

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

ßen; ferner taten sich hervor die Flieger Baldamus, v. Bülow und Frankl.

Der Monat Dezember hatte die Feinde 66 Flugzeuge gekostet, von denen 18 an der Westfront in deutschen Besitz gekommen waren; dem stand eine Einbuße von 21 deutschen Flugzeugen gegenüber. Das ganze Jahr 1916 hatte mit seiner außerordentlichen Entwicklung des Luftkampfes den Feinden einen Verlust von insgesamt 784 Flugzeugen gebracht, von denen allein 739 auf die Westfront entfielen. Die Deutschen verloren im gleichen Zeitraum 221 Flugzeuge, davon 181 an der Westfront. Leider waren eine Anzahl deutscher Helden der Luft Opfer ihrer Pflichttreue und Tapferkeit geworden; aber auch die Feinde hatten manchen ihrer besten Flieger zu beklagen. Zu diesen zählt auch Beauchamp, der seinerzeit über München eine Bombe abwarf, die glücklicherweise keinen Schaden anrichtete (siehe die Bilder Seite 150 und 151). —

* * *

Der Kampf zur See brachte wieder eine Reihe bedeutender Ereignisse. Schon am 4. Dezember 1916 hatte

in Knüppeln, viel Fleisch, Wurst und Speck an Bord des Dampfers; ähnliche Ladungen hatten auch die versenkten Schiffe. Der Führer des nach Deutschland gebrachten Dampfers war der Offizierstellvertreter Badewitz, der bald nach dem Eintreffen im Hafen zum Leutnant zur See der Reserve befördert wurde. Dieser verdienstvolle Offizier hatte sich bereits bei der Kreuzerfahrt der „Möwe“, die im Dezember 1915 ausgelaufen war und am 4. März 1916 nach einer ruhmreichen Fahrt wieder in Wilhelmshaven eintraf, ausgezeichnet. Er brachte damals das gefaperte Schiff „Westburne“ mit einer großen Zahl Gefangener nach Teneriffa, landete die Gefangenen und versenkte dann den großen Dampfer. Danach wurde Badewitz in Spanien interniert; es gelang ihm aber zu entfliehen und die Heimat zu erreichen.

Diese Taten deutscher Seeleute ließen wieder viele Stimmen gegen die englische Admiralität laut werden, die es trotz der vorhandenen großen Flotte und der Abschließung Deutschlands vom Weltmeer nicht hatte verhindern können, daß nicht nur der deutsche Hilfskreuzer, sondern auch noch eine seiner Prisen die Sperre durchbrachen. Ja, es gelang nicht



Rückkehr einer erfolgreichen Patrouille an der Combreshöhe, der die französische Artillerie etwa 1000 Granaten nachsandte (siehe Seite 146).
Nach einer Originalzeichnung von Johs. Gehris.

die englische Regierung von dem geheimnisvollen Wirken eines deutschen Kaperschiffes im Atlantischen Ozean Kenntnis und das wenige, was sie wußte, am 3. Januar 1917 der Öffentlichkeit mitgeteilt. Dann hörte man einige Zeit nichts mehr von dem neuen Kaperschiffe, wohl aber mehrte sich die Zahl der überfälligen großen Dampfer. Da traf am 15. Januar der japanische Dampfer „Hudson Maru“ auf der Höhe von Pernambuco, einem brasilianischen Hafen, unter einem deutschen Prisenkommando ein, und am 17. Januar meldete die englische Regierung, daß dieser gefaperte Dampfer Gefangene von zehn überfälligen Schiffen, die insgesamt über 55 000 Tonnen groß waren und versenkt wurden, mit sich geführt hätte. Daraufhin gab die deutsche Regierung ebenfalls einen Bericht heraus und teilte mit, daß der von den Engländern als „im südlichen Teil des Atlantischen Ozeans gefaperte“, kurz erwähnte Dampfer „Yarrowdale“ schon am 31. Dezember als Prise in den Hafen von Geestemünde eingebracht worden war. Ein deutsches, 16 Mann starkes Prisenkommando hatte ihn mit 469 Gefangenen an Bord, den Besatzungen von einem norwegischen und sieben englischen Schiffen, die alle von einem deutschen Hilfskreuzer im Atlantischen Ozean aufgebracht worden waren, sicher durch die englische Seesperre geleitet. Außer den Gefangenen befanden sich 117 Lastautomobile, 6300 Risten Gewehrpatronen, 30 000 Rollen Stacheldraht, 3300 Tonnen Stahl

einmal, die Streifzüge deutscher leichter Seestreitkräfte, die diese fortwährend bis in die Nähe der Themsemündung ausführten, zu unterbinden. Bei einer dieser Streifen in der Nacht zum 23. Januar stießen die deutschen Fahrzeuge auch einmal auf englische Seestreitkräfte. Gleich zu Beginn des Treffens ereilte die Deutschen das Mißgeschick, daß ihr Führerschiff in die Kommandobrücke einen Volltreffer erhielt, durch den unter anderen der Führer, Korvettenkapitän Max Schulz, getötet wurde. Infolge des Versagens der Steuereinrichtung rammte dieses Fahrzeug ein anderes deutsches Torpedoboot. Dieses nahm aber dennoch am Gefechte weiter teil und rammte einen englischen Zerstörer, der dadurch schwere Beschädigungen erhielt. Ein deutsches Seeflugzeug stellte einwandfrei fest, daß die Engländer gezwungen waren, eines ihrer Torpedoboote zu versenken, wogegen die deutschen Schiffe ihren Ausgangshafen wieder erreichten, mit Ausnahme des stark beschädigten Führerbootes, das mit 7 Toten und einigen Schwerverletzten an Bord den holländischen Hafen Amuiden (siehe Bild Seite 152) anlaufen mußte. Während das Hauptgefecht sich in der Nähe der holländischen Küste abspielte, hatte ein vereinzeltes deutsches Torpedoboot, das in der Dunkelheit die Fühlung mit der deutschen Flottille verlor, für sich allein ein Gefecht in der Nähe der Schouwenbank zu bestehen (siehe die Kunstbeilage). Dabei versenkte es durch Tor-