

## **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

holländischen Reeder, die ihren Schiffen die Anweisung gegeben hatten, trotz der Warnung der deutschen Regierung zu fahren; aber auch die englische Regierung war mitschuldig, weil sie die Schiffe am 9. und am 11. Februar am Auslaufen hinderte. In beiden Tagen hätte nach einer früheren Zusicherung der deutschen Regierung die Heimat ohne Gefahr erreicht werden können.

Auch über ein neues, geheimnisvolles deutsches Kaperschiff, „Bynne“ genannt, liefen wieder Meldungen ein, nach denen es im südlichen Teil des Atlantischen Ozeans bis zum Dezember 1916 26 Schiffe versenkt hatte. Wo es sich im Januar und Februar 1917 aufhielt, war aus den aus Amerika stammenden Nachrichten nicht zu entnehmen. Es wurde vermutet, daß es einige der von ihm aufgebrachten Dampfer auch als Kaperschiffe ausgerüstet hatte.

Das glänzende Ergebnis des Seekrieges im Monat Januar ließ die Hoffnungen auf seine friedensfördernde Wirkung berechtigt erscheinen. In diesem Monat büßten die Feinde durch kriegerische Maßnahmen der Mittelmächte 170 Fahrzeuge mit 336 000 Bruttoregistertonnen ein; dazu kamen 58 neutrale Handelsfahrzeuge mit 103 500 Tonnen, die beim Bannwarenhandel abgefaßt wurden. Die Gesamtsumme des vernichteten Schiffsraums belief sich somit auf 439 500 Tonnen; davon waren 245 000 Bruttoregistertonnen von 91 Schiffen englischen Ursprungs. Hatte schon der Kreuzerrieg der U-Boote so große Erfolge aufzuweisen, so konnte mit vollkommener Sicherheit darauf gerechnet werden, daß der uneingeschränkte Tauchbootkrieg noch ganz wesentlich höhere Ergebnisse bringen würde, umso mehr als am 28. Februar auch die Schonfrist ablief, die auf dem Atlantischen Ozean befindlichen Segelschiffen gewährt worden war.—

\* \* \*

Die amerikanische Regierung hatte sich bis Ende Februar noch nicht zu weiteren Maßnahmen gegen Deutschland entschlossen. Durch Vermittlung des schweizerischen Gesandten in Washington setzte sie sich sogar wieder mit Deutschland in Verbindung und gab ihre Geneigtheit zur Aufnahme von Verhandlungen zu erkennen, wenn der U-Bootkrieg in der seit dem 1. Februar geübten Form aufgegeben würde. Die deutsche Regierung war zu unmittelbar mit Amerika zu führenden Verhandlungen bereit, lehnte aber die Zumutung, die in bezug auf den U-Bootkrieg erlassenen Anweisungen zurückzunehmen, entschieden ab, höchstens einige Erleichterungen für die Neutralen, im besonderen für die Amerikaner, sollten unter Umständen in Erwägung gezogen werden. Darauf ging Amerika nicht ein, und so schlug dieser Versuch Wilsons, England aus seiner bedrängten Lage zu befreien, fehl. Währenddessen verstärkte die amerikanische Regierung unausgesetzt Heer und Flotte; gleichzeitig verhandelte sie mit Japan, um sich dessen Wohlwollen für den Fall eines Krieges mit Deutschland zu sichern.

Das alles konnte die deutsche Regierung nicht wandern machen; sie war entschlossen, den Krieg jetzt möglichst rasch mit allen Mitteln zu beenden. In diesem Bestreben wurde



Phot. Presse-Photo-Vertrieb, Berlin.

Lieutenant z. S. d. R. Badewig.

Ein deutsches Präsentkommando in Stärke von 16 Mann von der Besatzung des deutschen Hilfskreuzers „Möwe II“ brachte unter Führung des Leutnants Badewig den im Atlantischen Ozean gekaperten englischen Dampfer „Yarrowdale“ (4600 Tonnen) mit 469 Gefangenen in Swinemünde ein.

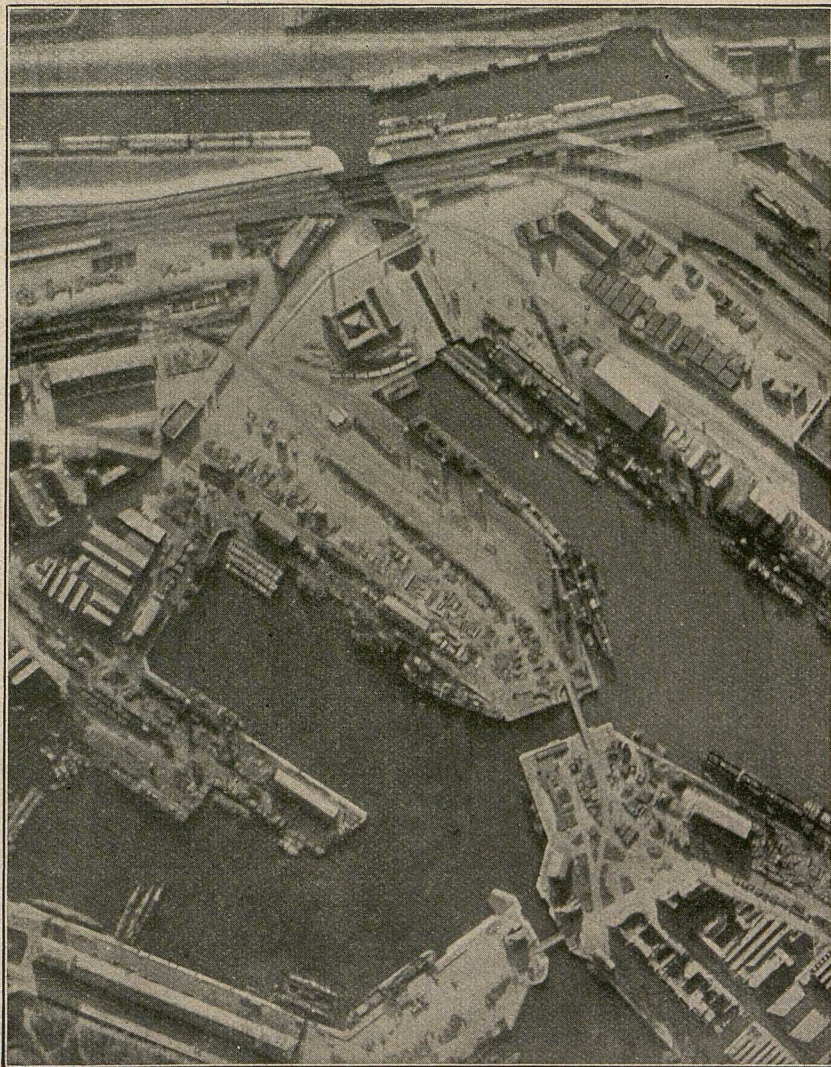
sie durch den deutschen Reichstag unterstützt, der in seiner Sitzung vom 23. Februar den geforderten neuen Kriegskredit von 15 Milliarden Mark bewilligte. — (Fortsetzung folgt.)

## Illustrierte Kriegsberichte.

Mit der neuen „Möwe“ auf hoher See.

(Deutsch von Werner Peter Larsen.)  
(Hierzu das nebenstehende Bildnis.)

Die Kopenhagener Zeitung „Politiken“ veröffentlicht einen langen Bericht des norwegischen Kapitäns N. Anderson über seine Erlebnisse an Bord der neuen „Möwe“. Das Schiff des betreffenden Kapitäns wurde im Dezember 1916 von dem deutschen Hilfskreuzer im Atlantischen Ozean versenkt und die Mannschaft zuerst auf den Kreuzer, dann aber auf den erbeuteten englischen Dampfer „Yarrowdale“ und mit diesem nach Deutschland geschafft. Von hier aus ist sie in ihre Heimat zurückbefördert worden. Wir entnehmen dem Bericht des norwegischen Kapitäns das folgende:  
Mein Schiff „Hallbjörg“ war am 23. November von Newyork mit der Bestimmung nach Frankreich abge-



Die Hafenanlagen von Dünkirchen, von einem deutschen Flugzeuge aus aufgenommen. Man sieht im Hafen eine Anzahl feindlicher Kriegsschiffe liegen.