Auer Tageblatt

Anzeiger für das Erzgebirge

mit der wöchentlichen Unterhaltungsbeilage: Auer Sonntagsblatt.

Anzeigenpreise: Die 5gespaltene Petitzeile oder deren Raum für Anzeigen aus Aue und dem Bezirk Schwarzenberg 15 Pfg., auswärtige Anzeigen 20 Pfg., Reklamepetitzeile für Aue und den Bezirk Schwarzenberg 40 Pfg., sonst 60 Pf. Bei größeren Abschlüssen entsprechender Rabatt. Anzeigenannahme bis spätestens 9 Uhr vormittags. Für Fehler bei Text kann Gewähr nicht geleistet werden, wenn die Aufgabe der Anzeige durch Fernsprecher erfolgt oder das Manuskript nicht deutlich lesbar ist.

Bezugspreise: Durch unsere Boten frei ins Haus monatlich 70 Pfg. Bei der Geschäftsstelle abgeholt monatlich 60 Pfg., wöchentlich 15 Pfg. Bei der Post bestellt und selbst abgeholt vierteljährlich 2.10 Mk., monatlich 70 Pfg. Durch den Briefträger frei ins Haus vierteljährlich 2.32 Mk., monatlich 80 Pfg. Erscheint täglich in den Mittagsstunden, mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen. Unsere Zeitungsträger und Ausgabestellen, sowie alle Postanstalten und Postboten nehmen Bestellungen entgegen.

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

Nr. 226. Donnerstag, den 28. September 1916. 11. Jahrgang.

Ein russisch-sibirisches Armeekorps fast vollständig vernichtet.

Zur Ankunft des Handels-Unterseeschiffes Bremen in Amerika. — Unser Luftschiff-Krieg gegen England. — Fortdauer der Somme-Schlacht. Abwehr rumänischer und russischer Angriffe. — Starke italienische Artillerietätigkeit auf der Karst-Hochfläche. — Die griechischen Wirrnisse.

Handels-U-Boot Boot Bremen in Amerika.

Nun hat also auch das Schwesterschiff der Deutschland, das zweite deutsche Handelstauchschiff, das den Namen seiner alten hanseatischen Heimat Bremen führt, die erste Fahrt nach Amerika glücklich vollendet. Ist dieses Ereignis für uns kein Novum mehr, so muß nicht minder Lob der wackeren Bemannung auch dieses Handels-U-Bootes erklingen, die unter größten Schwierigkeiten ihr Schiff mit wertvoller Ladung in den sicheren Hafen gebracht haben. Und die Fahrt der Bremen war um so gefährlicher, als ihre Existenz und der Antritt ihrer Reise allenthalben bekannt war, so daß die Feinde umfassende Maßnahmen treffen konnten, um des Bootes habhaft zu werden oder es zu vernichten. Wußte doch dieser Tage der Kapitän eines holländischen Dampfers zu berichten, daß im Atlantischen Ozean nördlich der Insel Rockal die Nadel des Kompasses nicht weniger als 11 Grad östlich aus der normalen Lage abwich, woraus auf die Anwesenheit eines außerordentlich großen magnetischen Körpers unter Wasser geschlossen werden müsse. Sollte sich daraus nicht vielleicht eine Schutzmaßnahme gegen U-Boote konstruieren lassen? Mag dem auch so sein — das zweite deutsche Handelsschiff hat trotz der englischen Blockade gleich der Deutschland eine wohlgelungene erste Fahrt hinter sich. Wir wissen, daß weitere Boote dieser Gattung gebaut sind, um eine stattliche Flottille zu bilden, die bestimmt ist, unter allen Umständen, unbekümmert um das Toben von Krieg und Wetter, wichtige Fahrten auszuführen. Deutsche Erfindungskunst und Tüchtigkeit sowie deutscher Unternehmungsgeist und unerschrockener Mut ermöglichen solche Leistungen, die auch auf dem Gebiete dieser Beherrschung der Meere das kraftvolle Wort zur Geltung bringen: Deutschland in der Welt voran!

Das zweite deutsche Handels-Unterseeboot, die Bremen, ist kurz vor der Ankunft der Deutschland in Bremen aus der Weser ausgelaufen. Sie ist ein Schwesterschiff der Deutschland, der sie in allen Teilen gleicht. Wie die Deutschland, ist sie 65 Meter lang und 8,9 Meter breit. Der Tiefgang beträgt etwa 4,5 Meter, die Wasserverdrängung, wenn das Schiff eingetaucht ist, 1900 Tonnen. Wie die Deutschland, wurde auch die Bremen auf der Kruppschen Germaniawerft in Kiel gebaut, die die Herstellung des Schiffskörpers der Flensburger Schiffsbaugesellschaft in Flensburg übertrug, während sie selbst die maschinellen Einrichtungen schuf und in den Schiffskörper einbaute. Die Ladung besteht wiederum, wie bei der Deutschland, hauptsächlich aus hochwertigen Farbstoffen und Arzneimitteln. Führer der Bremen ist der Kapitän Karl Schwartzkopff, der, ebenso wie Kapitän König, bis zu seinem Uebertritt in die Dienste der Deutschen Ozean-Reederei Schiffe des Norddeutschen Lloyd führte. Schwartzkopff, der am 30. Juli 1870 geboren ist, entstammt einer alteingesessenen Lübecker Familie. Er besuchte das Gymnasium Katharineum seiner Vaterstadt und wandte sich in seinem 17. Lebensjahre trotz dem Widerstreben seiner Eltern der Seefahrt zu, zu der er sich schon in früher Jugend hingezogen fühlte. 1897 machte er sein Steuermannsexamen und trat 1899 als vierter Offizier in die Dienste des Norddeutschen Lloyd, bei dem er zwei Jahre lang auf dem damals schnellsten Schiff der Welt, dem Schnelldampfer Kaiser Wilhelm der Große, Dienste tat. Bei dem Pierbrand in Hoboken im Jahre 1900, bei dem sein Dampfer in ernster Gefahr war, zeichnete sich Schwartzkopff bei den Rettungsarbeiten hervorragend aus. 1901 bestand er seine Kapitänsprüfung und fuhr seitdem auf verschiedenen Schiffen des Norddeutschen Lloyd, zuletzt auf den Dampfern Großer Kurfürst und Prinz Friedrich Wilhelm. An Bord des Großen Kurfürst machte er die große und erfolgreiche Fahrt des Flottenvereins nach Petersburg, Wiborg und Stockholm mit. Als der Krieg ausbrach, war er erster Offizier auf dem Dampfer Prinz Friedrich Wilhelm, der damals hochoben im Polarmeer bei Spitzbergen auf einer Vergnügungsfahrt von der Kriegserklärung überrascht wurde. — New London, der Hauptort in dem gleichnamigen Distrikt des Staates Connecticut, den die Bremen anläuft, liegt etwa hundert englische Meilen (160 Kilometer) ostnordöstlich von Newyork, am Ausgange des Long Island Sund, der Long Island vom Festlande scheidet. Die Stadt hat einen sieben Meter tiefen vorzüglichen Hafen und etwa 20 000 Einwohner.

* * *

Zweiundzwanzig Schiffe von einem einzigen U-Boot versenkt.

Der niederländische Dampfer Tommewijne hat in Yarmiden die aus zwölf Mann bestehende Besatzung des britischen Schleppdampfers Cynthia Nr. 366 gelandet, der von einem deutschen Unterseeboot versenkt worden war. Der Kapitän des Schleppdampfers erzählte einem Korrespondenten des Algemeen Handelsblad, der Kapitän des Unterseebootes habe ihm erzählt, daß er in den 24 Stunden vor der Versenkung des Fischerfahrzeuges 22 Schiffe zum Sinken gebracht habe. Die Besatzung, im ganzen 120 Mann, sei einem nach Westhartlepool fahrenden Dampfer übergeben worden. (W. T. B.).

Lloyds meldet aus Scarborough vom 26.: Elf Fischerfahrzeuge aus Scarborough sollen versenkt worden sein. Außerdem wurde das Fischerfahrzeug Trinidab (147 Tonnen) versenkt; die Besatzung wurde gerettet. Der britische Dampfer Pecarl wurde versenkt. Der französische Dampfer Marie ist nach einem Zusammenstoß mit einem Dampfer gesunken. Lloyds meldet aus Grimsby, daß der Fischdampfer Aphelion versenkt wurde. (W. T. B.). Finnmarkens Amtstidende teilt mit, daß zwei große deutsche Unterseeboote einen norwegischen und einen englischen Frachtdampfer bei Gamvik und einen norwegischen Dampfer bei Mehavn torpediert hätten. Die Besatzungen seien gerettet worden.

Der amtliche Kriegsbericht von heute

Großes Hauptquartier, 28. Sept. vorm.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Front des Generalfeldmarschalls Kronprinzen Rupprecht von Bayern.

Zwischen Ancre und Somme haben die Engländer und Franzosen nach einem, wie bisherigen Erfahrungen, fast noch übersteigendem Vorbereitungsfeuer ihre starken Angriffe erneuert. Auf dem größten Teile der Schlachtfront hat unsere durch Artillerie und Flieger wirksam unterstützte und unerschütterliche Infanterie unter den Befehlen der Generäle Sixt, von Armin, von Hügel und von Schenk den Feind siegreich abgeschlagen. Bei Thiepval und östlich Eaucourt—L'Abbaye ist der erbitterte Kampf noch nicht zum Abbruch gekommen. Besonders heftig waren die auf der Linie Morval—Bouchavesnes vorgetragenen Angriffe der Gegner, ohne Rücksicht auf die bei seinem ersten gänzlich gescheiterten Sturm erlittenen blutigen Verluste. Gegen Abends wiederholte eingedrungene Abteilungen wurden sofort aus unserer Linie zurückgeworfen. In kleinen Stellungsteilen nordwestlich von Rancourt und östlich von Bouchavesnes vermochte der Gegner zu halten. Unsere Flieger haben gestern sieben Flugzeuge, davon vier im Sommegebiet, abgeschossen. Ein kleines, über holländisches Gebiet angeflogenes und ebenso zurückgekehrtes feindliches Geschwader griff Aalst erfolglos an. Bei einem englischen Bombenangriff auf Brüssel wurden fünfzehn Häuser zerstört, dreizehn Bürger getötet, 28 verwundet.

Oestlicher Kriegsschauplatz.

Front des Generalfeldmarschalls Prinz Leopold von Bayern.

Schwächere russische Vorstöße an der Aa (westlich von Riga) sowie zwischen Miadzkiol und Narocz-See wurden leicht abgewiesen.

Die im Tagesbericht vom 22. September erwähnten verlorengegangenen Teile unserer Stellung bei Korytnica sind gestern durch einen wohlgelungenen Gegenangriff der Truppen des Generals von der Marwitz nach schweren Kämpfen wieder erobert. Darüber hinaus sind noch Vorteile errungen. Alle Versuche des Feindes, uns wieder zurückzuwerfen, sind gescheitert. Das russische vierte sibirische Armeekorps hat nach den Meldungen unserer Truppen Verluste erlitten, die einer Vernichtung des Korps bald nahe kommen. 41 Offiziere 2800 Mann sind gefangen in unsere Hände gefallen, ein Geschütz 17 Maschinengewehre erbeutet.

Front des Generals der Kavallerie Erzherzog Karl.

Zur Verbesserung der Stellung schoben wir westlich von Folw—Krasnolezi (zwischen Stota und Narajowka) unsere Linien vor, nahmen 130 Russen gefangen und erbeuteten vier Maschinengewehre. Gegenstöße blieben erfolglos.

In den Karpathen griff der Feind an verschiedenen Stellen an und ist zum Teil erst durch Nahkampf zurückgeworfen. Nordöstlich von Kirlibaba sind Gegenangriffe noch im Gange.

Kriegsschauplatz in Siebenbürgen.

Bei Hermannstadt wird erfolgreich und hartnäckig gekämpft.

Balkan-Kriegsschauplatz.

Mazedonische Front.

An den Fronten keine Ereignisse von besonderer Bedeutung.

Unsere Flieger warfen auf das nach den letzten Angriffen noch an mehreren Stellen brennende Lagerfeld erneut eine große Zahl Bomben.

Der erste Generalquartiermeister (W. T. B.). Ludendorff.

Berlin, 28. September. (Amtlich). Eines unserer Unterseeboote hat am 28. September vormittag in der Nordsee englische Fischdampfer mit zusammen 1605 Bruttoregistertonnen, ein anderes Unterseeboot am gleichen Tage am Eingang des Kanals vier belgische See-Leichter versenkt. Eines unserer Marineluftschiffe hat am 27. September morgens die Flugstation Lebura und Abwehrbatterien auf Oesel mit gutem Erfolg angegriffen. Das Luftschiff ist trotz heftigster Beschießung wohlbehalten zurückgekehrt.

Unsere Zeppelinangriffe auf England.

Aus der Forcierung des Luftbombardements gegen England in den letzten Tagen kann man schließen, daß die Oberste Heeresleitung mehr als bisher dem isolierten Inselreiche den blutigen Ernst des Krieges zum Bewußtsein bringen will. Es besteht wohl nirgends noch ein Zweifel darüber, daß die treibende Kraft in diesem Weltkriege England war und noch ist, das mit allen Mitteln skrupellos politischer Staatskunst es verstanden hat, seine Verbündeten in den Dienst imperialistischer Pläne zu stellen. Die Berechnung freilich war falsch. Das große Albion hatte geglaubt, dem Kriege nur seine silbernen Kugeln opfern zu müssen und das blutige Geschäft im übrigen den Ententegenossen überlassen zu können, aber die ungeheure Widerstandskraft der Zentralmächte hat es gezwungen, auch sein Menschenmaterial mobil zu machen. Nur das Land selbst blieb noch ziemlich unberührt. Nun haben unsere Zeppeline Englands Schutzwall, das Meer, überbrückt und die Schrecken des Krieges bis ins Herz des Feindes, London getragen. Mit Befriedigung erfüllt es uns, daß die Krämer- und Räuberseelen jetzt mit dem eigenen Leibe für das Unheil einstehen müssen, das sie über die Welt gebracht haben. Gewaltige feindliche Werke sind unter den Brand- und Sprengbomben in Schutt und Trümmer gesunken, der Name Zeppelin ist der gefürchtetste in ganz England. Und noch hat sich das Gewitter nicht in seiner ganzen grausigen Macht über das Land entladen. Erst wenn das Volk voll dem Entsetzen des Krieges preisgegeben sein wird, dann wird die erbärmliche Regierung vielleicht zur Erkenntnis ihrer Verbrechen gebracht werden, dann wird sie vielleicht auch Wege suchen, dem niemals zu ihrem Ziele führenden Blutvergießen ein Ende zu machen.

Zu dem Verlust der beiden Luftschiffe.

Reuter melden amtlich: Die bei den letzten Zeppelinangriffen vernichteten Luftschiffe waren die Marineluftschiffe L 32 und L 33. Das erste wurde schließlich durch ein Flugzeug vernichtet, nachdem es durch Geschützfeuer gelitten hatte. Das zweite wurde durch die Londoner Verteidigungsanlagen mehrfach getroffen und dadurch zum Niedergehen gezwungen.

Der zweite Zeppelin von der eigenen Besatzung vernichtet.

Times melden, daß das Luftschiff, dessen Bemannung gerettet ist, langsam herabging und unter voller Kontrolle zu stehen schien. Als es gelandet war, stieg die ganze Besatzung eiligst aus der Gondel und zog sich auf eine gewisse Entfernung zurück. Wenige Augenblicke später erfolgte eine furchtbare Explosion und das Luftschiff verbrannte bis auf die Aluminiumteile. Das Feuer dauerte eine Stunde. (W. T. B.).

Opfer des neuesten Zeppelinangriffe.

Die beiden letzten Luftschiffangriffe auf England haben, wie amtlich aus London mitgeteilt wird, den Tod von 74 Personen verursacht. Beim ersten Angriff wurden 38 Personen getötet und 225 verwundet, beim zweiten Angriff wurden 36 Personen getötet und 27 verwundet.

Riesige Schäden im Südosten von England.

Aus Amsterdam wird uns gemeldet: Nach den Berichten der Londoner Blätter hat der Zeppelinangriff besonders