Nr. 196 XXIV. Jahrgang

Freitag, 21. Juli 1916

Dresdner Neueste Nachrichten

Unabhängige Tageszeitung

Größte Verbreitung in Sachsen

Redaktion und Hauptgeschäftsstelle Ferdinandstraße 4

Fernsprecher: Redaktion Nr. 13 8 97, Expedition Nr. 13 6 38, Verlag Nr. 13 5 28. Telegr.-Adr.: Neueste Dresden

Anzeigen: Die einspaltige Nonpareillezeile kostet für Dresden und Vororte 25 Pf., für auswärts 40 Pf., Tabellen- oder Kunstsatz doppelt Preisaufschlag entsprechend der nötigen längeren Satzzeit. Die zweispaltige Reklamezeile 1,50 Mk., mit Platzvorschrift 2 Mk. Bei Wiederholungen und Jahresumsätzen Rabatt nach Tarif. Chiffregebühr 20 Pf. Anzeigen von auswärts werden nur gegen Vorausbezahlung aufgenommen. Für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht garantiert. Ausgabe und Abbestellung von Anzeigen durch den Fernsprecher ist unzulässig. Unsre Dresdner und auswärtigen Annahmestellen sowie sämtliche Annoncen-Expeditionen im In- und Auslande nehmen Anzeigen zu Originalpreisen und -bedingungen an.

Bezugspreis: Im Dresdner Stadtbezirk monatlich 90 Pf., vierteljährlich 2,70 Mk. frei Haus, durch unsre weiteren Ausgabestellen monatlich 1,00 Mk., vierteljährlich 3,00 Mk. frei Haus. Mit der wöchentlichen Beilage „Illustrierte Neueste" oder „Dresdner Illustrierte Blätter" je 15 Pf. monatlich mehr.

Postbezug in Deutschland: Ausg. A ohne „Illustr. Neueste" monatl. 1,00 Mk., vierteljährl. 3,00 Mk. B mit „Illustr. Neueste" „ 1,15 „ „ 3,45 „

In Oesterreich-Ungarn: Ausg. A ohne „Illustr. Neueste" monatl. 1,79 Kr., vierteljährl. 5,37 Kr. B mit „Illustr. Neueste" „ 1,97 „ „ 5,90 „

Nach d. Auslande in Kreuzb. wöchentl. 1,10 Mk. Ausg. Numm. 10 Pf.

Neue schwere Kämpfe an der Somme im Gange

Englische Angriffe nördlich und westlich Fromelles abgewiesen. — Die Engländer in Longueval wieder eingedrungen. Die Franzosen bei Soyecourt im Bajonettkampf geworfen. — Große Verluste der Russen bei Riga.

Der technische Sieg durch das Handels-U-Boot

Vom Oberst z. D. P. Wolff

Neben dem unübertrefflichen Mut und der allen Gefahren trotzenden Opferfreudigkeit und Ausdauer der Land- und Seestreitkräfte verdankt Deutschland seine Erfolge zu Lande und zur See vornehmlich den hervorragenden Leistungen auf allen technischen Gebieten. Die Angriffs- und Verteidigungsmittel in dem Kampfe um Feldstellungen sind von unsern Gegnern sehr bald nachgeahmt worden und werden taktisch in ähnlicher Weise, wie sie die deutschen Führer entwickelt haben, verwendet. Im Seekriege war das Nachahmen nicht so leicht. Die Erfolge unsrer schweren Geschütze sind bisher unerreicht geblieben. Sie haben zur Ueberwindung der stärksten Panzerforts wie zur Niederkämpfung der numerisch doppelt so starken Flotte Englands geführt.

Die glänzendste Leistung auf dem Gebiete der Technik aber bietet die Weiterentwicklung der U-Boote während des Krieges. Vor Ausbruch des Krieges besaß Deutschland 27, England 75, Frankreich 55, Italien 20 und Rußland 20 Kriegs-U-Boote. Diese Boote hatten durchweg nur einen Aktionsradius von höchstens 2000 Seemeilen. (Eine Seemeile = 1852 Meter.) Unter Aktionsradius versteht man bekanntlich diejenige Länge der Dampfstrecke, die ein Fahrzeug bei sparsamem Heizverbrauch aus eigenen Mitteln und eigener Kraft zurückzulegen vermag, ohne die Möglichkeit, wieder an den Ausgangspunkt zurückzukehren, zu gefährden. Der Aktionsradius von 2000 Seemeilen bedeutet also, daß ein Schiff bis zu einer Entfernung von 2000 Seemeilen in See gehen und in seinen Hafen ungestört zurückkehren kann, daß seine Betriebsmittel also für eine Strecke von 4000 Seemeilen = rund 7400 Kilometer ausreichen. U-Boote mit dem Aktionsradius von 2000 Seemeilen gab es indes nur sehr wenige, die meisten der U-Boote begnügten sich mit 1000 Seemeilen. Die Fahrten unsrer deutschen U-Boote in die Irische See, nach dem Marmarameer und jüngst nach Cartagena erregten daher Aufsehen und übertrafen die Leistungen der U-Boote unsrer Gegner sehr erheblich. Wenn man dann hörte, daß deutsche U-Boote 20 Tage lang an der britischen Küste oder am Eingang zum Kanal zu kreuzen vermochten, um feindliche Handelsschiffe mit Bannware zu versenken oder als Prise abzuführen, so steigerten sich die Erwartungen außerordentlich und man ahnte, daß auch Fahrten über den Atlantischen Ozean für große U-Boote nicht zur Unmöglichkeit gehörten. In den Vereinigten Staaten hat diese Möglichkeit zeitweise nicht geringe Besorgnis erregt.

Die Größe der U-Boote war bis zum Ausbruch des Krieges auf rund 60 Meter Länge und 4 bis 6 Meter Breite beschränkt, die großen Boote verdrängten über Wasser rund 900, unter Wasser rund 1200 Tonnen. Das größte im Betriebe befindliche U-Boot „M 1" der Union, zu dessen Bau 1½ Jahre erfordert wurden, verdrängt über Wasser 1000 Tonnen, unter Wasser 1500 Tonnen. Amerika soll nun an England kürzlich einige Kriegs-U-Boote von 2000 Tonnen Wasserverdrängung geliefert, aber unter dem Schutz und der Hilfe von Handelsschiffen über den Ozean befördert haben. In Aktion sind sie noch nicht getreten. In England selbst wurden kürzlich zwei U-Boote von gleichem Rauminhalt („Swordfish" und „Nautilus") auf Stapel gelegt. Ob sie sich gebrauchsfähig erweisen werden, bleibt abzuwarten. Die Größe des Handels-U-Bootes „Deutschland" soll nach den vorliegenden Pressemeldungen bei einer Wasserverdrängung von 2000 Tonnen bei einer größten Breite von 9,1 Meter 98 Meter Länge aufweisen. Die Entfernung der deutschen Küste von dem amerikanischen Hafen Baltimore beträgt rund 3700 Seemeilen. Das Handels-U-Boot hat also einen Aktionsradius von mindestens 7400 Seemeilen oder rund 13 700 Kilometern bewiesen. Es hat diese Strecke völlig aus eigener Kraft zurückgelegt und ist reichlich mit Betriebsmitteln ausgestattet, um unabhängig die Heimfahrt anzutreten.

Diese Zahlen erweisen den ungeheuren Fortschritt, den die deutsche Technik mit der Erbauung und Inbetriebsetzung des U-Bootes „Deutschland" gemacht hat. Das Schiff ist vom Staatsdepartement in Washington am 15. Juli als Handelsschiff anerkannt worden, ihm fehlt jede Bewaffnung, sein einziger Schutz ist, daß es sich durch Untertauchen den Spähern auf den zahlreichen feindlichen Kriegsschiffen, die ihm auflauern, entziehen kann.

Politisch und völkerrechtlich ist die Ueberquerung des Ozeans durch das Handels-U-Boot von größter Bedeutung, weil es den schrankenlosen Verkehr Deutschlands mit der Union von neuem eröffnet und letzterer die Gelegenheit bietet, im unterseeischen Handelsverkehr „gerechte" Neutralität zu zeigen, die im Ueberseeverkehr aus Furcht vor England so viele Mängel zeigte. Für unser Wirtschaftsleben bedeutet die Großtat des Handels-U-Bootes bedeutende Verbesserungen, da die unsre Industrie und Ernährung beengende Wirkung der Blockade mehr und mehr schwinden wird. Die deutsche Technik, gepaart mit dem nie rastenden Unternehmungsgeist, hat ein neues Mittel gefunden, um die eigenen Erzeugnisse nach fernen Küsten zu führen und Stoffe zurückzubringen, an denen Mangel in der Heimat ist. Die politische und finanzielle Korrespondenz der Heimat mit der Union unterliegt nicht mehr der hinterhältigen Kontrolle unsrer Feinde.

Daß die glückliche Fahrt der „Deutschland" gerade in die Zeit fiel, wo England durch Aufhebung der Londoner Seerechtsdeklaration sich neue Rechtstitel verschaffen wollte, um die Blockade gegen den Vierbund durch die schärfsten Mittel gegen die Neutralen rücksichtslos durchzuführen, ist eine gute Vorbedeutung für die neueste Errungenschaft der deutschen Technik. Es ist ein Sieg, dessen Folgen hochbedeutend sein werden und der Deutschlands Weltstellung gewaltig stärken wird.

(ft)

Vor der Abfahrt der „Deutschland"

(Privattelegramm der Dresdner Neuesten Nachrichten)

m- Amsterdam, 20. Juli

Wie die „Times" aus Washington melden, liegen Anzeichen dafür vor, daß die „Deutschland" bald abfahren werde. Der Bug des Schiffes sei weiß bemalt worden, um die Kämme der Wellen nachzumachen. Nichtamtlich werde im Staatssekretariat erklärt, die „Deutschland" werde die Dreimeilenzone unter Wasser verlassen. Dazu meinen die „Times": Da die „Deutschland" auf diese Weise eine Gefahr für die Schiffahrt bilden würde, wäre dies ein Mißbrauch der amerikanischen Gastfreundschaft.

*

Nachrichten aus London zufolge veranstaltet die Flotte der Entente eine eifrige Jagd auf das Handels-U-Boot „Bremen". Eine große Anzahl Hilfskreuzer durchstreift den Ozean. Es sind hohe Belohnungen für die Unschädlichmachung des Schiffes ausgesetzt, auch private Wetten sind zahllos abgeschlossen worden. — Die „Morning Post" sagt, daß die Ententeschiffe die „Deutschland" angreifen würden, sobald diese die internationalen Gewässer erreicht habe. Das Blatt schreibt, die Union habe selbstverständlich das Recht, die „Deutschland" als Handelsschiff zu betrachten, die Ententemächte hätten aber genau das gleiche Recht, sie als Kriegsschiff zu behandeln, sobald sie in internationalen Gewässern sei. Die internationalen Gesetze kennten keine Handelsunterseeboote und Bestimmungen für ihre Behandlung seien noch nicht festgesetzt. Jede Regierung sei daher berechtigt, ihren besonderen Standpunkt in dieser Sache einzunehmen.

Abwehr englischer, französischer und russischer Anstürme

× Großes Hauptquartier, 20. Juli. (Amtlich.) (Eingegangen 4 Uhr 5 Min. nachm.)

Westlicher Kriegsschauplatz:

Zwischen dem Meere und der Ancre vielfach lebhafte Feuertätigkeit und zahlreiche Patrouillenunternehmungen. Mit erheblichen Kräften griffen die Engländer unsre Stellungen nördlich und westlich von Fromelles an; sie sind abgewiesen und, wo es ihnen einzudringen gelang, durch Gegenstoß zurückgeworfen. Ueber 300 Gefangene, darunter eine Anzahl Offiziere, fielen in unsre Hand.

Beiderseits der Somme sind neue schwere Kämpfe im Gange. Nördlich des Flusses wurden sie gestern nachmittag durch starke englische Angriffe gegen Longueval und das Gehölz Delville eingeleitet, in die der Gegner wieder eindrang; unserm Gegenangriff mußte er weichen, er hält noch Teile des Dorfes und des Gehölzes. Heute früh setzten auf der Kampffront vom Fourcaux-wäldchen bis zur Somme englisch-französische Angriffe ein; der erste starke Ansturm ist gebrochen.

Südlich des Flusses griffen die Franzosen nachmittags in Gegend von Belloy zweimal vergeblich an und sind heute in der Frühe im Abschnitte Estrées-Soyecourt bereits dreimal blutig abgewiesen; aus einem vorspringenden Graben bei Soyecourt wurden sie im Bajonettkampfe geworfen.

Die Artillerien entfalten auf beiden Sommeufern größte Kraft.

Auf Teilen der Champagnefront zeitweise lebhaftere Artillerietätigkeit, in den Argonnen Minenwerferkämpfe, im Maasgebiete keine besonderen Ereignisse, auf der Combreshöhe eine erfolgreiche deutsche Patrouillenunternehmung.

Bei Arras, Péronne, Biaches und bei Vermand sind feindliche Flugzeuge abgeschossen, zwei von ihnen durch die Leutnants Wintgens und Höhndorf. Dem Leutnant Höhndorf, der erst am 15. Juli, wie nachträglich gemeldet wurde, einen französischen Doppeldecker südöstlich von Péronne abgeschossen hat, ist von Sr. Majestät dem Kaiser der Orden Pour le mérite verliehen worden.

Oestlicher Kriegsschauplatz:

Heeresgruppe des Generalfeldmarschalls v. Hindenburg:

Auch gestern hatte der Feind mit seinen am Nachmittag wieder aufgenommenen Angriffen beiderseits der Straße Ekau—Kekkau (südöstlich von Riga) keinerlei Erfolg. Er hat nur seine großen Verluste noch erhöht.

Russische Patrouillen und stärkere Aufklärungsabteilungen sind überall abgewiesen.

Heeresgruppe des Generalfeldmarschalls Prinzen Leopold von Bayern:

Im Anschlusse an lebhafte Handgranatenkämpfe in Gegend von Skrobowa griffen die Russen an und wurden glatt abgewiesen.

Heeresgruppe des Generals v. Linsingen:

Im Stochodknie, nördlich von Sokul, unternahmen österreichisch-ungarische Truppen einen kurzen Vorstoß, warfen die Russen aus der vordersten Linie und kehrten planmäßig in ihre Stellung zurück.

Südwestlich von Luck haben deutsche Truppen die Stellung in die allgemeine Linie Tereszkowiec—Jeligarow wieder vorgeschoben.

Der Feind steigerte an der unteren Lipa und in Gegend von Werben sein Feuer.

Armee des Generals Grafen v. Bothmer:

Keine Ereignisse von besonderer Bedeutung.

Balkankriegsschauplatz:

Unverändert.

Oberste Heeresleitung.

Die erfolgreichen Gegenangriffe an der Somme

(Telegramm unsres Kriegsberichterstatters im westlichen deutschen Hauptquartier)

(Unberechtigter Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.)

Großes Hauptquartier, 19. Juli

Durch die Besetzung von Longueval, die den Engländern unter Verlusten geglückt war, die von den deutschen Mitkämpfern als erschreckend bezeichnet wurden, hatten sie sich einen Schritt näher an das erste Ziel ihrer Offensive, das Städtchen Bapaume, herangearbeitet. Gestern versuchten sie, in dieser Richtung weiter vorzuschreiten und griffen die Linie Pozières—Martin-Puich an, wurden aber restlos abgewiesen. Dagegen entrissen ihnen zu gleicher Zeit die Magdeburger und Altenburger das mit so vielen Opfern erkaufte Dorf Longueval und das anschließende Delvillegehölz. Der Widerstand der Engländer war zäh und erbittert, wie schon ihr Vordringen an dieser Stelle mit Kämpfen verbunden gewesen war, die mit als die schwierigsten der ganzen Sommeschlacht bezeichnet werden. Die Franzosen hatten keinen Erfolg mit Angriffen auf den Abschnitt Belloy—Barleux, die restlos abgewiesen wurden, während sie im Abschnitte Estrées—Soyecourt neue Infanterieangriffe nicht versuchten, sondern nur schweres Artilleriefeuer gegen unsre Stellungen unterhielten. Dagegen gelang es kleinen deutschen Abteilungen, südlich von Clery über den Sommekanal zu dringen und sich in der neuen Stellung einzubauen.

W. Scheuermann, Kriegsberichterstatter

(Kb)

Die deutsche Front südlich Riga

* Stockholm, 20. Juli

Die beispiellose Festigkeit der deutschen Stellungen an der Front Riga — Dünaburg schildert „Rußkoje Slowo" wie folgt: „Die russische Artillerie ist machtlos gegen das deutsche Schutzgrabensystem. Jeden Tag ersinnen die Deutschen eine neue geschickte Verteidigungsart. Die Drahthindernisse haben sich zu achtzehnfachen Sperrlinien verdichtet. Die glänzenden Telephonanlagen machen jede Ueberrumpelung unmöglich."

*

Der Fliegerangriff am Rigaischen Meerbusen

Zu dem am 18. Juli veröffentlichten Angriff dreier russischer Flugzeuge am Eingang des Rigaischen Meerbusens erfährt Wolffs Telegraphenbureau an zuständiger Stelle, daß das abgeschossene russische Flugzeug von einem deutschen Torpedoboot geborgen ist.

Deutsch-italienische Rechtsbeziehungen

× Berlin, 20. Juli

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" schreibt: In der italienischen Presse wird seit einigen Tagen in durchsichtiger Absicht der Versuch betrieben, die öffentliche Meinung Italiens durch unrichtige oder entstellte Behauptungen über deutsche Maßnahmen auf dem Gebiete des Privatrechts irre zu führen. Es erscheint angezeigt, diesen Treibereien den einfachen Tatbestand gegenüberzustellen.

Am 21. Mai 1915, also unmittelbar vor dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen, wurde zwischen dem Staatssekretär v. Jagow und dem italienischen Botschafter Bollati eine Verständigung wegen der Behandlung der beiderseitigen Staatsangehörigen und ihres Eigentums für den Fall eines Krieges getroffen. Die Verständigung sicherte den beiderseitigen Staatsangehörigen den Schutz ihrer Person und ihres Eigentums zu, dergestalt, daß alle die Maßnahmen, die England, Frankreich und Rußland in völkerrechtswidriger Weise getroffen haben, wie die Internierung von Zivilpersonen, die Sequestration oder Liquidation von Privateigentum, die Beeinträchtigung von Patentrechten sowie das Verbot der Erfüllung privatrechtlicher Forderungen, zwischen Deutschland und Italien nicht stattfinden sollten. Darüber hinaus wurde den Beziehern von Unfallversicherungsrenten deren Fortbezug gewährleistet. Auf die in den Häfen der beiden Länder liegenden Kauffahrteischiffe des andern Teiles sollten die Regeln des Sechsten Haager Abkommens über die Behandlung der feindlichen Kauffahrteischiffe beim Ausbruch der Feindseligkeiten Anwendung finden.

Da der Kriegszustand zwischen Deutschland und Italien bisher nicht eingetreten ist, war die Verständigung ihrem Wortlaut nach nicht anzuwenden; indes konnte nach ihrem Sinn und Zweck kein Zweifel darüber bestehen, daß die beiderseitigen Privatrechte vor Eintritt eines Kriegszustandes nicht ungünstiger behandelt werden durften, als es für den Kriegsfall vorgesehen war. Neben der Verständigung waren selbstverständlich, solange der Kriegszustand nicht bestand, auch die Bestimmungen des deutsch-italienischen Handelsvertrags vom 6. Dezember 1891 für die Gestaltung der rechtlichen und wirtschaftlichen Beziehungen der beiden Länder zu beobachten. Die italienische Regierung hat sich jedoch sowohl den Verpflichtungen des Handelsvertrags wie denen der Malverständigung in willkürlicher Weise entzogen.

Der ersten gröblichen Verletzung des Handelsvertrags machte sich die italienische Regierung unter dem Drucke Englands schuldig, als sie am 8. November 1915 die in italienischen Häfen liegenden deutschen Kauffahrteischiffe requirierte, obwohl nach Artikel 4 Abs. 2 des Handelsvertrags die Deutschen in Italien von allen militärischen Requisitionen und Leistungen befreit sind, und obwohl nach allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen neutrale Kauffahrteischiffe nicht der militärischen Requisition unterliegen. Den nächsten Schritt bildete die am 10. Februar 1916 — dem Tage der Ankunft des französischen Ministerpräsidenten Briand in Rom — veröffentlichte Verordnung vom 4. Februar, wodurch in offenbarem Widerspruch mit dem Handelsvertrag jeder mittelbare oder unmittelbare Warenverkehr mit Deutschland bei Strafe der Konfiskation verboten wurde.

Aehnlich wie mit dem Handelsvertrag verfuhr die italienische Regierung mit der vorerwähnten Verständigung. Zunächst gingen die italienischen Behörden planmäßig darauf aus, die Einziehung deutscher Forderungen, namentlich der Abhebung von Bankguthaben, durch Maßnahmen der Postzensur und durch entsprechende „Winke" an die Großbanken zu verhindern. Im März 1916 wurde sodann den schweizerischen Banken von ihren italienischen Geschäftsfreunden mitgeteilt, daß zufolge amtlicher Anordnung Zins- und Dividendenscheine nach Italien nicht befördert werden dürften, wenn sie nicht von einer eidesstattlichen Versicherung begleitet wären, wonach der Eigentümer weder einem Italien feindlichen Staate noch den Verbündeten eines feindlichen Staates angehörte. Damit war also die Einlösung von Zins- und Dividendenscheinen aus deutschem Besitze förmlich verboten.

Ein weiterer Verstoß gegen die Verständigung bestand darin, daß die italienische Regierung sich grundsätzlich weigerte, für requiriertes deutsches Eigentum, insbesondere für die requirierten Schiffe und deren Ladungen während des Krieges Entschädigung zu zahlen, obwohl sie hierzu nach dem durch die Verständigung für anwendbar erklärten Sechsten Haager Abkommen verpflichtet war. Ferner stellten die Generaldirektionen der Handelsmarine für die zwangsweise gelöschten deutschen Waren Bestimmungen auf, die den Eigentümern nur die Wahl zwischen Zwangsversteigerung oder Verkauf zu Schleuderpreisen ließen.

Bei allen diesen Maßnahmen hat die italienische Regierung den deutschen Reklamationen gegenüber mit haltlosen Gründen den Standpunkt zu vertreten gesucht, daß eine Vertragsverletzung nicht vorliege. Am 30. April 1916 aber — der Besuch des französischen Ministers Clémentel stand vor der Türe — änderte sie diese Haltung und erließ eine Verordnung, welche die Einziehung deutscher Forderungen aus Wechseln und andern Wertpapieren durch ein förmliches Verbot der Einfuhr solcher Papiere nach Italien unterband und den Deutschen durch eine Sonderbestimmung über das Verbot kaufmännischen Briefe-

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id490223001-19160721/1