

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 61=81 (1915)

Heft: 32

Artikel: Der Weltkrieg

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32004>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

Mit den Beilagen: Literaturblatt (monatlich) und Mitteilungen der Eidg. Militärbibliothek (vierteljährlich).

LXI. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXXI. Jahrgang.

Nr. 32

Basel, 7. August

1915

Erscheint wöchentlich. — Preis halbjährlich für die Schweiz Fr. 5.—, fürs Ausland Fr. 6.50. — Bestellungen direkt an Benno Schwabe & Co., Verlagsbuchhandlung in Basel. Im Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an. — Inserate 35 Cts. die einspaltige Petitzeile.

Verantwortlich für die Herausgabe des Blattes i. V.: K. Schwabe.

Inhalt: Der Weltkrieg. — Die Verwendung von Lufttorpedos im Gebirgskrieg. — Artilleristische Abhandlungen und Kriegserfahrungen. II. (Fortsetzung.)

Der Weltkrieg.

2. Die Operationen gegen die Dardanellen.

Nach dem Eingreifen der Türkei in den europäischen Krieg an der Seite des Zweiverbandes war kaum daran zu zweifeln, daß auch die Dardanellen zum Operationsgebiet in irgend einer Weise werden würden. In der Tat sind sie dann bald zu einem Operationsziel der englisch-französischen Seestreitkräfte im Mittelmeer auserkoren worden. Allerdings vorläufig ohne großen Erfolg. Man beschränkte sich im Jahre 1914 auf eine mehrfache Beschießung der äußeren Dardanellen befestigungen, wobei es gelang, diese so weit niederzukämpfen, daß ein Einfahren in die äußere Meerenge möglich geworden ist, soweit nicht treibende und feste Mienen die Schiffsbewegungen beschränkten.

Erst im neuen Jahre sind dann die Operationen gegen die Dardanellen erneut und ernstlich an die Hand genommen worden. Bei diesen Operationen hat man zu unterscheiden zwischen dem mißglückten Versuch, die Wasserstraße einzig und allein auf der See zu forcieren und der weiteren Unternehmung, den Meerengen und den sie schirmenden Befestigungen vom Lande und vom Wasser aus zu Leibe zu gehen. Beide Aktionen werden daher am besten getrennt behandelt.

a) Die Flottenunternehmungen.

Seit der im Monat November des vergangenen Jahres vorgenommenen ersten Beschießung der den Dardanelleneingang sperrenden türkischen Forts und Befestigungen durch ein englisches Geschwader hatte in jener Meeresgegend lange Zeit verhältnismäßige Ruhe geherrscht. Mit scheinbarem Recht sind daher die Fragen aufgeworfen worden, die angesichts der im allgemeinen beschränkten Flottentätigkeit in diesem Kriege schon wiederholt zur Aufwerfung gelangt sind. Was macht eigentlich die Flotte? Wo stecken die vielen Schiffe? Warum geschieht nichts mehr an den Dardanellen? Nun war es ja möglich, daß man Schiffe nach dem Suezkanal gezogen hatte, um bei der Verteidigung des Kanals gegen das mysteriöse Türkenheer mitzuwirken, und daß dadurch die Aktionsfähigkeit des Dardanellengeschwaders eingeschränkt worden war. Wahrscheinlicher ist noch, daß der Schießbedarf hat ersetzt werden müssen. Bei dem großen Gewicht des einzelnen Geschosses — eine

30,5 cm-Granate wiegt beispielsweise 385,5 kg — macht schon eine bescheidene Zahl dieser eine recht hübsche Belastung aus. Der Vorrat, den ein Schiff mit sich führen kann, wird daher zu einem ziemlich begrenzten. Auch ist in Berücksichtigung zu ziehen, daß alle Geschütze mit großem Kaliber nur eine kleine Zahl von Schüssen auszuhalten vermögen, sollen sie nicht rasch kriegsuntauglich werden. Es heißt also auch in dieser Beziehung sparsam mit der Munition umgehen. Hiedurch ist freilich eine lange Gefechtspause entstanden. Diese ist von den Türken recht erheblich zur fortifikatorischen Verstärkung des Dardanellengebietes ausgenützt worden. Von der Goltz Pascha wird nicht umsonst zur Leitung der militärischen Angelegenheiten nach der Türkei gereist sein. Man hat die bestehenden Befestigungen verstärkt, die durch die erste Beschießung angerichteten Schäden ausgebessert und neue Ergänzungswerke gebaut. Ein erneuter Angriff mußte sich somit vermehrten Hindernissen gegenüber sehen.

Aber auch auf Seite der Verbündeten war man nicht müßig geblieben. Man hatte nahe dem Operationsgebiet auf einer der dort liegenden Inseln, allem nach Lemnos, eine mit Kohlen, Munition, Verpflegungsmitteln und anderem Kriegsbedarf reichlich versehene Flotten- und Operationsbasis eingerichtet, bevor man an den erneuten Dardanellenangriff heranging. Neben Lemnos wurde auch von den Inseln Tenedos und Imbros gesprochen. Beide Inseln hätten gegenwärtig den Vorzug, eine Art res nullius zu sein, Objekte, die niemand gehören, oder über deren staatliche Zugehörigkeit noch Zweifel herrschen. Es sind dies Inseln, die in den jüngsten Balkankriegen von den Griechen besetzt, aber seit dem Friedensschlusse noch nicht geräumt worden sind. Damit wäre eigentlich Griechenland fein aus seinen neutralen Verpflichtungen heraus, denn der Neutrale hat nicht die Pflicht, ein Landgebiet zu schützen, das ihm nicht gehört. Lemnos hingegen ist eine wirklich griechische Insel, die von den Dardanellen etwa 80 km entfernt ist. Die äußerst günstig gelegene Bucht von Mudros gibt dort den erwünschten Basispunkt für Dardanellenoperationen. Von dieser gleichen Mudrosbucht aus ist die erste Dardanellenforcierung ausgegangen, die eine venetianische Flotte vor das alternde Byzanz geführt hat.

Was vor allem zu bezwingen ist, ist die innere Dardanellenge, über die einst der Perserkönig Xerxes bei seinem Zuge nach Griechenland die sagenhafte Schiffsbrücke geschlagen haben soll. Während der äußere Eingang eine Wasserbreite von rund 4 km hat, mißt der innere Eingang an seiner schmalsten Stelle nur 1300 m. Zudem ist dieser innere Dardanelleneingang oder die Chanakenge ungleich stärker mit Forts, Batterien und Werken geschützt als der äußere, von den Flotten der Verbündeten bereits überwältigte. Auf der europäischen Seite befinden sich neben vier Forts noch acht bis zehn Batterien. Auf der asiatischen Seite zählt man fünf Forts und vier bis acht Batterien. Mit andern Worten, es ist eine Strecke von sieben Seemeilen oder rund 12½ km zu durchfahren, auf der zu beiden Seiten fast Werk an Werk gelegen ist. Dazu kommt, daß die gegnerischen Forts und Batterien die Wasserstraße der ganzen Strecke entlang überhöhen. Es steht ihnen somit der für diesen Fall wirksamere Schuß von der Höhe zur Tiefe zur Verfügung und gibt ihnen damit die Gelegenheit, die leichter verwundbaren Teile der englischen und französischen Panzerschiffe zu treffen. Das zu passierende Fahrwasser weist zudem eine sehr starke Strömung in südlicher Richtung auf, die für gewöhnlich eine Stärke von 1½ Seemeilen in der Stunde hat, bei heftigen Nordwinden aber auf fünf Seemeilen steigen kann. Rechnet man dazu noch Nebel und sonst erschwerte Sicht, so ist leicht einzusehen, daß die Operationen hier noch viel mehr von der Gunst der Witterung abhängig sind als auf dem festen Lande.

Bevor daher eine Durchfahrt gemacht werden kann, müssen die feindlichen Werke so weit zum Schweigen gebracht sein, daß von ihnen nichts ernstliches mehr zu befürchten ist. Es gilt aber auch, die Minensperre zu beseitigen. Diese Arbeit ist hier weit schwieriger, als sie es am äußeren Eingang gewesen ist, weil das Minenfeld eine geringere Breite besitzt und deshalb vom Lande aus besser bestrichen und bei Nacht mit dem Scheinwerfer leichter abgesucht werden kann. Auch erschwert die bereits erwähnte starke Strömung das Beseitigen der Minen noch ganz besonders. Minenbeseitigung und Beschießung waren daher, wenn auch ab und zu von ungünstiger Witterung beeinträchtigt, stark im Gange. Mit der ersteren scheint man so weit gelangt zu sein, daß die Schiffe ungefähr bis auf die Höhe von Domuz, Deresi und der Kefez-Bai fahren können. Um die Beschießung zu fördern, hat man zu dem Mittel gegriffen, die Werke vom Sarosgolfe und vom ägäischen Meere her indirekt unter Feuer zu nehmen. Das gestattet allerdings, den auf der europäischen Seite gelegenen Festungen und Batterien von der Landseite her beizukommen. Da es sich hierbei aber um Entfernungen von zwölf und mehr Kilometer handelt, so muß die Treffsicherheit unter der durch die Meeresbewegung noch vergrößerten Streuung doch beträchtlich leiden. Auch haben, so lange kein entsprechendes Landungskorps zur Verfügung steht, die Türken immer wieder die Möglichkeit, die durch die Beschießung erlittenen Schäden zur Nachtzeit und bei schlechter Witterung auszubessern. Zieht man das alles in Betracht, so ist leicht ersichtlich, daß die Dardanellen nicht so auf den ersten Anhieb

fallen können. Es braucht dazu längerer, zielbewußter und methodischer Arbeit. Es braucht aber vor allem ein Landungskorps, das die durch die Beschießung vom Meere aus erreichten Erfolge auch wirklich festhalten und ausnützen kann.

Im Uebrigen kennt die neuere Kriegsgeschichte einige geglückte Forcierungen. Im Jahre 1807 sind die gleichen Dardanellen von dem britischen Admiral Sir John Duckworth unter dem Feuer der türkischen Geschütze erzwungen worden. Besonders reich an solchen Unternehmungen ist aber der nordamerikanische Sezessionskrieg, in dem zum ersten Mal gepanzerte Schiffe und großkalibrige Geschütze zur Verwendung gekommen sind. Hier ist vor allem zu nennen die Forcierung der durch Forts gesperrten Mississippi-mündung durch den föderierten Kapitän Farragut mit einem Geschwader von 17 Schiffen und 4000 Mann Landungstruppen an Bord. Ins gleiche Kapitel gehört die Passage der unter den Kanonen der konföderierten Befestigungen von Vicksburg liegenden 6 bis 7 km langen Mississippi-strecke durch unierte Kanonenboote und Transportschiffe unter Komodore Porter im Jahre 1863. Was zu jenen Zeiten rücksichtslosen Führern möglich war, kann sich trotz gesteigerter Waffenwirkung und technisch vervollkommenen Sperrmitteln auch heute wiederholen.

Man hat auch auf die politischen Schwierigkeiten hingewiesen, die einer Dardanellen-Unternehmung im Wege stehen sollen und die bereits einer Entfremdung zwischen Rußland und den Westmächten gerufen hätten. Aber bevor man derartige Dinge unternimmt, kostbare Kriegsschiffe, eine Unmenge von Material und Geld dafür einsetzt, einigt man sich doch einigermaßen über die politischen Folgen, zumal bei einer Unternehmung von solch vitaler Wichtigkeit. Darum tut man gut, für das langsamere Tempo, das der Dardanellenangriff genommen hat, nach den näherliegenden Gründen zu greifen, und diese liegen, wie dargetan, nicht weit. Man steht eben vor dem militärisch und maritim schwersten Stücke der ganzen Forcierungsarbeit.

In den letzten Februartagen fand die erste Flottenunternehmung im neuen Jahre gegen die Dardanellen statt. Diese brachte den Dardanellen-Eingang in den unbestrittenen Besitz der anglo-französischen Flotte. Die den Eingang deckenden Schlösser Sedil-Bahr und Kum-Kale nebst den Ergänzungswerken und türkischen Batterien sind von schweren Schiffsgeschützen zum Schweigen gebracht und zusammengeschossen worden. Landungsdetachements haben überdies die Arbeit der Artillerie ergänzt und vervollständigt. Daß dabei die französischen Schiffe einen hervorragenden Anteil hatten, ist in der gesamten Pariser Presse mit besonderer Genugtuung registriert worden.

Man ist allen Berichten nach bei der Forcierung dieser Außenforts sehr überlegt und methodisch zu Werke gegangen und hat dafür recht ansehnliche Seestreitkräfte eingesetzt. Wir nennen hier beispielsweise Schiffe wie die „Queen Elizabeth“, „Albion“, „Majestic“, „Irresistible“ und „Charlemagne“, die zu den schwerstbestückten der englisch-französischen Marine zählen. Schiffe, die über Breitseitenlagen von 1500 — 7472 kg Geschoßgewicht verfügen. Im ganzen sollen an die 40 Schiffseinheiten bei dieser Flottenaktion beteiligt gewesen sein.

Nachdem man zuerst auf Ferndistanz die türkischen Werke einer intensiven Beschießung unterzogen, auf welche die Türken wegen unzulänglicher Reichweite ihrer Geschütze wahrscheinlich gar nicht geantwortet haben, ist ein Teil der Flotte näher herangegangen, um die Forts und Batterien auf Nahentfernung zu behandeln. Unter dem Schutze dieser Schiffe hat man sich gleichzeitig an das schwierige Geschäft gemacht, die den äußeren Eingang zunächst schützende Minensperre zu entfernen. Hiefür sind neben andern, besonders für den Minenfang ausgerüsteten Schiffen auch Unterseeboote zur Verwendung gekommen. Es handelt sich hiebei darum, die Minen aufzufischen und nach irgend einer bestimmten Stelle zu verschleppen. Nach Räumung des Minenfeldes ist eine Anzahl von Schiffen, wahrscheinlich die drei englischen „Albion“, „Majestic“ und „Vengeance“, sowie die drei französischen „Suffren“, „Gaulois“ und „Charlemagne“ in die Straße eingefahren und hat die Außenwerke von der inneren Seite her beschossen. Das wird diesen wohl den Rest gegeben haben, so daß sowohl auf der europäischen wie auf der asiatischen Seite englische und französische Landungstruppen ausgeschifft werden konnten, um noch an den Zerstörungen zu vervollkommen, was nötig war. Ueber das Verhalten der Türken ist nichts genaueres in Erfahrung zu bringen gewesen, als daß ihr Feuer schwach und wenig Schaden bringend gewesen sein soll. Nach englischem Bericht ist nur der „Agamemnon“ eigentlich getroffen worden. Wahrscheinlich wird die Qualität der Geschütze, mit denen die Werke armiert waren, nicht ganz auf der Höhe der Zeit gestanden haben. Auch ist leicht möglich, daß der nötige Schießbedarf auf dem Papier wohl vorhanden war, in Tat und Wahrheit aber zu einem großen Teil eine andere Form als die von Geschossen angenommen hat. Vor allem wird es aber dem türkischen Artilleristen, wie schon in dem letzten und den früheren Balkankriegen, an der nötigen Übung im Schießen gefehlt haben.

Jetzt wehte die Flagge der Verbündeten auf den Trümmern der zerschossenen Außenforts und man war im unbestrittenen Besitz des äußersten Zuganges zum Marmarameer, der ersten Etappe des Weges nach Konstantinopel. Ein Stück Arbeit war geleistet, aber noch nicht das größte. Das Schwerste kommt noch, denn es gilt noch den inneren Zugang mit seinen stärkeren Werken und seinem engeren und schwierigeren Fahrwasser zu forcieren. Ueber die Schwierigkeiten dieses Unternehmens gibt man sich auf Seiten der Verbündeten auch keinen Illusionen hin. Man weiß, daß es noch mancher Anstrengung bedarf und daß ohne ein entsprechendes Landungskorps auf die Dauer kaum auszukommen ist. Aber man scheint entschlossen zu sein, schon des maritimen Prestiges halber, das Äußerste zu wagen. Kann eine verbündete Flotte vor Konstantinopel erscheinen und muß auf der Hagia Sofia der Halbmond wieder dem Kreuze weichen, so sind die Folgen ja kaum auszudenken. Aber der Weg ist noch mühsam und gefahrvoll, unerwartete Ereignisse können ihn fördern oder gänzlich verunmöglichen.

In den letzten Tagen des Monat März nahm der Kampf um den inneren Dardanelleneingang und damit um die Wasserstraße nach Konstantinopel ungemein heftige Formen an. Ohne Besinnen ist eine

beträchtliche Zahl guter Schiffe geopfert worden. Das dürfte wohl das untrüglichsste Zeichen sein, daß das Unternehmen schon lange aus dem Stadium des bloßen Bluffs hinaus ist und auf Seiten der Verbündeten mit der Dardanellenforcierung bitterer Ernst gemacht werden will.

Nachdem von der festen Minensperre in mühsamer und gefährlicher Arbeit beseitigt worden, was erreichbar war, hatte es vorerst der englische Kreuzer „Amethyst“ unternommen, die Chanakenge zu forcieren. Der „Amethyst“ ist ein Schiff von 3050 Tonnen, besitzt nur Mittelartillerie, hat aber die beträchtliche Geschwindigkeit von 23,6 Seemeilen oder rund 43,5 km in der Stunde. Aus diesem Grunde wird er wohl zu dem Manöver ausgewählt worden sein, denn bei diesem kam es weniger auf schwere Bestückung als auf möglichst große Geschwindigkeit an. Das kühne Unternehmen glückte auffallend. Der „Amethyst“ passierte die 12,5 km lange mit Forts und Batterien förmlich gespickte Strecke und gelangte bis auf die Höhe von Nagara. Auch die Rückfahrt war trotz heftiger Beschießung aus den feindlichen Werken vom Glück begünstigt. Dank seiner Schnelligkeit kehrte das Schiff, wenn auch verschiedene Male getroffen, zur Flotte zurück. Nach verschiedenen Meldungen soll die Fahrt des „Amethyst“ den Zweck gehabt haben, das Kabel zu zerschneiden, das sich bei Chanak von der asiatischen zu der europäischen Küste spannt. Das ist möglich. Wahrscheinlicher aber wird sein, daß die Fahrt Erkundungszwecken gedient hat. Man wollte erfahren wie es sich mit der weiteren Minengefahr verhielt, nachdem man zehn Tage lang an deren Beseitigung gearbeitet hatte.

Gestützt auf diese Erkundung begann am 18. März ein überaus heftiger allgemeiner Angriff der verbündeten Flotte. Vier englische Schlachtschiffe größeren Typs und schwerster Bestückung, „Queen Elizabeth“, „Inflexible“, „Agamemnon“ und „Lord Nelson“, nahmen zuerst auf größere Entfernung die Forts und Batterien, die unmittelbar an der Chanakenge liegen, wie Kilid Bar, Chanak Kalessi, Forts Hamidieh und die Batterien bei Namazieh unter Feuer, während zwei andere englische Schiffe mittleren Tonnengehaltes, aber ebenfalls mit schwerer Artillerie, 30,5 und 25,4 cm-Geschützen, „Prinz Georg“ und „Triumph“, drei noch mehr südlich gelegene Batterien bombardierten, die noch nicht niedergekämpft worden waren. Das aus den Schiffen „Suffren“, „Gaulois“, „Charlemagne“ und „Bouvet“ bestehende französische Geschwader unter Admiral Guépratte dampfte näher an die türkischen Werke heran und besorgte den Kampf auf kürzere Entfernung. Es übernahm somit einen gefährlicheren Teil der Arbeit. Doch übernahmen später noch sechs englische Schiffe „Vengeance“, „Irresistible“, „Albion“, „Ocean“, „Swiftsure“ und „Majestic“ diese Partie.

Der Kampf dauerte fast den ganzen Tag und führte, wenn auch einzelne türkische Werke vorübergehend zum schweigen gebracht wurden, zu keinem durchschlagenden Ergebnis. Die türkische Artillerie erwiderte das Feuer im allgemeinen kräftig und zum Teil mit viel Geschick. Es ist sehr wahrscheinlich, daß die modernen Geschütze der ursprünglich deutschen Kreuzer „Breslau“ und „Göben“ an die Dardanellen verbracht worden sind. Sehr wahrscheinlich werden aber auch die deutschen Bemann-

ungen dieser Kreuzer in den türkischen Forts und Batterien eine entsprechende Verwendung gefunden haben, da ja die Schiffe selbst nicht mehr seetüchtig sein sollen. Auf Seiten der Verbündeten sind nicht weniger als drei Schiffe gesunken. Der französische „Bouvet“, ein Linienschiff von 12,000 Tonnen und 600 Mann Besatzung, das mit Mann und Maus in die Tiefe gegangen ist. Von der englischen Flotte „Irresistible“ und „Ocean“, der erstere von 15,250, der letztere von 13,150 Tonnengehalt und beide, wie der „Bouvet“, mit je vier 30,5 cm- und zwölf 15 cm-Geschützen bestückt. Zwei andere Schiffe, der französische „Gaulois“ und der englische „Inflexible“ erlitten schwere Schußverletzungen, so daß beide reperaturbedürftig geworden sind.

Der „Gaulois“ ist ein Linienschiff von 11,300 Tonnen und vier 30,5 cm-Geschützen, der „Inflexible“ hat 20,300 Tonnen und acht 30,5 cm-Geschütze und ist im Jahre 1907 ab Stapel gegangen. Nach neuesten Berichten konnte der „Gaulois“ an Ort und Stelle soweit repariert werden, daß er ohne Beihilfe nach Malta zur Dockung gefahren ist.

Der Untergang der drei erstgenannten Schiffe wird auf Treibminen zurückgeführt. Es scheint, daß die Türken an Stelle der von den Verbündeten zu einem guten Teil beseitigten festen Minensperre schwimmende Minen ausgesetzt haben. Diese schwimmenden und teilweise unter Wasser treibenden Minen mußten umso gefährlicher werden, wenn man in Betracht zieht, daß die in den Dardanellen herrschende und, wie schon einmal gesagt, von Nord nach Süd gehende Strömung je nach der Windrichtung eine Stärke von 3—9 km in der Stunde erreichen kann. Es müssen also alle diese Minen der Fahrtrichtung der verbündeten Schiffe entgegen treiben und eine stete Gefahr für diese bilden. Man wird somit gezwungen, hiegegen besondere Maßnahmen und Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

Der Verlust von drei großen Schlachtschiffen war allerdings ein harter Schlag. Doch hat man sich hiedurch keineswegs einschüchtern lassen. Aus England sind sofort zwei andere Schlachtschiffe eingetroffen, die zur gleichen Klasse wie der untergegangene „Irresistible“ gehören, „Queen“ und „Implacable“. Also Schiffe mit einem Tonnengehalt von 15,250, einer Geschwindigkeit von mindestens 18 Seemeilen und einer schweren Artillerie von je vier 30,5 cm- und 15 cm-Geschützen. Beim französischen Geschwader wurden der gesunkene „Bouvet“ und der havarierte „Gaulois“ ersetzt durch „Henri IV“ und „Jauréguiberry“. Der erstere hat 8950 Tonnen, 17 Seemeilen Geschwindigkeit und eine schwere Artillerie von zwei 27,4 cm- und sieben 14 cm-Geschützen. Der letztere besitzt einen Tonnengehalt von 11,900, eine Geschwindigkeit von ebenfalls 17 Seemeilen und eine schwere Bestückung von zwei 30,5 cm-, zwei 27,4 cm- und acht 14 cm-Geschützen. Auch der Oberbefehl des englischen Geschwaders hatte wegen Erkrankung des englischen Admirals Carden gewechselt. An seine Stelle trat der einem alten schottischen Adelsgeschlechte entstammende Vizeadmiral de Robeck.

Nach diesem Forcierungsversuch trat dann an den Dardanellen einige Ruhe ein. Nur die Minensucher blieben an ihrer gefahrvollen Arbeit. Doch wurde unentwegt und zielbewußt an einer Wieder-

holung und Fortsetzung des Forcierungsunternehmens gearbeitet, dessen Ausführbarkeit allerdings von verschiedenen Seiten bestritten wurde. Vergleicht man die Verhältnisse an den Dardanellen mit einer anderen etwas bekannteren Gegend, so scheinen allerdings die Erfolgsaussichten für die Erzwingung einer Durchfahrt nicht gerade im rosigsten Licht. Die Passage durch die nur 1300 m messende Enge zwischen Kilid-Bahr und Chanak Kalessi, die also nicht breiter ist als der Zürichsee zwischen dem Zürichhorn und Wollishofen, und die Durchfahrt der kaum zwei km breiten Nagaraenge, die ungefähr der Seebreite zwischen Uetikon und der Au entspricht, werden immer ein gefährliches und schwieriges Stück bleiben, zumal wenn man bedenkt, daß die türkischen Werke auf der europäischen Seite den Meeresspiegel um durchschnittlich 100 m überhöhen und das Fahrwasser an seiner breitesten Stelle mit etwa 4 km die größte Breite des Zürichsees zwischen Kehlhof und Wollerau kaum übertrifft. Darum deutet alles auf die Mitwirkung eines Landungskorps hin, um den Schiffen die Durchfahrt zu erleichtern. Dabei war aber nicht außer acht zu lassen, daß Landungen unter feindlicher Einwirkung zu den schwierigsten Unternehmungen zählen, die die Kriegsgeschichte kennt, und daß die Streitkräfte, über die die Türken an den Dardanellen und um Konstantinopel verfügen konnten, auf fünf Armeekorps mit sieben Kavalleriebrigaden, zusammen rund 200,000 Mann geschätzt wurden.

Nach allem diesem mußte ein Landungskorps von entsprechender Stärke verfügbar gemacht werden, das den Seeangriff von der Landseite her zu unterstützen vermochte. Ueber dieses Landungskorps kamen dann bald alle möglichen Gerüchte in Umlauf. Bald sollte sich ein solches in Toulon versammeln, das aus französischen Kolonialtruppen bestand. Bald befand es sich bereits auf der Fahrt nach Osten. Andere Meldungen sprachen von der Bereitstellung eines solchen Korps in Nordafrika. Vielleicht war das Gerücht von einer Diversion mit zwei französischen Korps nach Serbien nur darum mit Macht in die Welt hinausposaunt worden, um diese Vorbereitungen zu verschleiern. Aber auch in Egypten sollten indische Truppen zur Verwendung an den Dardanellen bereitgestellt worden sein. Das konnte man sich gestatten, weil von der türkischen Seite her zunächst kein ernstlicher Angriff mehr zu fürchten war. Für die Türken war aber damit ihre so schwächlich ausgeführte Unternehmung gegen Egypten zum zweischneidigen Schwert geworden. Sie hatte die Engländer veranlaßt, am Suez beträchtliche Streitkräfte zu konzentrieren, die nun für die Operationen an den Dardanellen zur Hand waren und zwar in viel bequemerer Reichweite als die Heeresrudimente Dschemal Paschas für die türkische Armeeleitung.

Ganz mißlich für die Türkei mußte es aber werden, wenn ein gleichzeitiges russisches Eingreifen zu Wasser und zu Lande am Bosphorus ins Werk gesetzt werden konnte. Es wird Sache eines besonderen Abschnittes sein, diese Möglichkeit näher ins Auge zu fassen und bei diesem Anlaß die dortigen militärgeographischen Verhältnisse etwas eingehender zu würdigen.

-t.