

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Druckverlag: Nachrichten Dresden.
Fernsprecher-Nummern: 25241.
Nur für Nachdruck: 20011.

Besuchs-Gebühr persönlich in Dresden bei zweimaliger Jahrgang (an Sonn- und Montagen nur einmal) 2,80 M., in den Vororten 3,30 M. Bei einmaliger Zustellung durch die Post 3 M. (ohne Befröge).
Anzeigen-Gebühr. Die einseitige Zeile (ca. 8 Silben) 30 Pf. Vorkaufspreise und Anzeigen in Nummern n. 1 Sonn- und Feiertagen laut Tarif. — Unveränderte Aufträge nur gegen Vorzusahlung. — Belegblatt 10 Pf.

Schreibleitung und Hauptverlagsstelle:
Marienstraße 28/40.

Druck u. Verlag von Pfeiff & Reichardt in Dresden.

Nachdruck nur mit deutlicher Quellenangabe („Dresdner Nachr.“) zulässig. — Unveränderte Schriftstücke werden nicht aufbewahrt.

Marienbader Tee

„Vesol-Tee“, für den tagl. Gebrauch bestimmtes diätetisches Genussmittel, welches die Ausscheidungsvorgänge in milder, aber spezifischer Weise anregt und in unschädlicher Weise leitend wirkt. Paket, für eine 4 wöchige Kur ansehnend, Mk. 2.—, gegen Einsendung von Mk. 2,50 franko.

Löwen-Apotheke, Dresden, Altmarkt.

Die „Dresdner Nachrichten“ bezieht man in **Naundorf und Zitzschewig täglich 2 mal** für monatlich Mark **1,10**, vierteljährlich Mark **3,30** durch **Herm. Richter, Naundorf b. Kötzschenbroda, Hauptstr. 55.**

Photo-Apparate fürs Feld.
Rollfilm und Filmpacks
in allen Größen in großen Posten stets am Lager.
Königl. und Prinzl. Hoflieferant
Carl Plaul Dresden-A., Wallstr. 25

Versilbern, Vergolden, Verzinken usw., neuzeitliche Metallfärbungen
Dresdner Vernickelungsanstalt OTTO BUTTNER, Dresden-A., Falkenstraße 1-3. Fernsprecher 27359.

Unsere Unterseeboote im Nermelfanal.

Die Wirkung des deutschen Seekrieges auf England. — Die Kämpfe bei Verdun und das französische Parlament. — Stimmungsbilder aus Frankreich. — Friedensbewegung und Militarismus in England. — Der bulgarische Ministerpräsident über die Lage.

Oesterreichisch-ungarischer Kriegsbericht.

Wien, Amlich wird verlautbart 3. März 1916:
Auf allen drei Kriegsschauplätzen andauernd Ruhe.
Der Stellvertreter des Chefs des Generalstabs:
(W. L. B.) v. Söller, Feldmarschall-Lieutenant.

Schiffsraub.

Die portugiesische Regierung hat nun sämtliche in portugiesischen Häfen befindliche deutsche Schiffe beschlagnahmt. Auf dem Tago, wo die Mehrzahl vor Anker lag, ging die Beschlagnahme unter der Anwesenheit portugiesischer Kriegsschiffe vor sich. Sie vollzog sich ohne Zwischenfall. Das deutsche Personal wurde trotz des Protestes der Kapitäne ausgeschifft, portugiesische Seeleute nahmen von den Schiffen Besitz und hielten die portugiesische Flagge. Das Flaggschiff des Befehlshabers der Flottendivision begrüßte diesen Akt, durch den alles in allem 270 000 Tonnen deutschen Schiffsraumes in die Gewalt der portugiesischen Regierung kamen, mit 21 Salutgeschüssen. Man muß sich die einzelnen Vorgänge bei der Beschlagnahme vor Augen halten, um für die Beurteilung des Vorgehens der portugiesischen Regierung den rechten Standpunkt zu gewinnen. Es handelte sich um keinen kriegerischen Akt, wurde in Visitation erklärt, sondern einfach um eine im öffentlichen Interesse gelegene Maßnahme, zu der Portugal auf Grund des deutsch-portugiesischen Handelsvertrages vom Jahre 1908 berechtigt ist. In diesem Handelsvertrage findet sich nämlich eine Bestimmung folgenden Wortlautes: „Eine Sequestration ihrer Besatzungen oder eine Beschlagnahme ihrer Schiffe, Ladungen, Waren oder Effekten zu irgendwelchem öffentlichen Gebrauch soll nicht stattfinden ohne vorgängige Bewilligung einer auf gerechten und billigen Grundlagen unter den beteiligten Parteien festgesetzten Entschädigung.“ Es liegt auf der Hand, daß auf Grund dieser Bestimmung das Vorgehen der portugiesischen Regierung nicht entschuldigbar werden kann, denn die portugiesische Regierung hat es nicht für nötig gehalten, vorher mit der deutschen Regierung in Unterhandlungen zu treten. Sie begnügte sich mit der Erklärung, daß den Besitzern der Schiffe „alle Garantien zugesichert“ worden seien. Der klare Sinn des Vertrages ist aber, daß, wenn eine der vertraglich bindenden Parteien an eine Beschlagnahme der Schiffe usw. der andern denkt, diese Beschlagnahme nur nach vorheriger Verständigung mit der anderen Partei über eine auf „gerechten und billigen Grundlagen“ festgesetzte Entschädigung verwirklicht werden könne. Angesichts der oben erwähnten Vorgänge kann also gar kein Zweifel darüber bestehen, daß sich die portugiesische Regierung gegenüber einem reinen Gewaltakt hat zuschulden kommen lassen. Die Behauptung, daß es sich nicht um einen kriegerischen Akt handele, ist durch die Anwesenheit portugiesischer Kriegsschiffe bei der Beschlagnahme von vornherein widerlegt. Diese Kriegsschiffe sollten jeden Versuch eines Widerstandes von Seiten der deutschen Kapitäne im Keime erstickend und hätten ganz zweifellos von ihren Kanonen Gebrauch gemacht für den Fall, daß sich die deutschen Seeleute der Beschlagnahme ernstlich widersetzt hätten. Portugal hat also seine Neutralität gebrochen und ist in offener Feindseligkeit gegen Deutschland aufgetreten. Diese Behauptung könnte nur dadurch entkräftet werden, daß die Regierung des Herrn Bernardino Machado auf die deutsche Note hin die Beschlagnahme rückgängig macht. Das darf man aber ohne weiteres als ausgeschlossen ansehen. Es scheint auch, daß sich der portugiesische Präsident sehr wohl darüber klar ist, daß der deutsch-portugiesische Handelsvertrag zur Entschädigung des Vorgehens der portugiesischen Regierung nicht ausreicht. Wäre es anders, dann könnten wir nicht verstehen, weshalb Herr Machado bei der Bekanntgabe der Beschlagnahme in der Kammer erklärt hat, Portugal werde „sowohl aus Anstands- (1), wie aus Rücksichtsründen“ den Vertrag mit Deutschland kündigen. Aus alle-

dem ergibt sich die unbestreitbare Tatsache, daß Portugal durch den Raub der deutschen Schiffe nicht nur den deutsch-portugiesischen Handelsvertrag, sondern überhaupt seine Neutralität in rücksichtslosester Weise gebrochen hat. Dieses Vorgehen liegt im öffentlichen Interesse Portugals, sagte der Präsident in der Kammer. Das ist in der Tat der Fall. Portugal ist bekanntlich mit England verbündet und hat trotzdem noch nicht in den Krieg eingegriffen. Der Versuch hierzu ist freilich wiederholt schon gemacht worden. Die Engländer suchten die Portugiesen für Kriegsdienste in Afrika zu pressen. Da aber die Truppen hierzu keine Lust zeigten und jedesmal, wenn sie nach den Kolonien eingeschifft werden sollten, Revolution machten, geschah nichts. Die Engländer mußten den Krieg in Afrika auf eigene Faust führen. Jetzt hat man in London ein Mittel gefunden, auch das portugiesische Bündnis auszunutzen, und zwar in einer Weise, die der portugiesischen Regierung keine inneren Schwierigkeiten verursacht, auf der anderen Seite aber für England recht wertvoll ist. Die insgesamt 270 000 Tonnen fassenden deutschen Schiffe, die bisher in portugiesischen Häfen nicht „interniert“ gewesen sind, sondern Gattrecht genossen haben, sollen Großbritannien zur Verfügung gestellt werden, um dem immer empfindlicher werdenden Frachtraummangel abzuhelfen. Man darf annehmen, daß sich die Engländer dafür durch eine Anleihe, wie es heißt, in der Höhe von 6 Millionen Pfund, erkennen lassen werden. Eine Entschädigung für die portugiesische Regierung ergibt sich hieraus selbstverständlich nicht.

Daß die Engländer gerade jetzt in so unvermittelter und unversöhnlicher Weise sich der deutschen Schiffe bemächtigt haben, hat seine gewichtigen Gründe. Die englischen Vorräte sind recht schmal. Im März und April wird das argentinische Getreide nach England verschifft. Hierzu braucht man Schiffsraum, und daran fehlt es, wie man weiß, in England seit langem. Nebenbei droht der neue deutsche Unterseekrieg. Wenn man auch in Rechnung zieht, daß die deutschen Schiffe in Portugal im wesentlichen auf Personenbeförderung eingerichtet sind und nicht ohne weiteres für den Frachtverkehr nutzbar gemacht werden können, so haben die Engländer doch die Möglichkeit, sie für Truppentransporte zu verwenden und gehen jedenfalls mit einem beträchtlichen Zuwachs an Frachtraum in den neuen Unterseekrieg. Sie suchen sich auf jede Weise zu sichern, so daß es durchaus nicht erstaunlich wäre, wenn eines Tages die Nachricht käme, daß auch die in den südamerikanischen Häfen liegenden deutschen Schiffe mit mehr als 400 000 Tonnen Frachtraum unter irgendeinem schätzbaren Vorwand in englischen Besitz übergegangen wären. Die unwahren Meldungen von dem Ausbruch deutscher Schiffe aus südamerikanischen Häfen, die von der Verbandspresse vor kurzem geüffentlich verbreitet worden sind, waren wohl dazu bestimmt, die Entschädigung für einen geplanten neuen Gewaltakt abzugeben. Gegen diese Pläne gibt es nur ein Mittel: das möglichst rasche und wirksame Eingreifen unserer Unterseeboote in der Art, wie es in der deutschen Denkschrift angeklagt wird. Jeder Tag, der mit Verhandlungen ausgebracht wird, gibt den Engländern Gelegenheit, Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen und ihre bedenklich zusammengeschmolzenen Vorräte zu vermehren. Der Krieg gegen den englischen Seehandel muß einsehen, bevor es unseren Feinden gelungen ist, sich allen deutschen Schiffsraumes in den Auslandshäfen zu bemächtigen. Er muß so rasch und so wirksam geführt werden, daß es ihnen nicht möglich ist, all die großen Getreidemengen, die sie in Amerika aufgekauft haben, über den Ozean zu schaffen. Nur dann kann unsere Unterseebootsflotte dazu beitragen, den Krieg abzukürzen.

Die deutsche Regierung hat es vermieden, einen bestimmten Termin für den Beginn des neuen Stadiums des Lauchbootkrieges anzugeben. Vielleicht dürfen wir aus den letzten hocherfreulichen Erfolgen unserer Unterseeboote entnehmen, daß die Flottenleitung in der Tat jetzt mit der Verwirklichung der in der deutschen Denkschrift angekündigten Maßnahmen begonnen hat. Von unserer scharfen Untersee-

bootsflotte kann aber zweifellos noch ein viel wirkungsvollerer Gebrauch gemacht werden. Angesichts des rücksichtslosen englischen Vorgehens gegen unsere in Auslandshäfen befindlichen Handelsschiffe haben wir auch die formale Berechtigung hierzu.

Der Unterseekrieg.

b. Oberleutnant Roussel behauptet, daß Briand die beängstigende Frage über die Ursache der gesteigerten Gefahr im Nermelfanal unbeantwortet gelassen habe. Die durch die jüngsten Seefatastrophen hervorgerufene Beklemmung sei wegen der Furcht vor kommenden Dingen kaum minder gerechtfertigt als die Sorge um Verdun.

Lloyd meldet aus Bordeaux: Der französische Dampfer „Lafayette“ wurde am 29. Februar auf der Fahrt von Dänkirchen nach der Insel Texel versenkt. Sechs Personen werden vermißt. (W. L. B.)

Die Wirkung des deutschen Seekrieges auf England.

Aus dem Haag wird den „Damb. Nachr.“ u. a. gemeldet: Wie wir erfahren, berichteten Kapitäne von englischen Handelsdampfern, die in den letzten Tagen in Rotterdam eingelaufen sind, daß eine unglaublich große Anzahl offenbar von Unterseebooten gelegter Minen in englischen Gewässern bemerkt wurden, wodurch die Schifffahrt, namentlich des Nachts, außerordentlich gefährdet wurde. Diese Minen seien wegen ihrer furchtbaren Sprengkraft augenscheinlich neuer Konstruktion. Dies geht auch aus allen Erzählungen hervor, die die Fahrgäste des auf eine Mine gelaufenen Dampfers „Maloja“ in englischen Häfen veröffentlichten. Die Explosion der Mine sei einem berstenden Vulkan gleich gewesen. Eine 150 Meter hohe, starke Wasserfäule sei in die Luft geschleudert und die ganze Schiffswand neben dem Salon auf einmal eingedrückt worden, so daß das Wasser im Augenblick in breiten Strömen in alle Räume des Schiffes drang. Kennzeichnend ist auch folgende Meldung des „Daily Telegraph“: Die Boote hat schlecht für die Versicherungsgesellschaften angefangen, abgesehen der Hauptverlust, nämlich der Untergang des „Maloja“, den Markt nicht allzu sehr trifft, da er hauptsächlich von dem Government War Risk Office getragen wird. Daran ist wohl zu schließen, daß der „Maloja“ ein Hilfskreuzer war. Die schweren Verluste der letzten Zeit haben die Versicherungsgesellschaften angenommen, die Risikoprämien stellenweise bis auf 80 Schilling für 100 zu erhöhen. Eine Versicherungsprämie von 80 Prozent ist aber ein so ungeheurer Satz, daß dadurch die Lebensmittelpreise ganz erheblich in die Höhe getrieben werden müssen. Die „Times“ teilt ferner mit, daß die Kohlenfrachten nach italienischen Häfen, besonders nach Genua, erneut um 5 Schilling auf 80 Schilling für die Tonne gestiegen sind.

Daß im übrigen den Engländern immer mehr das Verständnis dafür aufkeimt, daß die Bestimmung der englischen Schifffahrt in ernster Weise bedroht ist, geht aus einer Rede hervor, die der englische Redner Sir H. Curzon, der Vater des Handelsministers, auf der Jahresversammlung der Moor-Schiffahrtsgesellschaft in Newcastle gehalten hat. Er wandte sich gegen die Vorwürfe, die unrichtig von verschiedenen Seiten gegen die englischen Reedereien erhoben würden. Es sollte den Beteiligten bekannt sein, sagte er, daß die neutralen Reedereien (wegen der zurzeit größeren Sicherheit ihrer Schiffe) höhere Frachtpreise erzielen als englische Reedereien. Mit Ausnahme der dänischen, die 20 Prozent von ihren Frachteinahmen an den Staat abliefern müssen, bleiben sie in vollem Besitz ihres Gewinnes, während die englischen Reedereien eine Einkommensteuer von 3 sh 6 d für das Pfund Sterling und außerdem noch eine besondere Kriegsgewinnsteuer von 50 Prozent bezahlen müssen, die aber in Wirklichkeit fast 67 Prozent beträgt. Auch sei zu berücksichtigen, daß die britischen Redner 60 bis 70 Prozent ihrer Schiffe der Regierung zu Requisitionstarifen zur Verfügung stellen müssen und ferner noch Regierungsaufträge ausführen müssen, für die ein Frachtpreis bezahlt wird, der 30 bis 40 Prozent unter den im Privatverkehr üblichen Sätzen bleibt. Amerika, Holland, Schweden, Norwegen und Dänemark hätten auf diese Weise riesige Vermögen angesammelt und würden dadurch imstande sein, neue Schiffe in großer Zahl zu kaufen und zu bauen. Sie würden auch in der Lage sein, höhere Preise für Schiffe anzulegen, ferner für die nächsten zehn Jahre oder noch länger Kapital genug haben, um eine stark vermehrte Anzahl von Frachtdampfern in den Verkehr zu bringen, wodurch der englischen Schifffahrt eine große Konkurrenz erwachse. Dies kann, fuhr der Redner fort, sehr ernste Veränderungen unserer bisherigen Herrschaft zur See zur Folge haben. England läuft Gefahr, in