

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Druck und Verlag von Leipzig & Reichardt in Dresden.

Lobeck's Dreiring-Sondant-Schokolade
 Dreiring-Rahm-Schokolade
 Dreiring-Bitter-Schokolade
 Dreiring-Kakao, Dessert.

Kunigen-Preis
 Aufnahme von Beiträgen bis nach-
 mittags 12 Uhr. Sonntags nur
 Briefe bis 10 Uhr. Die
 Beiträge sind in
 10 Pf. zu zahlen.
 Die Beiträge sind
 in 10 Pf. zu zahlen.
 Die Beiträge sind
 in 10 Pf. zu zahlen.

Begleit-Schüler
 Die Begleit-Schüler
 der Dresdner
 Nachrichten sind
 in 10 Pf. zu zahlen.

Telegraphische Adresse: Nachrichten Dresden.
 Sammelnummer für sämtl. Telefonanschlüsse: 25 241.
 Nachschluß: 20 011.

Hauptgeschäftshaus
 Marienstraße 38/40.

Der Unterseekrieg gegen England und seine Folgen.

Wieder ein englischer Dampfer verloren. — Die Kämpfe im Oberelb. — Der Kaiser in Berlin. — Der Entwurf zum Reichsetat für 1915. — Bulgarien und die Dardanellenfrage.

Unter falscher Flagge.

Die von deutscher Seite aus erfolgte Veröffentlichung des Geheimbefehls der englischen Admiralität, der den englischen Schiffen zur Pflicht macht, im Falle der Gefahr unter neutraler Flagge zu fahren und alle Zeichen, aus denen der englische Ursprung des Schiffes zu erkennen sei, zu entfernen, wurde anfänglich in den neutralen Staaten mit einem gewissen Kopfschütteln aufgenommen. Man schien es nicht für möglich zu halten, daß England, die weitest-
 mögliche Seemacht der Welt, zu einem solch feigen Mittel seine Zuflucht nehmen könnte. England hat eine große Zahl von Kreuzern und Schlachtschiffen neuester Bauart, ist zudem mit Frankreich und Rußland verbündet, mit Staaten, die von je großen Wert auf ihre Seerüstung gelegt haben — und dieses England sollte sich so weit erniedrigen haben, seine Handelschiffe unter der Flagge Hollands oder Schwedens oder sonst eines neutralen Staates zu verkleiden? In der Tat, wer das heutige England noch mit dem alten, von der Geschichte überlieferten Maßstab mißt, dem mußte ein solches Vorgehen unfasslich erscheinen. Aber das alte England, das immerhin von gewissen Idealen getragen war, ist tot, das heutige Geschlecht über dem Kanal kennt nichts Höheres als den Geldschaffprozent und scheut infolgedessen vor keinem noch so zweifelhaften Mittel zurück, um ihn sich zu sichern. Wer das noch nicht wußte, hat es in diesen Tagen erfahren. Der englische Dampfer „Lustania“ hat, als er sich der heimatischen Küste näherte, den Unions-Jack wiedergeholt und ist unter dem Schutze des Sternennenners in den heimatischen Hafen eingelaufen. Außerdem aber hat das englische Auswärtige Amt eine Erklärung veröffentlicht, durch die der Geheimbefehl der Admiralität nicht nur bestätigt, sondern der Wechsel der Flagge als durch
 britisches Recht anerkannt dargestellt wird. Durch die „Merchant-Shipping Act“ vom Jahre 1891 gestatten die Engländer einem fremden Schiff, sich unter britische Flagge zu begeben, wenn dieses Schiff dadurch der Erleichterung entgegen kommen kann. Treibt und unverfroren nehmen die englischen Staatsmänner an, daß sie auf Grund dieser Act auch das Recht haben, ihre Schiffe unter neutraler Flagge fahren zu lassen, wenn sie es, wie in der gegenwärtigen Zeit, für angebracht halten.

Die Erklärung des englischen Auswärtigen Amtes ist ein schönes Beispiel für die anmaßende Deutungsart der Engländer überhaupt. Da der Mißbrauch der Flagge ein durch lange Tradition geheiligter britischer Rechtsgrund-
 sach ist, ist es für den Engländer ganz selbstverständlich, daß sich die ganze Welt danach zu richten hat! Wiederum wird behauptet, was wir in diesem Kriege so oft schon erfahren haben, daß dem Briten nur Recht ist, was er für sich und seine Interessen als Recht erkennt. Nun befinden wir uns im Kriege mit Großbritannien, uns kann also ebenso gleichgültig sein, was man drüben als Recht erkennt, wie es den Engländern unsere, besser begründeten, Rechtsgrundbände immer gewesen sind. Wir haben nicht die mindeste Veranlassung, dem internationale Völkergesetz zuzugehören, was vor Jahren englische Staatsmänner allein zur Förderung ihrer eigenen, rein britischen Interessen schmeichelt haben. Es liegt jedenfalls auf der Hand, daß die Engländer mit dem angeblich so großzügig gewährten Schutz ihrer Flagge einzig den Zweck verfolgten, alle seefahrenden Staaten so weit wie möglich in englische Abhängigkeit zu bringen. Im übrigen sei auch noch darauf hingewiesen, daß im vergangenen Herbst die englische Presse ein Betrugsgeschäft anbot, als in der Irischen See ein Minenfeld entdeckt wurde. Dieses Minenfeld war von deutschen Kriegsschiffen angelegt worden, von der englischen Presse aber wurde in Töne höchster Entrüstung behauptet, deutsche Schiffe hätten unter Mißbrauch der neutralen Flagge sich in die englischen Gewässer begeben. Wäre das aber wirklich der Fall gewesen, so hätte Deutschland nichts anderes getan, als was die englische Admiralität jetzt den englischen Schiffen anbefiehlt hat. Damals wußten sich die Engländer vor moralischer Entrüstung nicht mehr zu fassen, heute nehmen sie ganz offen für sich das Recht in Anspruch, einen Mißbrauch zu treiben, den sie Deutschland vor wenigen Monaten — sehr zu Unrecht — zum schweren Vorwurf gemacht haben.

Die Folgen, die sich aus diesem englischen Vorgehen für unsere Marineleitung und auch für die Neutralen ergeben, schildert

Konteradmiral a. D. Weber in folgenden interessanten Ausführungen:

Das Auswärtige Amt der britischen Regierung gibt sich die evidentste Mühe, den Gebrauch neutraler Flaggen zum Schutze der Handelsflotten zu rechtfertigen. Das hat schon insofern sein Gutes, weil darin die Anerkennung liegt, daß es in der Tat einen Befehl zur Führung fremder Flaggen für seine Konföderation erlassen hat.

Somit kann künftighin jedes beliebige Handelsschiff als ein verkapptes englisches angesehen werden. Dazu kommt, daß Mr. Churchill seit zwei Jahren eine große Anzahl von englischen Handelsschiffen mit Geschützen und Munition zur etwaigen Abwehr von Hilfstruppen bei plötzlich ausbrechendem Kriege armiert hat. Er wollte auf diese Weise vor allem die für die Verproviantierung Englands sorgenden Dampferlinien gegen Seeräuberei sichern. Mehrere englische Reedereien haben nach den Erläuterungen des deutschen Admiralschiffes Freie für die Verproviantung deutscher Unterseeboote für englische Handelsschiffe aus-
 gegeben. Da sie nur gewonnen werden können, wenn letztere armiert sind, so ist zu erwarten, daß die Zahl der mit Schießwaffen aller Art versehenen Konföderationsschiffe bald sehr erheblich vergrößert wird. Die Schlussfolgerung kann daher nur die sein, daß jedes neutrale Handelsschiff künftighin nicht nur ein englisches, sondern auch ein mit Geschützen versehenes, also ein englisches Kriegsschiff sein kann, denn Hilfstruppenschiffe zählen gleichfalls zu dieser Klasse und können ohne Warnung von jedem Gegner vernichtet werden. Es zeugt in der Tat von einer sehr weitgehenden Torheit, das man in England zwei so folgenschwere Maßnahmen treffen konnte, deren Folgen nicht nur Großbritannien und seine Verbündeten, sondern vielleicht auch manche Neutrale zu tragen haben werden. Man kann doch unmöglich verlangen, daß deutsche Unterseeboote sich der Gefahr aussetzen, von einem solchen verkappten Engländer in den Grund geschossen zu werden, wenn sie zur Verproviantung der Nationalität desselben in nächster Nähe von ihm auf-tauchen. Sollten wirklich Irrtümer bei der Ausübung der Unterseeblockade vorkommen, so fällt die Schuld völlig auf Englands Schultern, das durch sein Verhalten in diesem Kriege so vieles an zivilisatorischen Er-rungenschaften zertrümmert hat. Noch vor hundert Jahren, am Ausgang der Segelschiffzeit, war es ein großes Wagnis, eine arabe Seereise anzutreten, weil bei ihrer langen Dauer es immer unwahrscheinlich war, ob der Friede bis zur Erreichung des Zieles gewahrt blieb. Brach in der Zwischenzeit der Krieg aus, so folgten Arger, Hunger und Freiweiber dafür, daß nicht allzuviel vom friedlichen Seehandel übrig blieb. Seitdem hat das internationale Seerecht in vielem Wandel geirrt und den Völkern ein schmerzliches Bewußtsein eingegeben. Ein England, das es in diesem Kriege vorbehalten, das internationale Recht nach seinem Belieben auszulegen, um den verhassten Gegner auszuhungern, ganz gleichgültig, daß auch Millionen von Neutralen darunter zu leiden hatten. Und als der, nach Churchills Aus-spruch, unter dem zugehörten Anselm stehende Gegner zur Abwehr griff, da stürzte das „meerherrschende“ Eng-land unter den Schutz der neutralen Flagge, die sie durch ihre Abfahrt, auch mit Handelsschiffen Krieg gegen Unterseeboote zu führen, aufs schwerste gefährdet. Werden die am Kriege unbeteiligten Mächte sich diese Sachlage nicht klar machen und zu Abwehrmaßnahmen, nicht gegen Deutsch-land, sondern gegen England greifen? Wahrscheinlich ist es nicht. Der Einzelne vermag zu wenig und der Zu-sammenschluß gibt nur dann Hoffnung auf Erfolg, wenn auch der Stärkere unter ihnen mittelt. Dazu liegen aber bei dem immer deutlicher hervortretenden Charakter Mr. Brians wenig Aussichten vor.

Zum Mißbrauch der neutralen Flaggen durch England.

Der Mißbrauch der neutralen Flaggen äußerte sich, wie nach der „Köln. Ztg.“ aus Christiania bereits kurz ge-meldet, der Direktor des Vereins der nordischen Schiffs-reeder J. A. Hansen: Wenn Deutschland eine amtliche sei-erliche Ankündigung erlassen hat, wonach neutrale Schiffe auf dem Kriegsschauplatz ausgesetzt sind, und wenn Deutschland dazu durch den von der britischen Regierung angeordneten Mißbrauch der neutralen Flagge gezwungen ist, so scheint es mir, daß die neutralen Länder nicht ruhig zusehen können, daß ihre Flagge in der von England ge-wollten Weise gemißbraucht wird. Es ist ganz gleich-gültig, was früher unter gewissen Bedingungen in Eng-land als statthaft erachtet worden ist. Das Blatt „Verdens Gang“ schreibt: Die neutralen Länder werden mit Bedauern sowohl die britische Rechtsprechung wie die zunehmenden Kommentare eines großen Teiles der en-glischen Presse gelesen haben. Tsch man aber englischerseits die an der Haaren herbeigezogenen Schiffe zu verteidigen sucht, steht im Widerspruch zu der Forderung fair play. Die britische Regierung sollte nie so nervös werden, daß sie sich diesen Charakterzug in Mißkredit bringt. Die En-gländer würden sonst schnell entdecken, daß sie dabei viel mehr verlieren als gewinnen.

Der englische Geheimbefehl.

Von ausländischer Seite wird dem Vertreter der „Ber-linsche Abend“, der noch vor zwei Tagen die Erklärung der deutschen Regierung als bewirkte Unwahrheit bezeich-

net hatte, nachdem er sich angeblich an sämtlichen maßgebenden Stellen zuvor erkundigt hatte, folgendes berichtet: Die Admiralität hat nicht einen allgemeinen Geheim-befehl an die britischen Handelsschiffe ausgegeben, son-derm sie hat nur den englischen Schiffen geraten, auf der Grundlage des allgemein anerkannten Rechtes eine neu-trale Flagge zu hissen, wenn sie Jahrweiser passierten, wo sich deutsche Unterseeboote aufhalten. Die Deutschen hätten sich auch dieser Kriegslage bedient. Nicht nur der „Lustania“ bei Penang, sondern auch verschiedene Pa-tronenschiffe und Weinleger seien unter neutraler Flagge gefahren. Auch alle Seemächte hätten dies zu Kriegszeiten häufig getan. Sämtliche arabischen Seefahrer in Liverpool und anderen englischen Hafenstädten haben einstimmig erklärt, daß sie diese Verhaltensmaßregeln als völlig legitim ansehen. Die Behauptung sei falsch, daß eine derartige Handlung einen Flecken auf Englands Flagge und Ehre bedeute. (W. T. B.)

Wieder ein englischer Dampfer verloren.

Die britische Admiralität gibt bekannt, daß der Dampfer „Cario“, der am 29. Januar von London nach Havre abging, wo er am nächsten Tage eintreffen sollte, vermutlich einem deutschen Unterseeboot zur Beute gefallen ist. Nur zwei Rettungsringe seien bis jetzt in der Nähe von Rye angepöpselt, von der Mannschaft sei jedoch nichts gehört worden. An Bord befanden sich 21 Mann.

Die schwimmenden Getreidevorräte für England.

Die britische Admiralität gibt bekannt, daß der Dampfer „Cario“, der am 29. Januar von London nach Havre abging, wo er am nächsten Tage eintreffen sollte, vermutlich einem deutschen Unterseeboot zur Beute gefallen ist. Nur zwei Rettungsringe seien bis jetzt in der Nähe von Rye angepöpselt, von der Mannschaft sei jedoch nichts gehört worden. An Bord befanden sich 21 Mann.

Bermehrung der englischen Marinemannschaften.

Ein am 8. Februar veröffentlichtes parlamentarisches Weisungsbuch fordert eine Vermehrung der Marine-mannschaften um 32 000 Mann. (W. T. B.)

Herrn Barks Londoner Mission.

Ein Londoner Privatmissionar zufolge sind alle dem russischen Finanzminister Bark bisher erteilten Ver-sprechungen fast verkannt. Die internationalen Finanz-gruppen verhalten sich ablehnend gegenüber dem Bar-ischen Vorschlag, daß die diesem und seinem Balkanpaar zugewilligten Darlehen durch russische Hände gehen sollen. Sie finden überdies die angebotenen Barks'schen Ver-dar für ein Anleihen für Rußlands eigene Ver-dar zu unzureichend. Der französische Finanz-minister Ribot wurde von Bark dringend ersucht, gleich-falls nach London zu kommen.

Die Lage in Südafrika.

Neuer Bericht aus Kapstadt melden, die Regie-rung verlängerte den verhängten Kriegsstatus auf bis 31. März und beschloß durchgreifende Zwangsmaß-nahmen gegen die den Seereisenden verweigerten Waren.

Das Geheimnis der „Glasgow“.

Aus Delft wird berichtet: Im Betrach-tigen Hoogen ist ein Brief des schwedischen Matrosen Karl Gustafson eingegangen, der geeignet ist, einiges Licht über das Schicksal des englischen Kreuzers „Glasgow“ zu verbreiten. Gustafson war an Bord eines deutschen Zerstörers nach Valparaiso gekommen, wo er abgemerkert wurde und eine Zeitlang unbeschäftigt blieb.

Zum Mißbrauch der neutralen Flaggen durch England.

Im Hafen befanden sich, seinem Brief zufolge, 35 deut-sche Zerstörer und fünf Dampfschiffe, die ursprünglich für Australien bestimmt waren, aber infolge des Krieges in neutralen Häfen bleiben mußten. Eines Tages wurde G. von einem deutschen Schiffe gefragt, ob er nicht gegen guten Lohn eine kurze Küstenfahrt mitmachen wolle. Der Schwede war gerne bereit, und das deutsche Schiff nach bald darauf in See, wie der Schwede später erfuhr, um einen deutschen Kreuzer mit Kohlen und Proviant zu versorgen. Man kann jedoch nicht weit, denn ungefähr 35 Meilen von Land wurde das Schiff vom britischen Kreuzer „Glasgow“ angehalten und gefolgt. Die Besatzung, darunter neun Skandinavier, wurde in einer Kabine an Bord des Kreuzers eingewickelt. Die „Glasgow“ hatte gerade klar gemacht, um Kohlen und Proviant herüberzuholen, als sie plötzlich von deutschen Schiffen angegriffen wurde. Bald nach Beginn der Schlacht lag das Pulvermagazin in der Luft. Ein Matrose öffnete rasch die Tür unserer Kabine und stellte uns frei, entweder das Schicksal des Schiffes zu teilen oder über Bord zu springen. Wir wählten das letz-tere, und fünf von uns wurden von deutschen Kreuzern ge-rettet. Wir entschlossen uns dann, zu Fuß über den Konti-nent bis Buenos Aires zu wandern.

Der Brief des Schweden.

Der Brief des Schweden, schreibt die „Täg. Rundsch.“, ist geeignet, den dringenden Verdacht zu verheeren, daß der Kreuzer „Glasgow“ die Seeschlacht bei Coronel nicht