der „Kapudan-Pascha“ sich eines Tages nach dem Befinden des franken Herrschers erkundigte, lautete die höfliche Antwort: „Mir kann es nur gut gehen, weil Sie die Türkei so gut verteidigen!“

Nicht ganz so höflich waren die Gesellschaftskreise der Hauptstadt während der schweren Zeiten, als der Einzug der englisch-französischen Truppen für derart sicher gehalten wurde, daß man bereits Fenster in der Pera-Strasse dafür vermietete. „L'amiral le souchon (oder le cochon) nous a mis là dedans“ (Der Admiral, der Mordskerl, hat uns in diese Halle geführt) hieß es damals<sup>1)</sup>. Und auf die Scherzfrage, was ist paradox, wurde geantwortet: „Wenn ein deutscher Admiral, französischer Abstammung, mit einer englischen Frau (hätte Schwiegermutter heißen müssen) auf einem türkischen Schiff gegen die Russen sicht.“

Die Lage an den Dardanellen war anfangs tatsächlich so ernst gewesen, daß das deutsche Hauptquartier einmal sogar verweigerte, eine Materialbestellung zu bewilligen und nur bemerkte: „Wozu? Es hat doch keinen Zweck mehr!“ Aber Souchon, der Optimist, begnügte sich nicht nur mit dem Einsatz der Flotte an der Dardanellenverteidigung, sondern er fuhr, als das Schicksal Konstantinopels und damit auch Europas an einem seidenen Faden hing, als v. Usedom, Liman v. Sanders, die Regierung und der deutsche Admiralstab das Spiel schon fast für verloren hielten, selbst nach den Dardanellen. Nachdem er dort den sonst so gesprächigen Liman wortkarg und Admiral v. Usedom recht skeptisch angetroffen hatte, gelang es Souchon, diesen Führern neue Zuversicht einzuflößen. Er forderte die türkische Regierung auf, fest zu bleiben und telegraphierte nach Berlin, die Sache stehe hier unten durchaus nicht übel. (Daß die hohen Charaktereigenschaften Souchons, vor allem sein kühner, nie verzagender Mut, der stets großes Vertrauen bei seiner Umgebung weckte, der Dardanellenverteidigung zur höchsten Bedeutung gereichten, hat auch v. Usedom später bestätigt.)

Im Herbst 1917 rief der Kaiser den Admiral heim, um ihn als Ersatz für den Flottenchef, Admiral Scheer, dessen Ge-

<sup>1)</sup> Eigentlich bedeutet Souchon: kleiner Baumstumpf oder -stamm, auch eine kurze starke Eisenstange zum Aufrichten von Lasten.

sundheitszustand mancherlei zu wünschen übrig ließ, zur Hand zu haben. Nach dreijähriger Tätigkeit in der Türkei fuhr Souchon am 4. September 1917 mit dem Balkanzug von Konstantinopel ab.

Den ihm zunächst angebotenen Posten des Staatssekretärs des Reichsmarineamts lehnte Souchon ab, er zog ein Bordkommando vor, und übernahm das 4. Geschwader der Hochseeflotte. Es waren die Linienschiffe: „Friedrich der Große“ (Flaggschiff), „König Albert“, „Kaiserin“, „Prinzregent Luitpold“ und „Kaiser“. Mit diesem Geschwader nahm Souchon an der Ost-Unternehmung teil.

Souchon blieb Geschwaderchef und wurde zugleich Stellvertreter des neu ernannten Flottenchefs, des Admirals v. Hipper, seines alten Kameraden und Freundes des gleichen Jahrgangs.

Als die stählerne Seeresfront im Westen den Rückzug nach der deutschen Grenze begonnen hatte, wollte die deutsche Flottenleitung zu ihrer Unterstützung zum letzten Male versuchen, die feindliche Flotte aus ihrem Bau zu locken und zum Entscheidungskampf zu stellen. Da zeigte sich, wie weit der zersetzende Einfluß internationaler Verhegung schon vorgedrungen war. Als man den Panzerarm erhob, um mit ihm einen letzten, vielleicht noch rettenden Schlag zu führen, mußte man feststellen, daß er durch das schlimme Gift bereits gelähmt war. Einzelne Schiffe verweigerten den Gehorsam. Zur Wiederherstellung der Manneszucht entsandte der Flottenchef ein Geschwader nach den Gewässern der Ostsee.

Gouverneur des Reichskriegshafengebietes von Kiel war, wenige Tage bevor diese Schiffe nach Kiel kamen, Admiral Souchon geworden, nachdem er sein 4. Geschwader einem jüngeren Nachfolger übergeben hatte.

Auch seine so oft in größter Not und in schwierigster Lage bewährte Entschlußkraft reichte nicht aus, den seit Wochen begonnenen Zersetzungsprozeß der Mannschaften aufzuhalten. Die deutsche Revolution setzte ihren Vormarsch fort. In Kiel stiegen die roten Fahnen der „internationalen Solidarität“, wie

die irreführten Mannschaften ihre verbrecherischen Zeichen nannten, an den Masten empor.

„Sätte ich doch tausend zuverlässige Mann mit Waffen, so würde ich die Meuterer in Kiel zu Paaren treiben!“ sagte ein anderer, im härtesten Kriege bewährter Admiral, Ludwig v. Schröder, der Löwe von Flandern.

Aber ohne Waffen und ohne tausend zuverlässige Kämpfer konnte auch Souhon, auf verlorenem Posten ehrenvoll ausharrend, den Lauf der Entwicklung nicht aufhalten. Ein bitteres Schicksal für diesen tapferen Führer!

Alles ist nunmehr umsonst, Deutschland versinkt im Strudel der Revolution . . . Erst nach Überwindung dieser bittersten Zeit im Leben jedes patriotischen deutschen Offiziers nimmt Souhon am 17. März 1919 seinen Abschied, nachdem er achtunddreißig lange Jahre, Winter und Sommer, Tag und Nacht, in Sturm und Nebel, Strom und Eis seinem geliebten Vaterlande treu gedient hat.

Wechselvoll wie die Stimmungen des Lebens, einmal tragisch, dann wieder heiter, sind diese kurzen Blicke ins weite Arbeitsfeld des Admirals. Schweigend sitzt er nun an seinem Schreibtisch, gegenüber den Bildern seines ehemaligen Herrscherpaares — persönliche Geschenke der Majestäten, im sonnigen, fernen Mittelmeer erhalten . . .

Der Kaiser verbringt seine Alterstage im Exil in Holland, die Kaiserin ruht an ihrem Lieblingsplatz, im Antiken Tempel im Park von Sanssouci . . .

Fort sind auch schon viele andere hohe Persönlichkeiten und Waffenkameraden aus der Zeit des großen Krieges.

Freiherr von Wangenheim starb in Konstantinopel am 25. Oktober 1915, der greise Feldmarschall Freiherr v. d. Bolz erlag in Bagdad dem Fleckfieber, wenige Tage vor dem großen Erfolg bei Kut el Amara (April 1916), und am 8. Februar 1917 schied Admiral Saus, mit dem Souhon durch warme Sympathie verbunden war, aus dem Leben.

Enver fiel am 4. August 1922 in Buchara, bis zum letzten gegen die Bolschewiken fechtend. Dschemal wurde im gleichen Monat, am 31. August 1922, in Tiflis von der russischen Tscheka auf offener Straße ermordet, Talaat in Berlin. Den Großwesir Prinz Said Salim erreichte in Rom die armenische Mörderhand. Liman v. Sanders erlag am 22. August 1922 in München einem langen, schweren Leiden, und im Jahre 1930 verstarb auch Ackermann, der getreue Slagkapitän Souchons, in Berlin. Am 6. März 1930 schloß der 81jährige Tirpitz seine Augen für immer, und am 7. Oktober 1933 folgte Sumann in Neubabelsberg seinem Meister. Admiral Scheer ging am 26. November 1928 dahin.

Die beiden hervorragenden Mitkämpfer Souchons in der Türkei, Admiral v. Usedom und Vizeadmiral Merten, waren gleichfalls verstorben, der eine am 24. Februar 1925, der andere am 8. April 1926. Auch Souchons Nachfolger, Admiral v. Rebeur-Paschwitz, der bis zum bitteren Abschluß des Krieges in der Türkei blieb, hatte am 16. Februar 1933 seinen letzten Atemzug getan.

Nach vielen schweren Stürmen genießt Souchon nun die Windstille. Die zwanzig schicksalsvollen Jahre nach den Tagen von Messina und Sewastopol sind zwar nicht ganz ohne Spuren an seinen mannhaften Zügen und seinem nunmehr ganz weißen Haar vorübergegangen, aber von seiner geistigen und körperlichen Kraft scheint er noch nichts eingebüßt zu haben.

Vom frühen Morgen an ist der siebzigiährige Admiral auf den Beinen, stets unermülich beschäftigt. Entweder in dem großen Garten bei seinen geliebten Blumen und Pflanzen, oder am Schreibtisch, an den ihn ein sehr ausgedehnter Briefwechsel fesselt. Oder auch auf der Jagd, wo er selbst Jüngeren nicht nachsteht. Als Vorstand und Ehrenmitglied vieler nationaler Körperschaften hat er sowohl mit der Marine als auch mit dem Roten Kreuz ständige Verbindung und Gelegenheit zu reichlicher Betätigung.

Seine ehemaligen Untergebenen auf dem „verlorenen Posten“ der beiden deutschen Auslandkreuzer — von denen nur der eine den Weltsturm überlebt hat und heute noch das Rückgrat der türkischen Flotte bildet, die „Goeben“, während die „Breslau“ am 20. Januar 1918 vor Imbros durch Minentreffer sank — hängen an ihrem alten, verehrten Führer mit einer Treue und Liebe, deren sich wohl nur wenige Befehlshaber in solch hohem Maße erfreuen können.

Besonders tiefe Freundschaft verbindet den Admiral mit seinem getreuen und bewährten Stabschef aus den ereignisvollen Kriegsjahren, mit Kapitän W. Busse. „Sie stehen mir“, so schrieb er gelegentlich an ihn, „von allen Kriegskameraden der großen Zeit mit am nächsten und erfüllen mich mit Ihrer unermüdblichen Hingabe für Volk und Vaterland und Ihrer Selbstlosigkeit immer aufs wärmste mit dankbarer Bewunderung. Ich habe viel Glück in meinem Leben genossen; zu einer der glücklichsten Schicksalsfügungen aber rechne ich, daß ich Sie als Stabschef haben durfte, und daß Sie mir Ihre Freundschaft geschenkt und erhalten, diese auch auf meine Familie ausgedehnt haben.“

Solche Worte beweisen, welche aufrichtige, innige Verbundenheit heute noch, nach Jahrzehnten, diese beiden verdienten Männer zusammenhält.

Abgesehen von den einzelnen Kameradschaften der Mittelmeerdivision, finden alljährlich Zusammenkünfte der großen Mittelmeerkameradschaft statt, die zu ihrem Jahrestag den Tag gewählt hat, an den im Arbeitszimmer des Admirals ein schwerer Eisensplitter als eherner Gruß der Sewastopol-Befestigungen erinnert.

Die Freude des Wiedersehens bei diesen Zusammenkünften ist stets allseitig. Im Jahre 1932, in Wilhelmshaven, wurde sie noch dadurch erhöht, daß der Chef der Marineleitung, Admiral Raeder, der Kameradschaft die telegraphische Mitteilung machte, daß er zur Wachhaltung der Erinnerung an die Taten und Erfolge der Mittelmeerdivision sowie auch



ihrer Kampfgenossen während des Weltkrieges den Kreuzer „Karlsruhe“ bestimmt habe, ihre Überlieferung zu pflegen.

So haben die Angehörigen der ehemaligen Mittelmeerdivision in ihren alten Tagen das zuversichtliche Bewußtsein, daß der in den härtesten Proben bewährte Geist dieser Division und ihres großen Führers in dem neuauftretenden Deutschland weiterleben wird.

## N a c h w o r t

des Vizeadmirals a. D. Pfeiffer  
(Chef der Türkischen Torpedobootsflottille  
Anfang 1915 bis Mitte 1917)

Die vorstehende, aus fleißigstem Quellenstudium erwachsene Schilderung eines völlig neutralen Beobachters, ist bewusst in keiner Weise von deutscher Seite geändert worden, um ihre überzeugende Wirkung auf den Leser nicht zu beeinträchtigen oder zu beeinflussen.

Es ist aber erklärlich und natürlich, daß der Verfasser die Unzahl der Gebiete, auf denen sich die rastlose Arbeit Admiral Souchons im Weltkriege in der Türkei auswirkte, nur andeuten konnte.

Nur wer wie ich fast drei Jahre lang als Unterführer die Tätigkeit des Flottenchefs beobachten konnte und ein Urteil darüber hat, welches Unmaß von Arbeit, Klugheit, Geduld und Energie nötig war, um im Orient seine Wünsche durchzusetzen und erfüllt zu sehen, der kann voll die Leistung des Flottenchefs ermessen.

Es gab schlechterdings kein Gebiet, in das er nicht eingreifen mußte, oft gegen Unvernunft, Haß und passiven Widerstand ankämpfend.

Immer wieder gelang es Souchon, durch seine Wesensart und Energie die ergriffenen Maßnahmen zum Erfolge zu führen.

Es ist nur gerecht und billig, wenn man in Admiral Souchon die Seele des Widerstandes der Türkei im Kriege sieht, der dann durch Enver-Pascha Gestalt gewann.

Es war ganz wesentlich mit Souchons Verdienst, daß die Türkei den vielen Kleinmütigen zum Trotz erfolgreich standhielt, bis der russische Koloss zusammenbrach.

Das traurige Ende des Krieges kann diese historische Leistung nicht beeinträchtigen.

Ohne Souchon, die deutsch-türkische Flotte und Küstenverteidigung, die Hilfe unserer U-Boote und unseres Heeres hätte der Zweifrontenkrieg deutscherseits niemals so lange, wie es geschah, durchgekämpft werden können, weil mit dem Fall der Meerengen der lähmende Kriegsmaterialmangel Rußlands, der schließlich zum Zusammenbruch des Zarenreiches führte, aller Voraussicht nach nicht eingetreten wäre.

So war Souchons Tätigkeit für die gesamte Ostfront und damit für den Kriegsverlauf von ausschlaggebender Bedeutung, die selbst guten Kennern der Weltkriegsgeschichte vielfach noch ziemlich unbekannt ist.

## Literaturhinweise

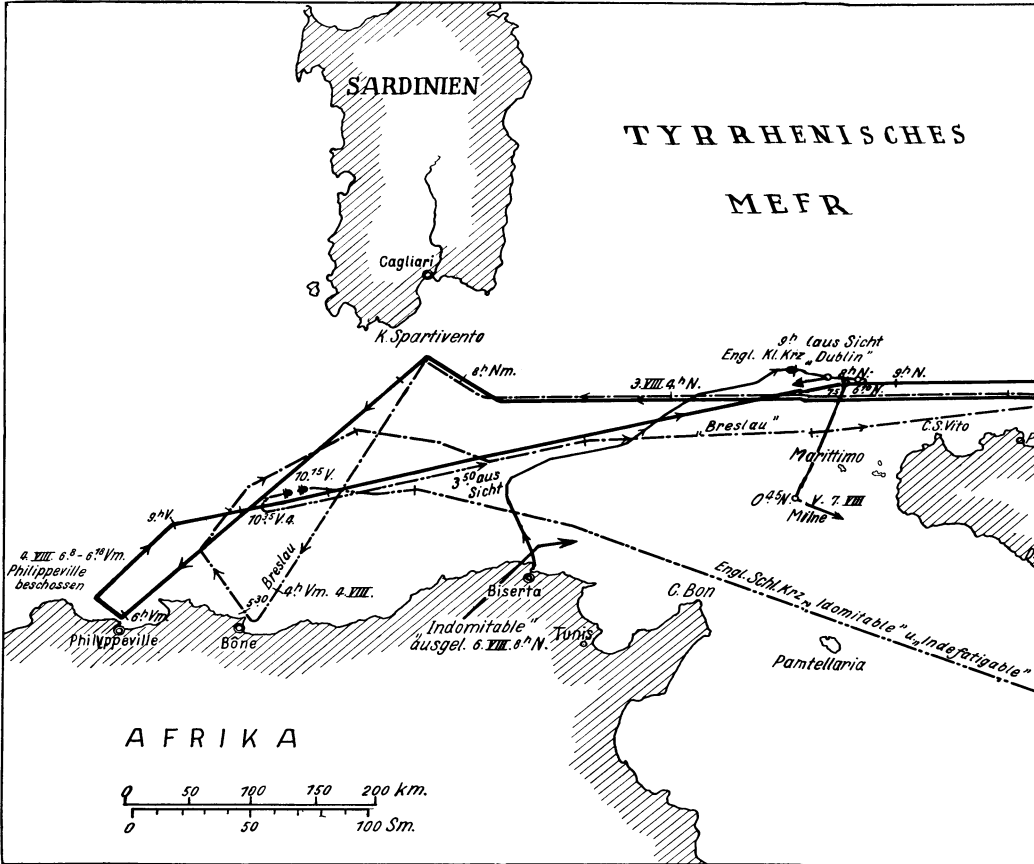
- Abamow, E., Die Europäischen Mächte und die Türkei während des Weltkrieges. Konstantinopel und die Meerengen. Nach den Geheimdokumenten des ehem. Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten. Deutsche Ausgabe. Carl Reißner Verlag, Dresden 1930.
- Abler, Bruno, Sarajewo Laukauftet. Übersetzung. Arvi A. Karisto Oy, Hämeneenlinna 1934.
- Bompard, M., L'entrée en guerre de la Turquie in „La Revue de Paris“, juillet-août, Paris 1921.
- Broman, Otto, Anledningarna till den engelsk-franska flottans nederlag i Dardanellerna den 19 mars 1915 (unter Benützung von Mitteilungen des Herrn Kapitän C. von Jansson) in „Tidskrift i Sjöväsendet utgiven av Kungl. Sjölogsmannafällskapet i Karlskrona“, 9. häft, 1924.
- Brotherus, R. R., Aufsätze in „Maailmanhistoria“, 6. Teil, Helsinki.
- Churchill, Winston S., The Great War. George Newnes, Ltd., London 1933—34.
- Clerc-Kampal, S., La Marine Française pendant la guerre (1914—18). Librairie Larousse, Paris.
- Corbett, Sir Julian S., History of the Great War based on official documents by direction of the Historical Section of the Committee of Imperial Defence, Naval Operations, I. Longmans, Green and Co., London 1920.
- Degener, Hermann A. L., Wer ist's? VIII. Ausgabe. Verlag von H. A. Ludwig Degener, Leipzig 1922.
- Delage, Edmond, La Tragédie des Dardanelles. Bernard Grasset, Paris 1931.
- Djemal, Ahmed, Pascha, Erinnerungen eines türkischen Staatsmannes. Drei-Masken-Verlag, München 1922.
- Edib, Habib, Die Türkei von gestern und heute. Berlin.
- Endres, Franz Karl, Die Türkei. C. F. Beck'sche Verlagsbuchhandlung Oskar Beck, München 1916.
- Farnalfe, Michel, L'aventure du Goeben. La Renaissance du livre. Paris.
- Girle, Rudolph, Kriegstagebuch 1914—18. Unveröffentlicht.
- Goehr, Eugen, Eine mißglückte Afrikafahrt in „Heidelberger Tageblatt“.
- Grothingham, Thomas S., The Naval History of the World War. Offensive Operations 1914—15. Harvard University Press, Cambridge 1924.
- Golz, Friedrich Freiherr von der, und Foerster, Wolfgang, Generalfeldmarschall Colmar Freiherr von der Goltz' Denkwürdigkeiten. C. S. Mittler & Sohn, Berlin 1929.

- Good, G. P. und Temperley, Harold, *British Documents on the origins of the War 1898—1914. Vol. IX The Balkan Wars, Part I*, London 1933.
- Graf, S., *The Russian Navy in War and Revolution from 1914 up to 1918*. Munich 1923.
- Handel-Mazzetti, Peter, Freiherr von, *Die öst.-ung. Kriegsmarine vor und im Weltkrieg*. Carl Köhner, Klagensfurt.
- Denning, *Die Operationen der französischen Mittelmeerflotte in den ersten Augusttagen 1914*. „Marine-Rundschau“, Hefte 7—8, Berlin 1934.
- Derfeld, Hans, *Die Limankrise und die Politik der Großmächte in der Jahreswende 1913/14 in „Berliner Monatshefte“*. Quabler-Verlag Berlin, September und Oktober 1933.
- Hüner, Hans, *Unter zwei Flaggen. Die Lebens- und Kampfgeschichte S. M. S. „Breslau — Mibilli“*. Verlag „Breslau-Mibilli“, Potsdam 1930.
- Janson, Gerhard v., *Die Verteidigung der türkischen Meerengen in „Unsere Marine im Weltkrieg 1914—1918“*, Berlin 1927.
- Kraus, *Die Fahrten der „Goeben“ im Mittelmeer*. Ullstein & Co., Berlin 1917.
- Krueger, Bernhard, *Schlachtkreuzer Goeben*. Gebrüder Jänecke, Hannover 1918.
- Lepsius, Johannes; Mendelssohn-Bartholby, Albrecht; Ihmme, Friedrich; *Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871—1914. Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes. 33. Band: Der erste Balkankrieg 1912*. Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte m. b. H., Berlin W 8, 1926.
- Limani von Sanders, *Fünf Jahre Türkei*. August Scherl G. m. b. H., Berlin 1920.
- Lindbael, Johs., *Maailmansodan Esinäytös. Suurvaltapolitiikka 1871—1914*. Übersetzung. R. J. Gummerus Oy, Jyväskylä 1918.
- Lorenz, Hermann, *Der Krieg in den türkischen Gewässern. I. Band. Die Mittelmeer-Division in der Serie „Der Krieg zur See 1914—1918“*, herausgegeben vom Marine-Archiv. E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1928.
- Mélie, Jean, *Les Bombardements de Bône et de Philippeville (4 août 1914)*. Berger-Levrault, Paris 1927.
- Milne, Sir A. Berkeley, *The Flight of the „Goeben“ and the „Breslau“*. Eveleigh Nash Company, Limited, London 1921.
- Mohl, v., *Der Durchbruch von Goeben und Breslau aus Messina nach den Dardanellen*. Veröffentlicht in der Zeitung „Uns Vaterland“, Pretoria 1930. („Deurbreking van die Goeben en die Breslau van Messina naar die Dardanellen“.)
- Mohr, Paul, *Konstantinopel und die Meerengenfrage*. E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1927.
- Moutstar, M., *Pacha, La Turquie, l'Allemagne et l'Europe depuis le Traité de Berlin jusqu'à la Guerre Mondiale*. Berger-Levrault, Paris 1927.

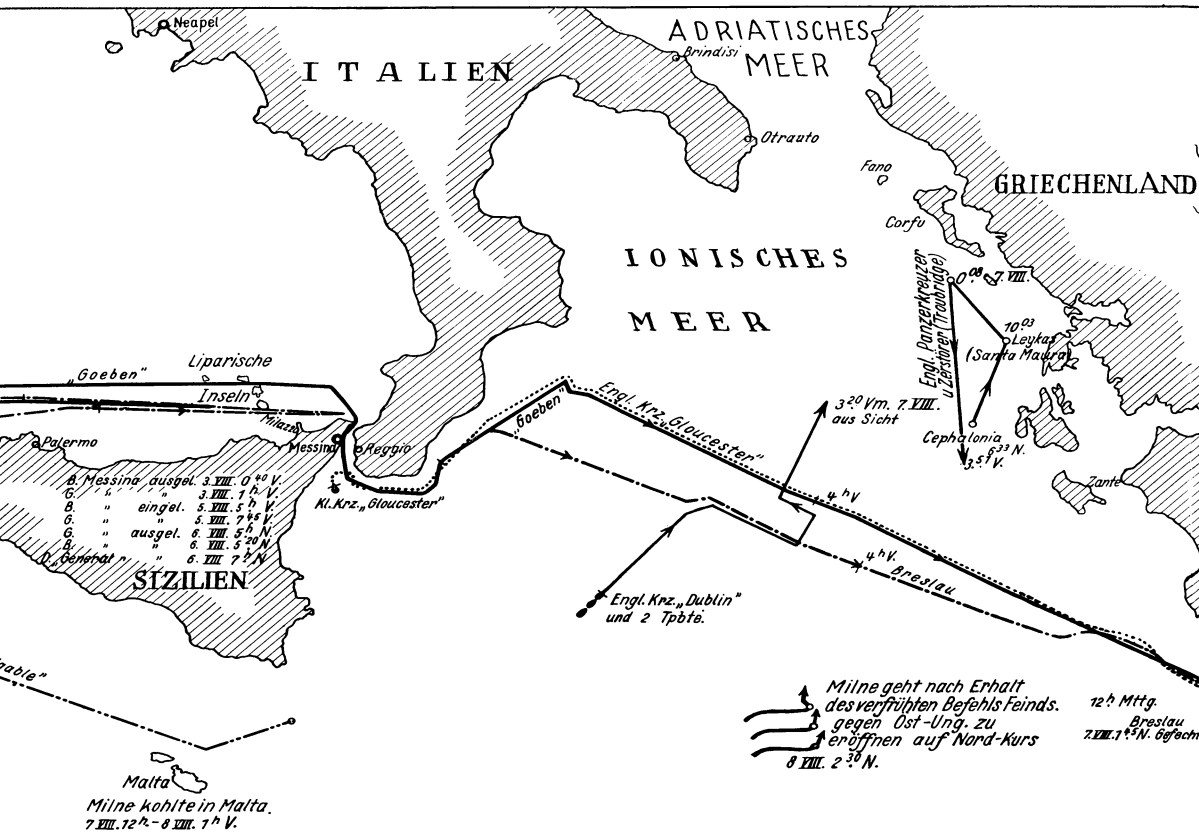
- Mühlmann, Carl**, Deutschland und die Türkei 1913—14. Die Berufung der deutschen Militärmission nach der Türkei 1913, das deutsch-türkische Bündnis 1914 und der Eintritt der Türkei in den Weltkrieg. Unter Benützung und Mitteilung bisher unveröffentlichter politischer Dokumente dargestellt. Dr. Walthar Rothschild, Berlin-Grünwald 1929.
- Reventlow, Graf E. zu**, Der Einfluß der Seemacht im Großen Krieg. Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Berlin 1918.
- Scheibe, Albert**, Tirpitz. Charles Coleman, Lübeck 1934.
- Sokol, Hans**, Österreich-Ungarns Seekrieg 1914—18. Herausgegeben vom österreichischen Kriegsarchiv — Marinearchiv. Amalthea-Verlag, Zürich-Leipzig-Wien. Komplet 1933.
- Souchon, Admiral**, Erinnerungen an den 16. März 1889. (Untergang S. M. Kreuzer „Ablar“, „Olga“ und S. M. Kanonenboot „Eber“ sowie amerikanischer und englischer Kriegsschiffe im Sturm in Apia.) „Marine-Rundschau“, Heft 3, Berlin 1929.
- Souchon, Admiral**, Mittelmeerdivision in „Unsere Marine im Weltkrieg 1914 bis 1918“. Herausgegeben von Eberhard v. Mantey, Vaterländischer Verlag E. U. Weller, Berlin 1927.
- Souchon, Admiral**, Der Durchbruch S. M. Schiffe „Goeben“ und „Breslau“ von Messina nach den Dardanellen in „Auf See unbefiegt“. I. Herausgegeben von Eberhard v. Mantey. J. F. Lehmanns Verlag, München 1922.
- Stieve, Friedrich**, Iswolski im Weltkrieg. Der diplomatische Schriftwechsel Iswolskis aus den Jahren 1914—17. Neue Dokumente aus den Geheimakten der russischen Staatsarchive. Im Auftrag des Deutschen Auswärtigen Amtes herausgegeben. Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte m. b. H., Berlin 1925.
- Stieve, Friedrich**, Das Russische Orangebuch über den Kriegsausbruch mit der Türkei. Seine Fälschungen über das Garantie-Angebot der Entente-Mächte an die Ottomanische Regierung. Im Auftrag des Auswärtigen Amtes herausgegeben. Verlag für Kulturpolitik, Berlin 1926.
- Tirpitz, Alfred von**, Erinnerungen. R. F. Koehler, Leipzig 1919.
- Trottha, Adolf von**, Großadmiral v. Tirpitz. Wilh. Gottl. Korn Verlag, Breslau 1933.
- Walbeyer-Harß, Hugo von**, Admiral Hipper. Das Lebensbild eines deutschen Flottenführers. R. Kittler Verlag, Leipzig 1933.
- Weniger, Kapitän zur See**, Der Flottenangriff gegen die Dardanellen. „Marine-Rundschau“, Hefte 1—3, Berlin 1925.
- Wejer-Zeitung**, Das Logbuch des Admirals. Erinnerungen von Erzellenz Souchon Pascha. Nr. 512—516, Bremen 1933.
- Akten des Marine-Archivs**, Berlin.

Die Karten wurden mit freundlicher Erlaubnis der Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Marine und des Verlages E. S. Mittler & Sohn, Berlin, unter Benutzung des Kartenmaterials aus dem Werke „Der Krieg zur See“, Die Mittelmeerdivision, Band 1, angefertigt.

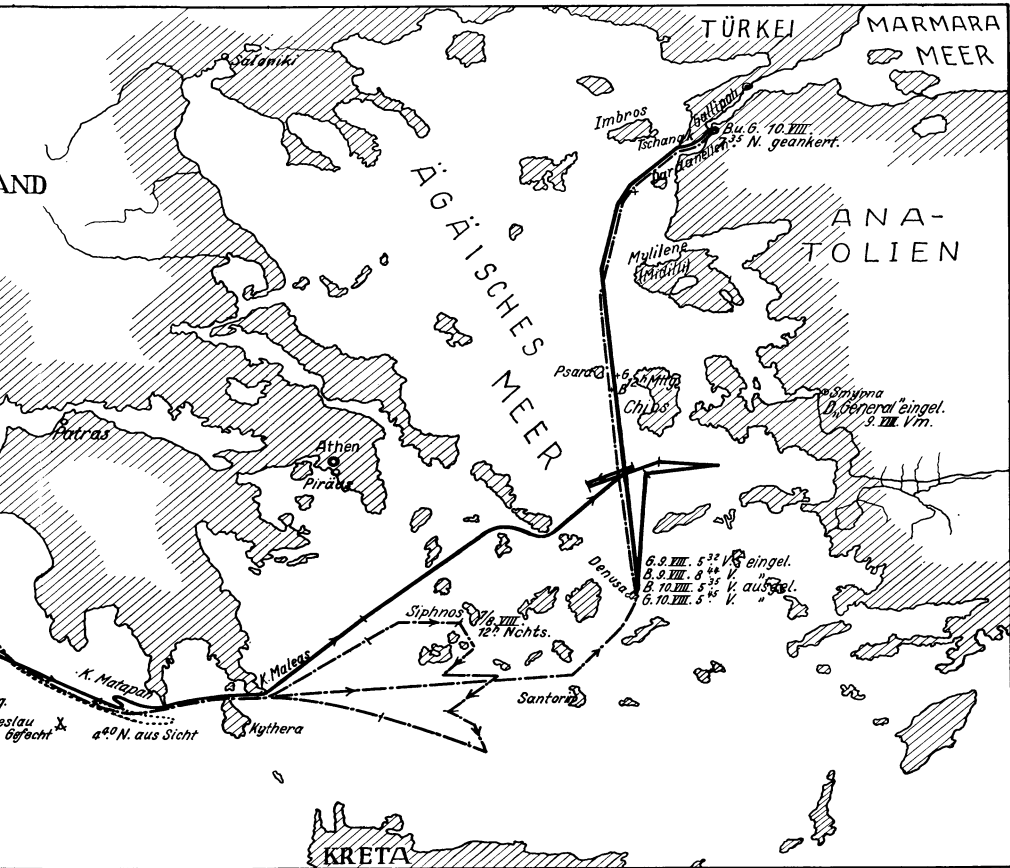




Durchbruch



uch der „Goeben“ und „Breslau“ vom 3. bis 10. August 1914 nach den Dard



ardanellen