

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

Zur See steigerten die deutschen U-Boote (siehe Bild Seite 40 unten) und Minenleger die Gefahr für die feindlichen Schiffe täglich. Infolgedessen wurde am 21. Mai der Hafen Portsmouth an der englischen Südküste wegen Minengefahr gesperrt. Fast täglich liefen auch Meldungen von U-Booten ein, die im Mittelmeer, im Atlantischen Ozean und in der Nordsee Schiffe der Feinde oder mit Bannware beladene Fahrzeuge neutraler Staaten versenkt hatten (siehe Bild Seite 41). Der vernichtete Tonnenraum belief sich gewöhnlich auf etwa 20 000 Tonnen, er erreichte aber gelegentlich auch eine Höhe von über 50 000 bis 70 000 Tonnen.

Eines der deutschen U-Boote hatte am 25. Mai mit dem englischen Wasserflugzeug „Nr. 9060“ einen Kampf zu bestehen. Es besiegte seinen Gegner und brachte zwei Insassen

des Flugbootes als Gefangene in seinen Stützpunkt ein. — Am 30. Mai wurde bekannt, daß ein deutsches U-Boot am 19. April mit einem englischen U-Boot im Englischen Kanal eine Begegnung gehabt hatte, bei der das deutsche das tieferliegende englische Boot ramnte. Dieses versuchte schnell an die Oberfläche zu kommen und hob das deutsche U-Boot, das durch den Rammstoß auf dem englischen fest geraten war, mit hoch. Dadurch kam das deutsche Boot von dem anderen frei und es versuchte nun, seinen Gegner im Unterwasserangriff unschädlich zu machen. Das feindliche Fahrzeug entzog sich aber durch rasches Tauchen der Gefahr und wurde von dem deutschen, das keine Beschädigungen erlitten hatte, nicht mehr gesehen. —

(Fortsetzung folgt.)

Illustrierte Kriegsberichte.

Linienchefskapitän Horthy de Nagybanya.

(Hierzu das Bild Seite 23.)

Linienchefskapitän Nikolaus Horthy de Nagybanya, ein verdienstvoller Offizier der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine, der auch längere Zeit Flügeladjutant des Kaisers Franz Joseph gewesen ist, hat sich in dem Seegefecht vom 15. Mai 1917 als Kommandant S. M. S. „Novara“ unvergänglichem Ruhm erworben.

Leichte Streitkräfte unter Führung der „Novara“ hatten an diesem Tage die Aufgabe erhalten, den in der südlichen Adria in der Dtrantoststraße patrouillierenden feindlichen bewaffneten Wachschiffen und Dampfern möglichst großen Schaden zuzufügen. Gegen acht Uhr früh sichtete die nach Süden fahrende österreichisch-ungarische Kreuzerabteilung den Feind. Er bestand aus drei Kreuzern und zwei Zerstörern von zusammen über 15 000 Tonnen Wasserverdrängung und 31 starken Geschützen, darunter 16 Stück mit einem Kaliber von 15 Zentimetern. Die österreichisch-ungarische Abteilung hatte dagegen nur vier Einheiten mit insgesamt etwas über 10 000 Tonnen und 27 Stück 10-cm-

Geschützen. Trotzdem zögerte Linienchefskapitän v. Horthy nicht, das Gefecht anzunehmen. Es dauerte etwas über zwei Stunden und endete damit, daß — nachdem gleich am Anfang 3 Transport- und 20 Überwachungsschiffe der Feinde versenkt worden waren — der Kreuzer „Dartmouth“ — dieser durch ein deutsches Unterseeboot — sowie drei andere Einheiten schwer beschädigt und sämtliche Schiffe des Feindes in die Flucht geschlagen wurden.

Im Kampf wurde aber auch dem k. u. k. Führerschiff, der „Novara“, hart zugeseht, auf das die feindlichen Schiffe ihr Feuer vorwiegend vereinigten. Nach zehn Uhr wurde ihr Kommandant v. Horthy durch einen Granatsplitter verwundet. Er führte jedoch, in ungeschützter Stellung vor dem Kommandoturm, das Schiff weiter, bis ihn ein Ohnmachtsanfall und die sich geltend machende Gasvergiftung zwangen, die eigentliche Schiffsführung dem Artillerieoffizier, Linienchefleutnant Wiskowski — der erste Offizier, Korvettenkapitän Szubovits, war bereits gefallen — zu übergeben und sich nur die allgemeine Leitung des Gefechtes vorzubehalten. Nach einstündigem Feuergefecht erlitt dann die „Novara“ durch einen Treffer eine Maschinen-



Der Kloostergarten von Messines. Nach einer Originalzeichnung des Kriegsmalers H. W. Stillhammer.