

Eine Flucht aus Montenegro.

Erlebnisse eines Russen bei Beginn des Krieges.

Ein Russe, der seit mehreren Jahren in Montenegro geschäftlich niedergelassen war und der am 17. Januar 1916, als die Oesterreicher immer weiter ins Land vordrangen, fliehen mußte, um nicht mit einem Internierungslager für längere Zeit Bekanntheit zu machen, erzählt über seine Flucht aus Montenegro folgendes: Bis zur Vernichtung der fer-

150.000 Personen gewesen sein, die im Laufe einer Woche durch Bobgoritza gezogen sind, darunter zahlreiche alte Männer und Frauen. Selbstverständlich konnte Montenegro den gewaltigen Zustrom nicht im Lande behalten und mußte ihn nach Albanien ableiten. Die Wirkung des Durchmarsches war dieselbe, wie wenn ein Heuschreckenschwarm über

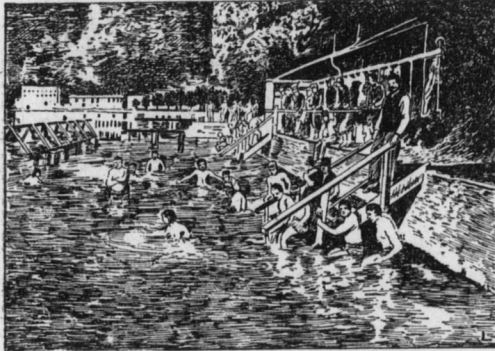
ging unser Kraftwagen in die Brüche, so daß wir in eine gefährliche Lage kamen. Wir fanden einen Reiter nach Bobgoritza zurück, um ein anderes Automobil zu beschaffen, aber ein solches war nicht aufzutreiben, so daß wir uns schließlich mit einem Dampfwagen begnügen mußten, der aber vier Stunden brauchte, um den kurzen Weg nach Planitza zurückzulegen, den wir per Kraftwagen in einer halben Stunde hinter uns gehabt hätten. Zwei Stunden hatte unser unfreiwilliger Aufenthalt mitten auf schmüßiger Straße und in trostlos dunkler Nacht gedauert. In Planitza begab ich mich sofort an die Landungsstelle der Schiffe und fand hier wirklich noch ein Schiff, das zwar voll besetzt war von Serben und serbischen Flüchtlingen. Ich drückte mich mit meinem Handteller in die Menge und konnte mitschleichen. Aber das war ein Fahren! Wind und Wetter ausgekehrt, stehend in der kalten Winterluft, ohne mich bewegen zu können, so ging es über den See Stutari entgegen, wo wir alle todmüde anlangten, da die Aufregung der letzten Tage in uns nachwirkte und wir zudem in der vergangenen Nacht keine Gelegenheit hatten, irgendwo auszurufen. Endlich um 7 Uhr morgens traf unser vollgepfropftes Schiff in Stutari ein. Unterdessen hatte man vernommen, daß die Oesterreicher nicht über Bistopazar hinausgegangen waren, so daß wir uns in Stutari einen Tag der Ruhe gönnen konnten. Hier traf ich auch das diplomatische Korps, das zu gleicher Zeit wie ich aus Montenegro geflohen war; es waren der englische, italienische, französische und russische Gesandte mit ihrem Personal und ihrer Dienerschaft; das diplomatische Korps hatte bis zum 16. Januar angenommen, daß zwischen Montenegro und Oesterreich-Ungarn

für die wärmeren Tage bilden werden. In San Giovanni di Meda stand das Schiff, ein italienischer Personendampfer, namens „Citta di Bari“, bereits zur Aufnahme der noch anstehenden Flüchtlinge und des diplomatischen Korps bereit; aber es war schon derart besetzt, daß man kaum einsteigen zu können glaubte. In normalen Zeiten ist das Schiff für etwa 200 Passagiere eingerichtet, damals aber standen dicht gedrängt neben einander auf dem Verdeck und in den sonstigen Räumlichkeiten an die 2000 Personen, die volle 20 Stunden lang während der ganzen Lieberfahrt nicht nur stehen mußten, sondern auch nichts zu essen und zu trinken bekommen konnten. Es waren furchtbare Stunden der Drangsal. Kaum hatte das Schiff vom Lande abgehoben, als von weitem ein österreichischer Aeroplan sichtbar wurde, das sich unheimlich schnell dem Schiffe näherte und daselbst kurzerhand mit fünf Bomben belegen wollte, die allerdings glücklicherweise ins Meer fielen und weiter keinen Schaden anrichteten. Man kann sich kaum in Gedanken das furchtbare Unglück ausdenken, das entstanden wäre, wenn eine Bombe das Schiff getroffen hätte, denn nur die wenigsten Passagiere hätten sich retten können, darunter die italienische Besatzung, die mit Schwimmgürteln ausgerüstet war, während Frauen und Kinder keine Befehle bekamen. Endlich erreichten wir das offene Meer und von sechs italienischen Torpedobooten begleitet, durchfuhrte unser Schiff langsam als sonst, die Fluten des Adriatischen Meeres, um 20 Stunden später in Bari zu landen. Wir waren völlig erschöpft und trostlos, denn unsere Hoffnung zu nichts; denn der Hofarzt brauchte volle acht

Transport eines französischen schweren Geschützes auf einem Floßponton.



Das besonders für diesen Zweck erbaute Ponton wurde von einem Schleppdampfer langsam zur Landungsstelle gezogen. Die Sandbänke dienen zum Verstellen des Pontons auf die Entende des Risopotome. Das Geschütz selbst war mit schweren Ketten am Pontongerüst verankert. Das kleine Ponton getriebene schnelle Landen.



Ein Freibad in der Erholungszeit der österreichisch-ungarischen Soldaten in Risna. (Garda-See.)

fischen Armeen und zur Eroberung Serbiens ging es uns in Montenegro selbst gut. Die Preise für die täglichen Bedarfsartikel waren wohl gestiegen, aber immer noch erträglich; die Vorräte waren im Lande nicht bedeutend, doch wurden stets neue Waren eingeführt. An Fleisch war kein eigentlicher Mangel und selbst Milch war immer zu haben, wenn auch nicht gerade in vorzüglicher Qualität. Dann kamen die geschlagenen serbischen Armeen, die sich über die hohen Gebirgspässe im Osten Montenegros in Sicherheit gebracht hatten, und soweit sie nicht in unwegsamen Gebirge der Kälte und dem Schnee zum Opfer gefallen waren.

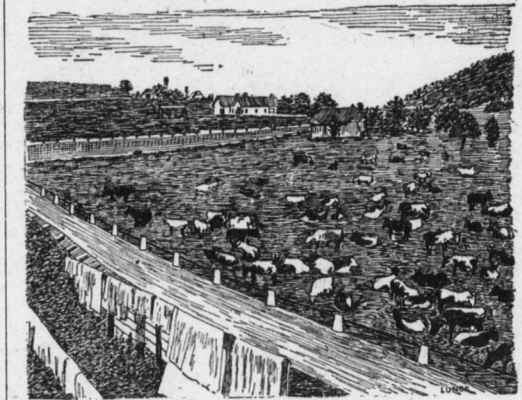
die Landwirtschaft geht. In allen Preisen wurden die Lebensmittel aufgetauft, so daß nach dem Abzug der Serben die Not an allen Ecken klopfte. Es war überall vollständig ausverkauft, die Läden, die Wirtschaften und selbst die Privaten, die etwa Vorräte hatten, hatten sie zu enormen Preisen an die Serben verkauft. Unter diesen letzteren waren nämlich auch viele vermögende Leute, die auch auf der Flucht ihr Kapital nutzbar anlegen wollten. So kam es vor, daß Gasthöfe und Wirtschaften — es tann sich ja in Montenegro um nur sehr bescheidene Vorkäufe handeln — von einem Serben zu 600 bis 1000 Kronen im Tage gepachtet wurden mit samt den Vorräten an Wein. Der Serbe verkaufte sodann den Wein an seine Landsleute zu 12 Kronen den Liter und binnen wenigen Tagen hatte er ausverkauft. Nachdem er und der Verpächter so ein gutes Geschäft gemacht hatten, ging die Weile weiter. Als der erste Schwarm der flüchtigen Serben in Bobgoritza ankam, kauften sie den Markt in wenigen Minuten auf, so daß nicht der kleinste Gemüßartikel auf dem Plage mehr zu finden war. Eschnaps gab es nirgend mehr, die Serben hatten alles aufgetauft. So ist es nicht zu verwundern, wenn von einem Tag auf den andern die Preise der täglichen Bedarfsartikel ins Unermessliche stiegen, zumal die Behörden keinerlei Schutzmaßnahmen getroffen hatten.



Strassenviadukt an der Bacia bei Bobmelec.

In wild aufgelösten Scharen kamen sie daher, vermischt mit kleineren und größeren Horden bürgerlicher Flüchtlinge, die aus Angst vor den Bulgaren Haus und Hof verlassen hatten, um mit der gerüsteten Armee nach Montenegro oder nach Albanien zu fliehen. Als die flüchtigen Scharen in ihren zerlumten Kleidern, physisch furchtbar heruntergekommen, nach Montenegro kamen, befand ich mich zufällig in Bobgoritza, wo die Ankunft der

Unterdessen kam die Kunde, daß die Oesterreicher immer näher rücken; schon war der Vorstoß in ihren Händen und in Simarschen rückten sie gegen Bistopazar am Stutarisee. Was am Vorzuge gegangen, entzieht sich meiner Kenntnis, doch war es dort in den Tagen vor dem Fall auffallend ruhig, und selbst Montenegriener erzählten, daß dort nur noch zum Schein geschossen wurde. Die Liebergabe des Vorzuges ist eine dunkle Geschichte, über welche die Montenegriener allerlei munteln. Am 17. Januar verließ ich Montenegro und, als ich in Planitza ankam, waren die Oesterreicher schon in Bistopazar am jenseitigen Ufer des Stutarisee. Alles war viel schneller und überraschender gekommen, als man geahnt hatte. Glücklicherweise sind keine größeren Schiffe auf dem Stutarisee den Oesterreichern zur Verfügung gelang-



Ein Schlachtfeldlager hinter der Front an den Ufern des Jongo.

ein Frieden zustande kommen werde, der ihnen geflattet würde, auf ihrem Plage zu bleiben, aber das Wärtchen hatte sich gewendet, und so mußte auch das diplomatische Korps aufbrechen, und zwar wie ich, mitten in der Nacht.

In Stutari übernachtete ich in einem kleinen Hotel, in welchem ich bekannt war; denn sonst war nirgend ein Zimmer in der ganzen Stadt zu haben, und wurde dabei sofort überfordert, daß ich mit die Hotelrechnung für spätere Tage aufsparte. Die Serben hatten auch hier die Preise ins Unermessliche hinaufgetrieben. Unterdessen war Bericht gekommen, daß in San Giovanni di Meda ein italienisches Schiff bereit steht zur Aufnahme der serbischen Flüchtlinge und des diplomatischen Korps aus Montenegro. Ich mußte also so rasch als möglich wieder weiterreisen und kaufte mir zu diesem Zwecke von einem serbischen Soldaten das Pferd für 180 Kronen mit Sattel und Sattel. Es war ein kleines Nöschchen, aber es hielt wacker. Es gelang mir, mein Gepäck auf die Nachbende des diplomatischen Korps aufzuladen zu dürfen und mich selbst diesem anzuschließen. Zwölf Stunden buierte der Ritt bis an die Küste des Adriatischen Meeres und es schloß dabei nicht an unfreiwilligen halten und sonstigen Zufällen; denn die österreichischen Patrouillen schwärmten bereits bis in die Gegend von Stutari-aus, offenbar, um die Richtung auszulundschaften, welche die serbischen Armeefragmente nahmen, die von Stutari über San Giovanni di Meda und Alessio nach Durazzo zogen. Auf dem ganzen Wege zeigte sich die schrecklichen Spuren des serbischen Durchmarsches. Links und rechts von der Straße lagen hunderte von Pferdeleichen, die teilweise einen bösen Geruch verbreiteten; auffallend war, daß den meisten dieser Pferdeleichen die beiden Hinterbeine weggeschlitten waren; die Ursache dieser Erscheinung blieb uns nicht lange verborgen, denn wir bemerkten bald, daß sich die Serben aus dem frisch Lederhüdt Pantan anfertigen, um nicht vorfuß bei der herrschenden Kälte einhergehen zu müssen. An einem anderen Orte lagen ganze große Haufen von Pferdeleichen, die von niemand beletzt wurden und eine furchtbare Gestalt

Stunden, bis er die Auslieferung bewilligen konnte. Nach zwölfstündiger Sehtage gelangte ich endlich gegen Ende Januar über Chiasso in die Schweiz.

Mängel des englischen Flugwesens.

Lord Curzon hat unlängst in englischen Oberhaufe die Zusammenfügung des neuen Luftamtes mitgeteilt, dessen Präsident er ist. Bei der Debatte über das Luftschiffahrtswesen führte Lord Montagu einen interessanten Brief an, den er von einem jungen Fliegeroffizier erhalten hatte. In diesem Brief heißt es:

Ein Fliegergeschwader verließ am Samstag ... (der Ort wird nicht genannt), und zwar bestand es bei der Abfahrt aus 12 Flugmaschinen. Zurzeit sind von diesen 12 Flugmaschinen nur noch drei unbeschädigt. Der Flug sollte bei sehr gutem Wetter nach Dover gehen. Bei der ersten Maschine erprobte ein Zylinder, der sich beim Aufstieg bereits warm gelaufen hatte, aber es gelang dem Flieger, sich bis nach Shoreham mit den andern Zylinder durchzukämpfen. Eine andere Maschine hatte eine Motorstörung, mußte umkehren und unterwegs landen. Auch die dritte Maschine hatte Motorstörung, ging auf ungünstigem Gelände nieder und wurde schwer beschädigt. Die vierte Maschine kam in einen Sturm und wurde gleichfalls schwer mitgenommen. Bei drei andern Maschinen brach der Motor, und zwei von ihnen sind vollständig unbrauchbar geworden. Die achte Maschine kam ohne weitere Störung in Dover an, aber bei ihrer Landung flog sie in Stücke, und ihr Führer, einer unserer besten Piloten, wurde schwer verletzt; er ist jetzt im Hospital. Vier von diesen Maschinen verließen Dover, um am nächsten Tage über den Kanal zu fliegen. Drei erreichten das Hauptquartier ohne Mißgeschick, die vierte Maschine veränderte sich nach im Schuppen in einen Trimmerhaufen. 12 Maschinen flogen also auf, vier kamen an, und nur drei sind noch ganz. Vielleicht wird man bei den Behörden nun einsehen, daß das, was jedet Subalternbeamte weiß, richtig ist, nämlich, daß die Motoren nicht gut sind.

Unterseeminen mit „Obren“.

Der Weltkrieg hat Beispiele genug dafür geliefert, daß ein Tauchboot oder selbst ein größeres Kriegsschiff sich in einen Hafen, auch wenn derselbe durch Minen geschützt ist, in der Nacht oder in einem dichten Nebel einschleichen und Unheil stiften kann. Um solches zu verhindern, hat ein amerikanischer Erfinder, Edward F. Chandler, eine Einrichtung hergestellt, welche er selber in der „Popular Science Monthly“ beschreibt. Er will, kurz gefaßt, die Unterseeminen „hörend“ machen und die Schallwirkung in Lichtwirkung umsetzen.

Ein Feld nach dem anderen glüht vor ihm auf; und der Offizier weiß schließlich ganz genau, in welcher Richtung sich das feindliche Boot augenblicklich befindet, und in welcher Richtung es sich weiter bewegt. Nunmehr heißt es handeln. Der Offizier drückt auf einen elektrischen Knopf, — und Wellen entfernt schießt eine Säule Wasser in die Luft empor. Ein nicht geschener



Ein gemächlicher Stat in einem festen Untersee in den Vögeln.

Nach seinem System sind die Minen in Gruppen von je vier gebnet. Jede Gruppe bildet eine Feldereinheit und ist nummeriert. Auf jeder Mine aber ist ein Mikrophon angebracht. Dieses „hört“ das Summen eines Tauchbootes unter allen Umständen, und zwar um so früher, je näher es demselben ist. Die Mikrophone jedes Feldes sind durch elektrische Drähte mit einem leuchtenden Anknüpfungsapparat verbunden. Jedem Quadrat von Minen im Felde entspricht ein ebenso nummeriertes am elektrischen Schaltapparat, wo jedes Feld seine Lampe hat. Alle Felderheiten haben auch gegenseitige elektrische Verbindung.

Kommt nun ein feindliches Schiff durch ein Minenfeld, so nehmen die schalligen Mikrophone die Schallschwingungen seiner Propeller auf, was sofort zur Folge hat, daß die betreffenden Lampen am Schaltapparat aufleuchten. Ein Offizier der Verteidigung heftet sein Auge auf

Feld ist plötzlich vernichtet worden, und 20 oder mehr tapfere Matrosen haben ihren Tod von der Hand eines Mannes gefunden, der wahrscheinlich keinen von ihnen jemals gesehen hat. Nur alles hübsch „sachlich“ ... So nimmt sich die Geschichte wenigstens auf dem Drudpapier aus.



Die auf dem Luvon eroberten serbischen und montenegrischen Geschütze im Arsenal von Cetinje.

Serben bereits gemeldet war, und hatte hier Gelegenheit, das weltgeschichtlich bedeutende Ereignis des serbischen Rückzuges mitanzusehen, allerdings ein furchtbares Drama, das tief zu Herzen ging. Es mögen etwa

den, da auf dem See gewöhnlich nur Segelschiffe mit Benzinmotoren verkehren. Ungefähr ging allerdings die Automobilfabrik von Bobgoritza nach Planitza nicht vor sich, denn unterwegs



Italienische Frauen tragen Geschütze in die Feuerstellungen auf den Alpenhängen.