

Der Seekrieg.

Unsere U-Boote im Mittelmeer.

Einer unserer Mitarbeiter schreibt uns:

Die spanischen Blätter sind in den letzten Tagen wieder mit Telegrammen von Plätzen der Ostküste gefüllt, die davon zu berichten wissen, wie deutsche und österreichisch-ungarische Unterseeboote zurzeit am Werke sind, das ein lohnendes Jagdgebiet bildende westliche Mittelmeer von Schiffen des angeblich die See beherrschenden Britentums zu säubern. Natürlich fallen ihnen dabei auch manche Fahrzeuge der andern Verbandsmächte in die Hände und kürzlich sogar ein Japaner, dessen Name mit Daiyale Umaru angegeben wird und dessen Mannschaft in Melilla gelandet wurde. Am 26. v. M. um 4 Uhr morgens wurde der spanische Dampfer Comercio bei Kap S. Antonio (Balencia) von einem deutschen U-Boot angehalten, untersucht und eindringlich ermahnt, keine Bannware zu befördern, da er sonst unweigerlich versenkt werden würde. Diesmal hatte er allerdings nur leere Fässer an Bord und konnte daher seine Reise fortsetzen. Die Eigentümer meldeten den Zwischenfall sofort dem Minister des Äußern. In einigen Reederkreisen scheint man sich noch immer nicht an den Gedanken gewöhnen zu können, daß die Beförderung von Bannware zwar ein sehr vorteilhaftes, aber auch recht gefährliches Unternehmen ist. Immerhin hielt es der Dampfer Ruiz Capdeban unter solchen Umständen doch für geraten, seine Abreise von Balencia zu verschieben, um eine nach Ceuta und Marseille bestimmte Ladung Blei lieber wieder auszushippen. — Aus der langen Liste der lezt hin versenkten Schiffe seien nur die folgenden hervorgehoben: Der englische Dampfer Kanford Side (4000t),

dessen Mannschaft am Strand von Caella landete; die französischen Dampfer Journal und Herault, die bei Palma und bei Castellan versenkt wurden. Ein Matrose aus Algier vom Herault ist tot, zwei wurden durch Granat splitter verletzt. Das Schiff scheint also versucht zu haben, Widerstand zu leisten. Tatsächlich soll das Unterseeboot eine 47mm-Kanone, womit der Dampfer bewaffnet war, mit sich genommen haben. Auch der griechische Dampfer Uitea, der über 5000t Kohlen, die, wie es in dem Telegramm heißt, für das italienische Heer bestimmt waren, von Norfolk nach Savona bringen wollte, wurde bei Kap Palos versenkt. Die Mannschaft konnte von einem in der Nähe befindlichen spanischen Dampfer sofort aufgenommen werden. Ferner wurden an der spanischen Küste versenkt: Die italienische Brigg San Francisco (1700t), die Bark Saturnino Fauni (1400t), die Goletten Giussipino (1700t), Cetigna und Mario G und der Dampfer Clara (3534t) usw., diese Italiener alle durch österreichisch-ungarische Unterseeboote. Die Behörden auf Minorca melden ferner vom 28. v. M., daß auch die italienischen Dampfer Mongibello (2550t), von Baltimore mit Hafer nach Genua unterwegs, Roma (1575t), von Glasgow mit Kohlen nach Porto Beccio bestimmt, und Pino von einem österreichisch-ungarischen Unterseeboot versenkt worden sind. Die Mannschaften landeten auf Minorca und wurden von dort aus heimbefördert.

Diese erheblichen Verluste im Verein mit der kühnen Fahrt unseres U 35 nach Cartagena fallen der französischen Presse nachgerade auf die Nerven, und da die Verbandsflotten anscheinend wenig oder nichts dagegen auszurichten vermögen, so läßt man zunächst seinen Unmut an Spanien aus, dem man vorwirft, den Besuch nicht verhindert zu haben. Der Temps hatte zunächst noch versucht, gute Miene zum bösen Spiel zu machen, aber jetzt, wo sich die Versenkungen in der Nähe der spanischen Küste häufen, reißt den Pariser Herren die Geduld. Der Figaro läßt sich erboht dahin vernehmen, daß der Verdacht aufkommen müsse, daß die Verluste zum Teil auf das Konto eben jenes Unterseebootes zu schreiben seien, das 24 Stunden in Cartagena gelegen habe. Dies allein genüge schon, um darzutun, daß es für die Verbündeten völlig unmöglich sei zu gestatten, daß die deutschen Unterseeboote sich ungestraft und am helllichten Tage in neutralen Häfen verproviantieren. Die Regeln des internationalen Rechtes, die von den Deutschen zu dem Zweck angerufen würden, um diese Besuche zu rechtfertigen, könnten keine Anwendung auf jene finden, die vom Beginn des Krieges an systematisch diese Regeln verletzt hätten. Dieser Artikel des Figaro spiegelt, so wird der spanischen Presse aus Paris gedrahtet, genau den Stand der öffentlichen Meinung in Frankreich in dieser wichtigen Angelegenheit wider. — Da es bekannt und außerdem ja leicht festzustellen ist, daß sich U 35 in Cartagena weder mit Lebensmitteln noch mit Benzin oder Petroleum versorgt hat, so wird dieser Verdacht ganz augenscheinlich nur ausgesprochen, um einen Vorwand zu gewinnen, eine neue Vergewaltigung der Neutralen in die Wege zu leiten. Sie sollen gezwungen werden, künftighin deutschen Kriegsschiffen, wenn sie auch alle Regeln des Seerechtes streng beobachten, jedes Anlaufen eines neutralen Hafens, gleichgültig für welchen Zweck, zu verbieten, wenn sie sich nicht der Gefahr aussetzen wollen, daß andernfalls ihre Neutralität nicht geachtet werden wird.