

# Für eilige Leser

am Mittwoch morgen.

Ein deutsches Marineflugzeug besiegte den Luftschiffhafen und Flugplatz St. Pol bei Dänemark erfolgreich mit Bomben; es kehrte unbeschädigt zurück.  
 Ein österreichisch-ungarisches Seeflugzeug aus Wader hat Doberdo und Belgina sehr wirkungsvoll mit Bomben belegt; alle Flugzeuge kehrten unverletzt zurück.  
 Im Norden der Walachei verlaufen die Kämpfe dauernd gütlich; in den letzten beiden Tagen wurden 1600 Gefangene eingebracht.  
 Das englische Meer in Frankreich hat in den vier Monaten der Sommer-Offensive rund 70 v. H. eines Rekrutenjahrganges verloren.  
 Der französische Minister Sembat wird nach einer Meldung aus der französischen Schweiz voraussichtlich zurücktreten.  
 England hat gleich Frankreich eine Nachprüfung des Saloniki-Unternehmens eingeleitet; General Murray ist an die Saloniki-Front abgereist.  
 Alle in Ägypten lebenden Russen im dienstpflichtigen Alter sind angewiesen worden, ins englische Meer einzutreten.  
 Ein großer russischer Panzerkreuzer ist außerhalb von Danang am russischen Meerbusen auf Grund geraten und wird wahrscheinlich wrack werden.  
 Wetteranfrage der amtl. sächs. Landeswetterwarte: Zeitweilige Aufklaren, keine wesentlichen Niederschläge und Temperaturänderung.

„grand fleet“ vor dem Born und dem Chraei der öffentlichen englischen Meinung verderben muß! Die deutsche Flotte wirkt ihrer Größe entsprechend und den geographisch-strategischen Verhältnissen angepaßt, als hängendes Risiko für die englische Flotte, als Damoklesschwert, als „fleet in being“. Sie ist da, in fester Bereitschaft, hält die eigenen Küsten frei und die Häfen offen. Das aber sichert und die ständige Durchführung unseres Handelskrieges. Sie zwingt weiter die englische Flotte zur steten Wachsamkeit, nötigt Großbritannien dazu, einen Schutzapparat zu unterhalten, den kein Friedensvertrag in England vorlieb, der der Armee, dem Handel, der Industrie, der Fischerei große Menschenmassen abzuzieht und der zu den täglichen Kriegskosten von 100 Millionen Mark nicht wenig beiträgt. In Ablehnung der Churchill'schen Renommisterei schreibt daher auch die englische Zeitung „Globe“ vom 1. Oktober: Die Auslassungen Mr. Churchills über die deutsche Flotte lassen die Schlussfolgerung zu, daß sie eine Null in diesem Kriege bedeutet. Demgegenüber wollen wir einige Tatsachen aufzählen, die die deutsche Marine ausbauen gebracht hat. Sie hat uns auszuweisen, unsere Aufgaben für die Flotte zu vergrößern, 300.000 Mann im Marinedienst zu unterhalten, Hunderte von Dampfern und Tausende von kleineren Booten ihrer gewöhnlichen Beschäftigung zu entziehen und für die Marineangelegenheiten, den Bau von Handelschiffen trotz unserer großen Verluste fast ganz aufzugeben, um unsere Herrschaft zur See zu sichern, hunderttausend Mann in die Marine einzustellen, die sonst in der Armee kämpfen könnten. Vor allem aber zwingt sie uns, die deutsche Küste unbehelligt zu lassen.“ Diesen englischen Ausführungen wäre höchstens hinzuzufügen, daß die darin angegebenen Zahlen sehr klein gehalten sind, und daß sich noch manche andere Dinge aufzählen ließen, die den Engländern durch das „sum“, das ihnen die deutsche Flotte ständig zuruft, ausgedrängt werden.

Man frage sich einmal, wie es kände, wenn die deutsche Flotte heute nicht da wäre. Nehen wir für die Frage die beste Vorkommern, die Geschichte, heran. Als vor 100 Jahren die Vereinigten Staaten, durch das freie Verhalten der Engländer zum Neuen Welt, durch die Transatlantisierung des neutralen Handels und durch Eingriffe in ihre natürlichen Rechte sich nach langsamem Abgamm um Kriege mit England entschließen mußten, trotz ihrer geringen Stärke zur See und trotz der Preisgabe der wirtschaftlichen Verteidigungsmöglichkeiten, die ihnen aus damals ihre Neutralität werpvol machten, blockierten die Engländer ungeachtet des tapferen Einzelflebens der wenigen vorhandenen amerikanischen Fregatten die amerikanischen Küste aus, ergriffen. Der lebhafteste Kreuzerkrieg, den die Amerikaner als „Privateers“ führten, konnte auf die Dauer nicht durchgeführt werden, weil es den Engländern bei dem Fehlen aller Verteidigungsmittel auf amerikanischer Seite nach und nach gelang, die Auswanderer dieser Kreuzerführung zu isolieren. Die ganze amerikanische Atlantikküste wurde dann verwüdet, Washington geplündert und verbrannt, die Distrikte und Mannschaften der aufgeführten Handelskreuzer auf das Schmächtigste und Unwürdige mißhandelt. Was wäre, an der Hand dieses Beispiels gemessen, das Schicksal unserer Handelsstädte der ganzen Ost- und Nordküste, des „Stettanalles“, der sonst immer als das erste und wichtigste Anknüpfungspunkt englischer Kreuzerführung genannt wurde, geworden, wenn nicht die deutsche Flotte als Wächter dieser Werte vorhanden gewesen wäre? Was ist aus all den Renommistereien geworden, die die Verurteilung der German Fleet in Aussicht stellte, noch ehe die Kriegserklärungna überreicht war!

Man ist sich bei der Erinnerung an England und sieht heute die Aufgabe des fortgeschrittenen Kriegsinstrumentes, das die Flotte darstellt, nur in der wirtschaftlichen Abwehrung Deutschlands. Das Ziel hätte sich vielleicht bisher erreichen lassen. Unsere Achtung vor den militärisch-seemännischen Eigenschaften der englischen Seemänner, die wir in ihrer Gelamtheit mit den feigen „Vorablong“-Mördern nicht identifiziert sehen wollen, ist so groß, daß wir überaus gut sind, ein großer Teil von ihnen bedauert lebhaft die glückliche Rolle, zu der die Politik ihres Landes die tapfere englische Flotte verurteilt. Die englische Rechnung seit Beginn des Krieges ist leicht zu übersehen. Im Anfang glaubte man, die russische Dampfwaase und der französische Plan würden sehr bald genügen, um das Deutsche Reich durch die plumpen Uebermacht der Zahlen zu Boden zu zwingen. Den Einsatz der fortbaren englischen Flotte, die man als Druckmittel für die noch neutralen Entente-Freunde brauchte, wollte man sich lieber sparen. Man dachte, wie in früheren Kriegen, billig und mit dem kleinen Einsatz der englischen Expeditionsarmeer in Nord-Frankreich davonzukommen. Als Hindenburgs Siege diese Raskfälle bröten, und die Dampfwaase stillstand, mußte Italien mit. Die Flotte sollte weiter geschont werden. Es begann seinen „Verzichtungs-krieg“ gegen das von Rußland, Serbien und Montenegro schwer bedrängte Oesterreich. Die englische Seemacht wurde dann auf den Rat des Herrn Churchill vor den Dardanellen eingesetzt. Dort schien ein großer Erfolg risikoloser erreichbar, als in der Nordsee, wo die deutsche Flotte den Torwächter spielte. Das Ergebnis ist bekannt und schon oben erwähnt. Die englische Land- und Seemacht hatte sich bei den tapferen türkisch-deutschen Dardanellenverteidigern die schwerste Niederlage, die ihre Geschichte kennt. Das englische Prestige im fernem Osten wankte. Um dem harten russischen Drängen auf Hilfe zur See zu entsprechen, half man sich mit der Entsendung einiger weniger Unterseeboote in die Ostsee. Nach wenigen Anfangserfolgen hat man von ihren Wirkungen kaum noch etwas gehört.

Der dem Durchbruch von Ostsee folgende Siegesmarsch der deutschen Armeen durch Polen und Rußland schuf dann eine neue Lage. Ungeheim drängten die Bundesgenossen Englands zum wirklichen Einsatz von Kräften. England mußte Entschlüsse fassen. Mancherlei, der Außenwelt verborgene maritime Pläne wurden gewagt — wie die „grand fleet“ nun endlich militärisch für den Krieg nutzbar zu machen sei. Aber das Risiko ihres Einsatzes schien schließlich den englischen Staatsleuten wieder zu groß. England wählte einen anderen Weg. Es rief, unter allen seinen Traditionen, mit Volksheeren an das Land, die allgemeine Begehrtheit kam, die Flotte blieb so erhalten. Während das

gemeine Kriegshandwerk früher den besthischen, dannverlichen und vortuglichsten Soldaten überlassen geblieben war, mußte jetzt kollektiv: englische Flotte einsteigen. Es ist berechnet worden, daß die Verluste der verschiedenen Seereschiffe bis Mitte 1915 betrugten: Bei Rußland 13,3 Prozent, bei Frankreich 20 Prozent, bei England 12 Prozent, wobei zu beachten ist, daß die 12 Prozent Engländer-Verluste meist weisse oder schwarze Kolonialtruppen betreffen werden. Heute, nach der Sommer-Offensive, werden die Zahlen anders liegen. Diese Verlustzahlen bedeuten aber noch mehr. Die Armeer, die England aufbringen mußte, weil es kein anderes Wehrmittel, die Flotte, schonen konnte, kostete Milliarden an Geld, entzieht der englischen Volkswirtschaft die Arbeiter, hindert den geldbringenden Export und macht dadurch den Krieg für England zu einem schlechten Geschäft. In jedem seiner zahllosen früheren Kriege hat bisher England wenig Menschen eingesetzt und viel Geld verdient. Heute ist das Gegenteil vorhanden. Drauftraum und Menschenmangel machen den Krieg auch für England sehr verlustreich. England wird die Wirkungen des Krieges später noch lange am eigenen Leibe erspüren zu müssen haben. Das ist zu einem erheblichen Teile die Fernwirkung der deutschen Risikoflotte. Ihr Vorhandensein wird auch alle die Rachepläne ausschenden machen, die ein Herr Herbert Harris empfiehlt, wonach nach Friedensschluß allen deutschen Handelschiffen die Kohlenstationen Englands verlossen sein und alle deutschen Handelschiffe gekapert werden sollen, bis die im deutschen Kreuzerrieges rechtmäßig versenkten Schiffe ersetzt sind. (W. T. B.)

## Die Lage in Rumänien.

Kf. „Ma Gär“ meldet aus Lugano: Der Pariser Bericht-erstatter der „Stampa“ telegraphiert: Falkenhayn sei jetzt seinen Vormarsch fort. Es scheint, daß seine Truppen nur noch einige Kilometer vor Campolung stehen. Die Oesterreicher und die Deutschen marschieren, wenn auch unter Schwierigkeiten, vor.

Weitere Auslassungen des bulgarischen Generalissimus. Auch der Kohloter „Utro“ veröffentlicht eine Unterredung mit dem Generalissimus Jeloff, der u. a. sagte: Siegen wird, wer über die größeren moralischen und materiellen Kampfmittel verfügt. Bisher haben wir gesiegt. Wir werden auch den Endziele erreichen, da wir in dieser Hinsicht viel höher stehen als unsere Gegner. Auch wir wünschen einen Frieden. Aber dieser Frieden muß auf Wahrheit und Gerechtigkeit beruhen. Da wir unserer Kriegsfähigkeit sicher sind, können wir warten, bis unsere Gegner freisamde werden. Die Wiedererichtung Polens war ein vorzeitlicher politischer Entschluß der Mittelmächte. Diese beweisen damit, daß sie sich stark genug fühlen, schon jetzt ohne Rücksicht auf die Zukunft große Kriegssorgen zu lösen. Die Lage des Verbundes auf allen Fronten ist ausgezeichnet. Die englisch-französische Offensive an der Somme hatte weder ein militärisches, noch ein politisches Ergebnis. Die Unruhe, die sich unter den Leitern der Entente bemerkbar macht, zeigt uns, daß diese bereits die wirkliche Lage zu begreifen beginnen und ihre Ohnmacht einsehen. Die Lage zu ihren Gunsten zu ändern. An der Ostfront sind die russischen Bemühungen geseheit, einen entscheidenden Erfolg zu erringen. Ihre letzten Anstrengungen sind auf Erfolge gerichtet, die das Ergebnis des Krieges nicht beeinflussen können. Es wird klar, daß die Russen bis zum Frühjahr nichts Entscheidendes mehr unternehmen können. Jedenfalls arbeitet die Zeit für uns und nicht für unsere Gegner. Einmütig werden wir im Rahmen des gemeinsamen Interesses unserer Gegner agieren, daß es nutzlos ist, den Kampf gegen uns fortzusetzen. (W. T. B.)

Ein rumänischer General über die deutsche Armee. Unter den von unserer siegreichen Truppen aufgefundenen Papieren des Regimentsstabes des rumänischen Infanterie-Regiments Nr. 5 befinden sich Instruktionen des Kommandeurs der 11. Division, General Lambru, die folgendes Urteil über die Heere der Mittelmächte enthalten: Ich verlange von den Offizieren der 11. Division, der Truppe klar zu machen, daß wir vor uns einen Feind haben, der seit zwei Jahren und drei Monaten kämpft, ohne das geringste an seiner militärischen Stokkraft, mit der er zu Anfang in das Feld gezogen ist, einabzählen, und welcher Gelegenheit hatte, in viel höheren Gebirgen als unseren und in fumpfigem Gelände anderer Länder zu kämpfen. Einem solchen Feinde gegenüber müssen unsere Truppen, welche erst seit zwei Monaten im Kriege sind, ihre ganze physische und moralische Kraft sowie ihre ganze Dinebung, die unserer Soldaten, wie die Geschichte lehrt, eigen ist, aufweisen. Einem furchtlosen, unternehmungslustigen, entschlossenen Gegner, wie der vor uns ist, müssen wir denselben Unternehmungsgest und dieselbe unbegrenzte Willenskraft entgegenzusetzen vom Soldaten bis zum General.“

## Die russische Hilfe für Rumänien.

Der „Corriere d'Italia“ meldet, die russischen Truppen an der rumänischen Front seien der jüngste Jahrgang der russischen Armee. Aus den inner-russischen Militärdepots seien jetzt alle verfügbaren Kräfte nach Rumänien geschafft worden, so daß man in Petersburg neue Hoffnungen schöpfe, die Hilfsaktion für Rumänien von Erfolg begleitet zu sehen.

Auch England bekommt Bedenken wegen Saloniki. Wie die „Valler Nachrichten“ aus London melden, hat nunmehr auch England eine Nachprüfung der Zweckmäßigkeit des Saloniki-Unternehmens in die Wege geleitet. General Murray ist bereits an die Saloniki-Front zur Erhaltung eines Quotienten für die Regierung abgereist.

## Die englischen Verluste an der Somme.

Laut den „Valler Nachrichten“ ergeben die Verlustziffern in der „Daily Chronicle“, daß England in den vier Monaten der Sommer-Offensive rund 70 Prozent eines Rekrutenjahrganges verloren hat.

## Rabineitkrise in Frankreich?

b. Nach einer Nachricht der „Züricher Post“ aus Genf ist der französische Minister Sembat hart bloßgestellt durch die Gewährung einer Konzeption an eine englische Gesellschaft für Petroleumfelder in Ägypt. Der Rücktritt Sembats gilt als sicher, der Rücktritt des ganzen Kabinetts als wahrscheinlich.

## Frankreich und die Unabhängigkeit Polens.

Der Valler „Anzeiger“ meldet aus Paris: Der Abgeordnete Alexander Baronne teilte dem Ministerpräsidenten mit, daß er in einer der nächsten Kammerdebatten die Regierung über die Unabhängigkeitserklärung Polens durch die Mittelmächte interpellieren werde. Die Versuche der Regierung, die Interpellation zu verhindern, gelten als gescheitert.

## Die Transportkrise in Frankreich.

Alphand schreibt im „Temp“ vom 7. 11.: Das rollende Material Frankreichs umfaßt vor dem Kriege 379.704 Waggons jeder Art. Durch den deutschen Vormarsch gingen verloren 50.500 Waggons; der Zuwachs an belgischen Wagen, zusammen mit den festgehaltenen deutschen, betrug 19.471, so daß der Verlust etwa 41.000 Waggons umfaßt. Bestellt wurden zu Kriegsbeginn sofort 5000 Wagen in Spanien, 25.000 in England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika; hiervon sind geliefert bisher 5200, von ihnen jedoch nur 4400 in Betrieb gesetzt. Ende Dezember sollen insgesamt 10.000 neue Waggons geliefert sein. Von Januar an hofft man auf monatliche Lieferung von 3 bis 4000 neuen Waggons. An Lokomotiven wurden 880 in England bestellt, die zum Teil von deutschen Unterseebooten versenkt wurden. 1200 belgische Lokomotiven konnten wieder instandgesetzt werden, 50 davon wurden nach Russland geliefert.

Die Transportkrise behielt unlesbar weiter, obwohl der Wagenumlauf wesentlich beschleunigt wurde. Die Schwierigkeiten rühren zum Teil daher, daß im Norden wichtige Verbindungs- und Entlastungstrecken infolge der feindlichen Okkupation fehlen. Die Entleerung der Strecken mit hartem Waagenzug ist dadurch sehr erschwert. An neuen Gleisen werden gegenwärtig 250 Kilometer monatlich (statt 40 in Friedenszeiten) verlegt. Das Eisenbahnpersonal ging infolge der Mobilmachung von 207.000 auf 200.000 Beamte zurück. 8000 wurden später zurückgestellt, 10.000 Eisenbahnbeamten eingestellt. Der Verlust im Lande Güterwagen zu bauen, wurde mangels gequaliteter Arbeiter bald aufgegeben; man beschränkte sich nun auf Reparaturen, deren Zahl sich infolge der harten Quantitätsnahme vervierfacht hat.

Der Verfasser glaubt, daß sich die Transportkrise nur schwer überwinden lasse angesichts der dauernden Anforderungen seitens der Seeresleitung und den wachsenden Ansprüchen der Kriegswirtschaft. Sie bleibt übrigens in diesem Maße in Deutschland (?), obwohl dieses mehr als 200.000 feindliche Güterwagen auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen erbeutete.

## Die italienische Kohlennot.

Der Genauer „Corriere Mercantile“ meldet unter der Ueberschrift „Katastrophale Kohlenkrise“, daß die Kohlenankünfte im Hafen so spärlich wie noch nie zuvor seien.

Die Agenzia Nazionale meldet: Aus berechtigten Sparmaßregeln werden in den ausländischen Ministerien Maßnahmen geprüft, um die Dauer des Straßenbahnverkehrs und der öffentlichen Vorstellungen etwasmäßig zu beschränken. Wahrscheinlich werde der 10% Uhr-Schluss auch auf sie ausgedehnt werden, um der Kohlenknappheit entgegenzutreten. (W. T. B.)

## Berichtigung der italienischen Feldarmee.

b. Aus Mailand melden die „Valler Nachrichten“: Mehrere Blätter deuten an, daß die italienische Feldarmee in diesen Tagen durch Suana der ausgebildeten jungen Rekruten sehr beträchtlich vergrößert wird. Es herrsche allgemein die Ueberzeugung, daß die verschobene Abreise des Ministers Visconti nach der französischen Front das Bevorzugen eines sehr harten italienischen Angriffs bedeute.

## Unser Unterseeboot-Kreuzerrieg.

Flonds meldet: Der englische Dampfer „Mordaan“, 3486 Tonnen, ist versenkt worden. Der Kapitän wurde gefangenengenommen. Auch der englische Dampfer „Caterham“, 1777 Tonnen, wurde versenkt. (W. T. B.)

Flonds meldet, daß der englische Dampfer „Kapunda“, 3097 Tonnen, versenkt worden ist. (W. T. B.)

## Ein holländisches Schiff aufgebracht.

Die „Zeepoot“ meldet, daß das niederländische Motorschiff „Cohzee“ zur Untersuchung nach Emden aufgebracht worden ist. (W. T. B.)

## Ein russischer Kreuzer aufgelaufen.

b. Einem Stockholmer Privattelegramm der „Valler Rationalist“ zufolge ist ein großer russischer Panzerkreuzer, entweder „Nurik“ oder „Gromoboi“, außerhalb von Danang am russischen Meerbusen auf Grund geraten. Die bisherigen Bergungsversuche blieben erfolglos. Man fürchte, daß der Kreuzer wrack werde.

„Nurik“ ist ein Panzerkreuzer von 17.200 „Gromoboi“ aus dem Jahre 1906 ein solcher von 13.500 Tonnen Wasser-Verdrängung (Stapellauf im Jahre 1907).

## Der englische Volktraud.

(Durch Funkpruch von Vertreter des W. T. B. Versiplet eingetroffen.) Associated Press meldet aus Manila: Der niederländische Dampfer „Arimoen“ berichtet, daß er von einem englischen Kreuzer bei Borneo angehalten wurde, der ihm 13 Postkiste abnahm.

## Unterseebootentwicklung und deutsche Distanzblockade Englands.

Die „Berliner Tageblatt“ vom 8. November führt aus: Die Fahrten des Handelsunterseebootes „Deutschland“ sind von großer technischer Bedeutung, da sie wertvolle Beiträge für die Navigationswissenschaften der Unterseeboote liefern. Selbst wenn die „Deutschland“ nur Handelsfahrten unternimmt, ist es nicht verwunderlich, daß man in England diese Fahrten unter dem Gesichtswinkel der bereits angekündigten „Distanzblockade“ betrachtet. Es ist eine Tatsache, daß die deutschen Unterseeboote in der letzten Zeit zahlreicher, größer, schneller, kräftiger geworden und mit größerem Aktionsradius ausgestattet sind. Auch lautet es nicht unwahrscheinlich, daß sie an der Oberfläche ganzwärtige Knoten machen können. Sider ist fernher, daß die Fahrten der „Deutschland“ unter einem so tätigen und energiegelassen Führer wie Kapitän Bohn besonders nützliche Erfahrungen für die weitere Entwicklung der Unterseeboote bringen.

Der Unterseeboottkrieg in der früheren Form, der unmittelbar an den englischen Küsten geführt wurde, ist zweifellos durch die englischen Maßnahmen erschwert oder verhindert. (?) Aber gerade das hat zur Entwicklung der Unterseeboote geführt, so daß sie jetzt größere Strecken zurücklegen können. Wie sie in fernem Gewässern verortet werden, ist gleichgültig. Es ist wohl denkbar, daß auf verborgene Versorgungsquellen stehen, aber zweifellos können die neuen Unterseeboote viel größere Vorräte mitführen als die älteren.

Deutschland rechnet nun damit, daß es durch eine Blockade aus der Ferne den englischen Seehandel ebenso treffen kann wie in unmittelbarer Nähe der englischen Küsten; England werde aber ganz andere Schwierigkeiten haben, um dieser Form des Unterseeboottkrieges zu begegnen. Es ist möglich, daß Deutschland richtig rechnet. Die Entwicklung der Verhältnisse hat auch große Aufmerksamkeits in England erregt, man fordert von der Admiralität, daß sie sich der Lage gewachsen zeige. Ein vereinzelter Vorstoß, wie der der deutschen Torpedoboote in den Kanal, kann schon recht unangenehm sein, aber der jetzige Unterseeboottkrieg birgt Gefahren, die mit noch stärkeren Ausdrücken bezeichnet werden können.

## Zusammenstoß eines französischen und eines englischen Dampfers.

„Petit Parisien“ meldet aus Havre: Der französische Dampfer „Flore“ ist mit dem englischen Dampfer „Waterville“ zusammengestoßen und stark beschädigt worden. Er mußte ins Trockendock geschleppt werden. (W. T. B.)

## Eingehung der in Ägypten lebenden Russen.

Der Berner „Bund“ meldet: Die russischen Konsulate in Kairo und Alexandria haben alle in Ägypten wohnenden russischen Untertanen im dienstpflichtigen Alter angewiesen, ins englische Meer einzutreten. (W. T. B.)

## Ein niedriger englischer Seeverkehr.

b. Aus London wird über den Haag gemeldet: Wirtlich (Der drablose Dienst) empfing aus Neuport die folgende sonderbare Meldung: Am Dienstag abend erregte der deutsche Vorkapitän in einem Theater Aufsehen dadurch, daß er, als er den Bericht über die angebliche Wahl Dughes' empfing, den auf die Demokrateen bezüglichen Ausspruch tat: „Sie erhalten ihren verdienten Lohn“. Die anwesenden Amerikaner sollen, wie der Londoner Berichterkalter hinzufügt, den Vorkapitän ausgepfiffen haben, so daß er genötigt gewesen sei, das Theater zu verlassen. — Der „Vol. Ana.“ bemerkt dazu: Es bedarf hierzu kaum der Bemerkung, daß die ganze Meldung den Eindruck größter Unglaubwürdigkeit macht, zumal ja auch in dem englischen Bericht weder Stadt noch Theater angegeben sind, wo sich der Vorgang abgespielt haben soll. Aber wenn es sich darum handelt, einen neuen Gehverfuch zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten zu unternehmen, scheuen englische Berichterkalter selbst vor dem übelsten Maudver nicht zurück.

Nr. 317 Mittwoch, 15. November 1916 Seite 2