

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Die Engländer verloren im Mittelmeer am 1. Januar den mit Truppen besetzten Cunarddampfer „Ivornia“, 14 278 Tonnen groß, bei dessen Untergang Truppen und Besatzung nicht vollständig in Sicherheit gebracht werden konnten. Ein anderer, über 5000 Tonnen verdrängender Transportdampfer wurde am 23. Dezember im östlichen Mittelmeere durch einen Torpedoschuß vernichtet. Die Landeszugehörigkeit des bewaffneten und von zahlreichen Schutzfahrzeugen begleiteten Dampfers konnte nicht ermittelt werden. Ein weiterer unbekannter, über 6000 Tonnen großer Transportdampfer, der auffallend tief ging, bewaffnet war und schwer beladen sein mußte, wurde durch einen deutschen Torpedo am 3. Januar auch auf den Grund des Meeres geschickt.

Ebenfalls am 1. Januar versenkte ein deutsches U-Boot, Kommandant Kapitänleutnant Hartwig, 60 Seemeilen südöstlich von Malta das durch leichte Streitkräfte gesicherte englische Linienschiff „Cornwallis“ (siehe Bild Seite 123 oben), 15 250 Tonnen, durch Torpedoschuß. England hat hiermit nach einer vom „Tag“ gegebenen Zusammenstellung 13 Linienschiffe in diesem Kriege verloren, und zwar: „Audacious“, Stapellauf 1912 (23 400 Tonnen), verloren an der Griechischen Küste durch Mine; „Bulward“, Stapellauf 1899 (15 250 Tonnen), bei Sheerness durch Pulverexplosion; „Formidable“, Stapellauf 1893 (15 250 Tonnen), im Kanal durch „U 24“; „Goliath“, Stapellauf 1898 (13 150 Tonnen), bei den Dardanellen durch den türkischen Torpedobootszerstörer „Muavenet-i-Millije“; „Irresistible“, Stapellauf 1898 (15 250 Tonnen), bei den Dardanellen durch Mine; „Ocean“, Stapellauf 1898 (13 150 Tonnen), bei den Dardanellen durch Mine; „Triumph“, Stapellauf 1903 (12 000 Tonnen), bei den Dardanellen durch deutsches U-Boot; „Majestic“, Stapellauf 1895 (15 150 Tonnen), bei den Dardanellen durch deutsches U-Boot; „King Edward VII.“, Stapellauf 1903 (16 600 Tonnen), an der Schottischen Küste durch Mine, von „Möwe“ gelegt; „Russel“, Stapellauf 1901 (14 200 Tonnen), bei Malta durch Mine; „Warspite“, Stapellauf 1913 (28 500 Tonnen), am Stagerraf durch Seeschlacht; „Marlborough“, Stapellauf 1912 (28 000 Tonnen), am Stagerraf durch Seeschlacht; „Cornwallis“, Stapellauf 1901 (15 250 Tonnen), im Mittelmeer durch U-Boot.

Zu Beginn des Krieges besaß England ausschließlich der in der Fertigstellung begriffenen Neubauten 75 Linienschiffe. Mithin hat es ein Sechstel seiner damaligen Linienschiffe eingebüßt, wogegen Deutschland in diesem Kriege von seinen 35 Linienschiffen nur ein Schiff, die „Bommern“, verloren hat. Ein Ausgleich der Stärkeverhältnisse zwischen der deutschen und englischen Flotte ist also in dieser Hinsicht bedeutend näher gerückt. Mit den neu gemeldeten Verlusten beträgt die gesamte Einbuße der feindlichen Kriegsschiffe — abgesehen von den Hilfskreuzern —

189 Schiffe mit 776 000 Tonnen, deren Wert auf rund 1 1/2 Milliarden Mark beziffert wird. Davon entfallen auf England allein 127 Schiffe mit 582 000 Tonnen.

Insgesamt sind bis Anfang Januar 1917 nach der amtlichen Zusammenstellung des deutschen Admiralstabes 3 338 500 Tonnen feindlichen Schiffsraumes (davon 2 794 800 Tonnen englischen Ursprungs) versenkt worden.

Auch im Atlantischen Ozean, an der spanischen Küste, waren deutsche U-Boote mit großem Nachdruck auf der Jagd nach feindlichen Schiffen oder solchen mit Bannware. Im Laufe des Januars wurden denn auch viele Nachrichten über die in der Nähe der spanischen Küste erfolgte Versenkung spanischer, dänischer, norwegischer und feindlicher Handelschiffe bekannt, was in Spanien, wo der Handel mit den Feinden des Vierbunds blühte, großen Eindruck machte.

Viele Erfolge hatten auch die von zahlreichen Vorpostenbooten (siehe Bild Seite 121) unterstützten deutschen U-Boote, die im Kanal in unmittelbarer Nähe der französischen und der englischen Küste auf der Wacht lagen. Nach einer amtlichen deutschen Mitteilung vom 12. Januar versenkte ein solches Boot am 23. Dezember nachts einen 8000 Tonnen großen Transportdampfer, der mit abgeblendeten Lichtern inmitten zahlreicher feindlicher Zerstörer fuhr. In der Nacht zum 31. Dezember wurden von dem französischen Hilfskreuzer „Rouen“ fortgesetzt drahllose Hilfsrusse aufgefangen, auf Grund deren der Schleppdampfer „Constaure“ zur Hilfeleistung ausgesandt wurde. Beide Schiffe blieben seitdem verschollen. Torpedobootgeschwader und Schleppdampfer, die nach allen Richtungen Nachforschungen anstellten, konnten lediglich drei schwerverletzte Matrosen des „Rouen“ auffischen.

Am 3. Januar wurden wieder allein an der französischen Kanalküste zehn Fischdampfer versenkt. So mehrten sich die Verluste an feindlichen und neutralen Schiffen von Tag zu Tage. Als daher die Nachricht verbreitet wurde, der französische Zerstörer „Gadion“ habe im Golf von Biztanja das deutsche Tauchboot „U 46“ versenkt, schöpften die Franzosen daraus einen Trost, der aber auch zerrann, nachdem von deutscher Seite die amtliche Meldung vorlag, daß das genannte Fahrzeug wohlbehalten in Deutschland eingetroffen sei und auch kein anderes deutsches Boot in Frage kommen könne. Derartige falsche Berichte erklärten sich mitunter aus Gefechten, die sich Schiffe der feindlichen Kriegsmarinen irrtümlicherweise untereinander lieferten. Ein solches hatte erst in den letzten Tagen des Dezembers wieder zwischen einem französischen Panzerkreuzer und einem italienischen Hilfskreuzer stattgefunden, wobei es zahlreiche Tote und Verwundete auf beiden Seiten gab.

In die Reihe der deutschen U-Bootkommandanten, die für hervorragende Leistungen die höchste Kriegsauszeich-



Bulgarische Infanterie auf dem Marsche in Mazedonien.

Phot. Rudolf Zabel, Berlin.