

Auer Tageblatt

Anzeiger für das Erzgebirge

mit der wöchentlichen Unterhaltungsbeilage: Auer Sonntagsblatt.

Sprechstunde der Redaktion mit Ausnahme der Sonntage nachmittags 4-5 Uhr. — Telegramm-Adresse: Tageblatt Erzgebirge. Fernsprecher 53. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann Gewähr nicht geleistet werden.

Neze geht alle die sich...
gestalteten Postkarte oder deren
Raum für Anzeigen aus und
dem Bezirk Schwarzenberg 18 Pf.
auswärts Anzeigen 20 Pf. Be-
sonnenschein für Auer und den
Bezirk Schwarzenberg 40 Pf. sonst
20 Pf. Bei größeren Abzählungen
sprechender Rabatt. Anzeigen-
nahme bis 12 Uhr Mittags. Über vor-
mittinge. Für Zettel im Weg kann
Gewähr nicht geleistet werden.
wenn die Aufgabe der Anzeigen
durch Fernsprecher erfolgt oder kein
Manuskript nicht deutlich lesbar ist

Nr. 180.

Sonnabend, den 5. August 1916.

11. Jahrgang.

Große Verluste der Engländer - neue erbitterte Kämpfe bei Chiamont

Zur ersten Fahrt des H.-U.-Bootes Deutschland. — Die englische Vergewaltigung der holländischen Fischerei. — Wiederaufleben der Sinn-Feiner-Bewegung in Irland. — Russische Angriffe auf der ganzen Front abgeschlagen.

Allgemeine Bestandsaufnahme am 1. September 1916.

Die Deutschland in Amerika.*

Ueber die Ankunft der Deutschland und den Verlauf ihrer Ueberfahrt enthält folgendes Balken-Telegramm der Associated Press vom 11. Juli ausführliche Mitteilungen:

Die Schilderung des Kapitäns der Deutschland.
Fröhlich und munter, elegant angezogen, kam heute der Führer des deutschen Handelsschiffes, Kapitän König, um 7 Uhr am wohl verpackten Dock der Eastern Forwarding Co. im strömenden Regen ans Land. Außerhalb der Umfriedigung wurde er von einem Heer von Berichterstattern und Photographen empfangen, die ihn sofort umdrängten. Er sagte lachend in bestem Englisch: Bitte heissen Sie sich, ich habe noch nicht geküsst, und dann ließ er sich völlig photographieren. Auskunft gab er aber keine. König ist ein Mann von etwa 40 Jahren, mittelgroß, schlank und jähig und sehr nettergebräunt. Er tat den Bekundungsphotographen und Bannorbildnerleuten den Gefallen, auch einen Teil der Mannschaft zu holen. Die Leute kamen lachend ans Land, brachten ein großes Schild mit den Worten Deutschland-Bremen mit, gruppieren sich und ließen sich ebenfalls photographieren. Später ließ sich Kapitän König herbei, sich von den Zeitungseuten sprechen zu lassen. Er sagte unter anderem: Ehe wir unsere Reise bezannen übten wir mehrere Wochen lang mit dem Schiff in der Ostsee, um mit ihm vertraut zu werden. Natürlich wurde alles geheim gehalten, außer den Eigentümern und der Admiralität wußte von dem Unternehmen niemand. In den Gewässern von Helgoland übten wir wieder und lagerten die Fracht und den Ballast anders, um uns für die weite Reise besser zu stellen. Als wir Bremen verließen, hatten wir 180 Tonnen Heißöl, wir haben jetzt noch 90 Tonnen, wir hatten 20 Tonnen Wasser, davon sind noch zehn übrig. Unsere Reise beweist, daß ein Tauchboot der Deutschland-Klasse irgendwo in der Welt hinfahren kann. Es hat einen Aktionsradius von 13 000 Meilen. Befragt, wie er denn unter Wasser seinen Weg finden und Gefahr vermeiden könne, sagte er: Wir haben zwei Mittel, das Mikrophon und einen Votapparat. Ersteres ermöglicht es, eine Unterseeboote sechs Meilen weit zu hören. Schiffschrauben noch viel weiter. Nach dem Geräusch kann man urteilen, um was für ein Schiff es sich handelt. Ein Geräusch verursacht ein lautes Geräusch, ein Kreuzer weniger. Der Votapparat ist in Tätigkeit, wenn wir unter Wasser laufen. Das Kabel wird durch den Boden im Boot hindurchgeschoben. Wir können unter Wasser unter werfen, still liegen, kurz alles, was man auf dem Wasser machen kann. Wir können unter Wasser liegen, bis Nahrung und Wasser ausgehen und wir haben eine ganze Menge davon mit. Wie sie denn auf der Fahrt die Zeit vertreiben hätten? Wir hatten etwa 10 Phonographenplatten, gute Musik, Wäsche und Lätze, Peter Gint und andere Sachen. Kein Tipperary hatten wir nicht. Außerdem hatte ich eine Bibliothek. Viel von Shakespeares dabei. Wird in Deutschland mehr gelesen als in England. Ich bin der älteste im Boot, 49, der jüngste ist 21. Beinahe alle von uns haben Frau und Kinder in Deutschland zurückgelassen. Ich bin ein Sachse, aber seit 1888 in Bremen ansässig. Kapitän König gab auf Befragen bekannt, daß das Boot am 14. Juni Bremen, am 23. Juni Helgoland verließ. Die Deutschland kann 1000 Tonnen Fracht befördern, und bringt auf dieser Reise 750 Tonnen Farbstoffe mit, die eine Million Dollars wert sind. Die Fracht dieser einen Reise wird vollaus bezahlt, was die Deutschland wert ist, denn diese hat nur etwa 500 000 Dollars gekostet. ... Auf dieser Reise haben wir keine Post, kein Geld und keine Wertpapiere mitgebracht; wir sind auch unversichert geblieben! Haben Sie eine Botschaft des Kaisers mitgebracht? wurde Kapitän König gefragt. Nein, die Botschaft ist glatt erfunden! antwortete der deutsche Seemann. ... Auf der Ostfahrt werden wir mitnehmen, was sich uns an Fracht bietet; wir brauchen hier kein Geld zu nehmen, wir haben noch genug an

Der amtliche Kriegsbericht von heute!

Großes Hauptquartier, 5. Aug. vorm. Westlicher Kriegsschauplatz.

Wie nachträglich bekannt wird, haben sich die gestern berichteten Kämpfe nördlich der Somme auf breiter Front und gegen starke englische Kräfte abgepielt. Sie dauerten zum Teil tagsüber noch an. Die im Abschnitt von nördlich Oeillers bis zum Pourtaux-Wald vordringenden Engländer sind unter großen Verlusten für sie an einzelnen Stellen nach harmlosen Nachkämpfen zurückgewiesen. Neue Kämpfe sind heute bei Polidres im Gange. Ein französischer Teilvortrag wurde nachmittags südlich von Maurepas abgeschlossen.

Im Aisne-Gebiet machte der Feind zahlreiche Patrouillen-Unternehmungen, die überall erfolglos blieben.

Rechts der Maas wurden bei unseren gestrigen Gegenangriffen im Abschnitt von Fleury 408 Gefangene von vier verschiedenen Divisionen eingebracht. In Oegndes des Wertes Chiamont entwickelten sich von neuem erbitterte Kämpfe.

Im Luftkampf wurden im Sommergebiet 2 feindliche Doppeldecker abgeschossen.

Ostlicher Kriegsschauplatz.

Front des Generalfeldmarschalls von Hindenburg.

Ausgangspunkte der Russen über die Düna bei Dwiven wurden vereitelt. Die Zahl der bei Rudo und bei Mlymsta eingebrachten Gefangenen ist auf 361 gestiegen.

Am Sereth nordwestlich von Zolofze wurden mehrfach feindliche Angriffe abgewiesen. Bei Katsyca über den Sereth vorgebrachte russische Abteilungen mußten einem Gegenstoß wieder weichen. Bei Mlymstoy hielt sich der Gegner noch auf dem Südufer.

Front des Feldmarschalleutnants Erzherzog Karl.

In den erfolgreichen Karpatenkämpfen wurden bisher 328 Russen gefangen genommen und 2 Geschütze erbeutet.

Balkan-Kriegsschauplatz.

Keine besonderen Ereignisse.
(W. L. B.) Oberste Heeresleitung.

Vord. Außerdem möchte ich noch erklären, daß wir ebenso leicht zurückkehren werden, wie wir herkamen. Kapitän König sprach sich sehr anerkennend über seine Offiziere und seine Mannschaft aus. Der Chef-Ingenieur ist F. Kees, der erste Offizier F. Karl Bohoff, der zweite Offizier R. Ehring. Ingenieur Kees kommt das größte Verdienst für das Gelingen der Fahrt zu. Der nächste Tauchboot-Kauffahrer wird von Kapitän König in acht Wochen erwartet. Auf Befragen erklärte der Kapitän, daß dieses noch lange nicht das beste Tauchboot in Deutschland sei, und daß größere und bessere vorhanden seien, von denen mehrere vielleicht auf diesem Wege kommen würden. Es sei vielleicht sogar möglich, ein solches mit hundert Passagieren herüberzusenden. Auf die Frage, ob er Nahrungsmittel nach Deutschland zurücknehmen werde, erklärte der Schiffsführer: Nahrungsmittel? So nötig brauchen wir diese denn doch nicht! Wir haben genug substantielle Nahrung. Gehen Sie einmal her! Dabei hielt er einen Beiß deutschen Schwarzwertes in die Höhe. Auch Fleisch und Gemüsesorten hatte das Boot an Bord. Die Sachen, die wir zurücknehmen werden, sind uns nützlich, aber wir kamen in erster Linie als Handelsschiff hierher und werden solche Waren mitnehmen, die uns gegeben werden, vorausgesetzt, daß die Frachtrate bezahlt wird. Bemerkte der Kapitän.

Die Ausfahrt der Deutschland.

Ein festliches Gepräge zeigte, wie der Derald meldet und wie wir gestern drahtlich schon kurz mitteilen der Hafen von Baltimore in den Nachmittagsstunden des letzten Dienstags. Reich besagte Automobilboote, in denen die deutsch-amerikanische Elite nebst zahlreichen Gästen anderer Nationen Platz genommen hatte, harrten geduldig der fünften Nachmittagsstunde. Die Ausfahrt der Deutschland gleich einem Triumphzuge. Die Sirenen der in der Bucht liegenden Schiffe töteten ohne Unterbrechung, während deren Besatzung mit der Mannschaft des Tauchbootes die unter Seeleuten üblichen Begrüßungen austauschte. Das Unterseeboot hatte die deutsche Flagge hochgezogen. Kapitän König und seine Leute standen auf der Kommandobrücke, während die Deutschland dem Ausgang des Hafens zustrebte. Schlepper, Zoll- und Polizeileberwachungsschiffe umgaben die Deutschland, um sie vor einer Kollision durch Schiffe der Verbündeten zu schützen. In der Nähe des Charles-Kap wurde das Unterseeboot von einem amerikanischen Torpedojäger in Empfang genommen, der es bis zur Grenze der amerikanischen Gewässer geleitete, vor denen Kriegsschiffe der Verbündeten patrouillierten. Die Begleitungsschiffe verweilten noch kurze Zeit, nachdem sie die Deutschland verlassen hatten, und kehrten dann in den Hafen zurück.

Die Jagd auf die Deutschland.

Aus London wird der Berlingske Tidende gemeldet, daß zwei französisch-englische Kreuzergeschwader den besonderen Auftrag erhalten haben, auf die Deutschland Jagd zu machen.

Reiche Beute unserer U-Boote.

Floyds meldet: Der englische Dampfer Britannic (2240 Tonne) der Coder-Linie wurde von einem Unterseeboot versenkt. Der englische Segler Maggaret Sutton wurde ebenfalls versenkt. Der englische Dampfer Selghington, der italienische Dampfer Letimbro, das italienische Segelschiff Rosalina, sowie die norwegischen Fischerfahrzeuge Einar und Erling sind dergleichen versenkt worden. Floyds meldet ferner, daß der italienische Dampfer Citta di Messina versenkt wurde, daß der britische Schoner Bradwell, der japanische Dampfer Kohina Maru und die Barke F. II. von London versenkt wurden. Der dänische Dampfer Katholm ist wahrscheinlich gesunken. (W. L. B.)

Versenkung eines italienischen Postdampfers.

(Meldung des Reuterischen Bureaus.) Der italienische Postdampfer Letimbro (2210 Tonnen) wurde von einem Unterseeboot versenkt. 28 Ueberlebende sind in Malta angekommen und erklärten, daß die Letimbro mit 50 Mann Besatzung und 113 Passagieren auf der Reise von Syrakus nach Benagasi unterwegs war, als ein Unterseeboot zuerst einen Warnungsschuss löste und darauf das Schiff unter fortwährendem Feuer verfolgte. Das Unterseeboot holte den Dampfer, der Rettungsboote aussetzte, innerhalb einer halben Stunde ein. Es setzte die Beschießung fort und traf 5 Boote, die vernichtet wurden. Man glaubt, daß die Insassen ertrunken oder durch das Granatfeuer getötet worden sind. Wie verlautet, sind zwei Boote in Syrakus angekommen. (W. L. B.)

Verlorene italienische U-Boote.

(Meldung der Agenzia Stefani.) Zwei Unterseeboote, die vor längerer Zeit zusammen mit anderen zu einer Unternehmung an den feindlichen Küsten ausgespart waren, sind nicht mit den anderen zu ihren Stützpunkten zurückgekehrt. Man muß sie als verloren betrachten. (W. L. B.) Eins von den beiden vermissten U-Booten ist das von den Österreichern erbeutete und in den Hafen von Pola eingebrachte. (D. Schriftst.)

318 deutsche Handelsschiffe beschlagnahmt.

Im Unterhaus teilte Lord Cecil mit, daß in englischen Häfen 144, in französischen 14, in russischen 30, in italienischen 59 und in portugiesischen 71 deutsche Schiffe seit Kriegsbeginn beschlagnahmt worden seien. England und Italien verwendeten sämtliche Schiffe; ob auch Frankreich und Rußland das täten, könnte er nicht sagen.

* Der vorstehende Bericht der vielen News und dieser Unternehmung enthält, wie gerade jetzt, so die Deutschland mit der auf der Ostfahrt ist, inoffiziellen, obwohl er in Folge der beschriebenen Schwierigkeiten nicht vollständig in Europa eingetroffen ist. (Die Schriftst.)