Leipziger Tageblatt
und
Handels-Zeitung
Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig

Morgen-Ausgabe.

Bezugspreise: für Leipzig und Vororte durch unsere Träger und Spediteure zweimal täglich ins Haus gebracht: monatlich 1.25 M., vierteljährlich 3.75 M. Bei der Geschäftsstelle, unseren Filialen und Ausgabestellen abgeholt: monatlich 1 M., vierteljährlich 3 M. Durch unsere auswärtigen Filialen ins Haus gebracht: monatlich 1.50 M., vierteljährlich 4.50 M. Durch die Post: innerhalb Deutschlands und der deutschen Kolonien monatlich 1.50 M., vierteljährlich 4.50 M., ausschließlich Postbestellgeld. Preis der Einzelnummer 10 Pf. In Leipzig, den Nachbarorten und den Orten mit eigenen Filialen wird die Abendausgabe noch am Abend des Erscheinens ins Haus geliefert.

Redaktion und Geschäftsstelle: Johannisgasse Nr. 8. • Fernsprech-Anschluß Nr. 14692, 14693 und 14694.

109. Jahrgang

Anzeigenpreise: für Anzeigen aus Leipzig und Umgebung die 1spaltige Petitzeile 25 Pf., die Reklamezeile 1 M., von auswärts 30 Pf., Reklamen 1.20 M., kleine Anzeigen die Petitzeile nur 20 Pf., b. Wiederhol. Rab., Anzeigen von Behörden im amtlichen Teile die Petitzeile 60 Pf. Geschäftsanzeigen mit Plateauvorschrift im Preise erhöht. Rabatt nach Tarif. Beilagen: Gesamtauf. 7 M. das Tausend ausschl. Postgebühr. Anzeigen-Annahme: Johannisgasse 8, bei sämtlichen Filialen des Leipziger Tageblattes und allen Annoncen-Expeditionen des In- und Auslandes. Das Leipziger Tageblatt erscheint werktags 2mal, Sonn- u. Feiertags 1mal. Berliner Redaktion: Jägerstraße 17, Fernsprech-Anschluß: Hansa Nr. 447.

Nr. 139. Donnerstag, den 18. März 1915.

Wilson plant eine neue Note an England.

Besprechung der Preßzensur im Haushaltausschuß des Reichstages.

Neuer englischer Truppentransport nach Frankreich. — Lord Kitchener über die Kriegslage. England soll China gegen Japan helfen! — Die Gärung in Indien.

Die französisch-englischen Gegenmaßregeln.

Gestern wurden von Paris aus die Maßnahmen der französischen und englischen Regierung gegen den deutschen Handel bekanntgemacht. Sie werden als „Gegenmaßregeln" bezeichnet. Deutschland soll, heißt es, zuerst die völkerrechtlichen Bestimmungen über den Seeverkehr gebrochen und durch die Bedrohung der neutralen Schiffahrt einen „grausamen und barbarischen Weg" eingeschlagen haben. Die französische und die englische Regierung denken jedoch beileibe nicht daran, diesem bösen Beispiel zu folgen. Sie sagen das ausdrücklich; ja, sie bedauern unendlich, überhaupt zu Gegenmaßregeln gezwungen zu sein, und sie werden, was die neutralen Schiffe angeht, alles tun, um keine Menschenleben zu gefährden. Die „Gesetze der Menschlichkeit" sind ihnen heilig.

Zunächst fällt es auf, weshalb mit einem Male Frankreich als Wortführer erscheint. Seither pflegte England als nächstbeteiligte Seemacht seine Maßregeln zu treffen, wie es sie für gut hielt. Offenbar hofft man, indem man Frankreich den Vorrang läßt, auf die Neutralen einen starken Eindruck zu machen. Sie sollen überzeugt werden, daß England durchaus nicht etwa allein die treibende Kraft ist. Auch Frankreich soll und will seinen Teil an der Verantwortung tragen. Diese Form des Vorgehens hat nun freilich den Nachteil, daß sich die Neutralen fragen werden, wie gerade Frankreich dazu kommt, bei dieser Gelegenheit die Führerschaft zu übernehmen, da es doch noch viel weniger als England imstande sein wird, irgendwie bei der angekündigten Blockade der deutschen Häfen mitzuwirken.

Doch halt — wer spricht von Blockade? Dieser Ausdruck fand sich zwar in der Ankündigung der Gegenmaßregeln in der französischen Presse, in dem Dekret selbst aber ist er vermieden. Wie bekannt, wurde auch unsererseits in den amtlichen Bekanntmachungen der Admiralität, die die englischen Gewässer als Kriegsgebiet erklärten und das verschärfte Vorgehen gegen die englische Schiffahrt ankündigten, von einer Blockade nicht gesprochen, obwohl die Arbeit der Unterseeboote in der Praxis ungefähr auf die Wirkung einer Blockade hinausläuft. Wir dürfen uns also nicht beschweren, wenn die französische Erklärung diesen Ausdruck umgeht. Tatsache ist, daß England selbst eine Blockade der deutschen Häfen gar nicht versucht hat. Es wollte seine kostbaren Schiffe nicht den Gefahren aussetzen, die eine „effektive Blockade" in deutschen Gewässern unvermeidlich mit sich gebracht hätte. Es hat etwas anderes getan. England hat, und das ist der Ausgangspunkt all des Streites über Seerecht und Seeunrecht, am 3. November 1914 das freie Meer der Nordsee, auch ohne daß es den Schauplatz einer zeitweiligen Kriegsoperation bildete, ganz allgemein für Kriegsgebiet erklärt. Seitdem übt England, unbekümmert um den Widerspruch der Neutralen, diese völkerrechtswidrige Willkürherrschaft in der Nordsee aus. Die Minensperre in der Nordsee, die ohne Befragen und gegen den Willen der Neutralen erfolgte, beweist das. Viel später, am 1. Februar 1915, hat Deutschland die gesamten englischen Gewässer vom 18. Februar an als Kriegsgebiet und damit als dem Kriegsrecht mit allen kriegerischen Maßnahmen unterworfen erklärt. Diese deutsche Maßregel wäre an sich, soweit sie über die Häfen und das Küstenmeer hinausgreift, völkerrechtswidrig. Der englischen Nordseesperre vom 3. November gegenüber aber war die deutsche Maßnahme einfach Vergeltungsmaßregel (Repressalie) und als solche selbst nach strengstem Völkerrecht ohne jeden Zweifel gerechtfertigt. Wenn wir hier nur wiederholen, was wir schon des öfteren ausführten, so wird man uns das nicht verübeln. Dieser Sachverhalt kann eben nicht eindringlich genug klargestellt werden, da er tatsächlich die Rechtfertigung des deutschen Vorgehens enthält und vor jeder Verdunkelung, wozu ja auch leider ein Teil der neutralen Presse neigt, behütet werden muß.

Was will denn nun Frankreich im Verein mit England tun? Einfach: die ganze Wareneinfuhr und -ausfuhr Deutschlands soll unterbunden werden. Waren werden, heißt es, als nach Deutschland gesandt betrachtet, wenn die begleitenden Schriftstücke nicht die amtliche und einwandfreie Bestimmung für ein neutrales Land beweisen. Neutrale Schiffe, auf denen die beanstandeten Waren gefunden werden, werden in französische oder englische Häfen abgeleitet, wo die Waren ausgeschifft werden, außer bei einem gegenteiligen Beschlusse. Das Schiff wird freigelassen. Die Waren, die als deutsches Eigentum erkannt wurden, werden beschlagnahmt oder verkauft, aber der Erlös wird dem Eigentümer nach Unterzeichnung des Friedens ausgezahlt. Auf dieses letzte Trostmittel wird natürlich niemand etwas geben. Aber wie steht es nun? Wird sich für uns plötzlich Entsetzliches ereignen? Wird sich Herr Churchill am Ziele seiner Wünsche sehen? Steht uns die Aushungerung bevor? Diese Fragen sind durchaus überflüssig. England hat ja schon seither so ziemlich alles getan, um das zu erreichen, was jetzt von Frankreich als Zweck der „Gegenmaßregeln" bezeichnet wird. Die Sachlage hat sich nur vereinfacht. Wir wissen noch etwas genauer, woran wir sind. Das ist alles. Verschlechtert hat sich allerdings die Sachlage für die Neutralen. Wir haben bereits gemeldet, daß Präsident Wilson an einer neuen Note an England arbeitet. Da England die amerikanischen Vorschläge zur Milderung der Schäden für die Neutralen abgelehnt hat, sind wir begierig, welche Gedanken nunmehr in Washington zum Vorschein kommen werden. Deutschland war bekanntlich gewillt, auf jene Vorschläge einzugehen. Wir haben jetzt keinen Grund zu wehleidigen Betrachtungen. Die Dinge gehen ihren Gang, und unsere Unterseeboote verrichten, fast jeder Tag bestätigt es, gute Arbeit. Damit werden wir uns vorerst zufrieden geben, und die Parlamentsrede Kitcheners über die „günstige" Kriegslage wird uns so wenig nervös machen wie die von den französischen Ministern erhobene Beschuldigung, daß Grausamkeit und Barbarei zum Wesen der deutschen Kriegführung gehören.

Der Unterseekrieg.

wtb. **Amsterdam,** 17. März. Aus Vlissingen wird gemeldet, daß die englischen Behörden zeitweilig den Schiffahrtsdienst von Folkestone einstellen ließen. Man hoffe Post und Passagiere täglich über Tilbury befördern zu können.

wtb. **London, 17. März. Das Reutersche Büro meldet amtlich: Der Dampfer „Fingal" (1563 To.) ist am Dienstag an der Küste von Northumberland torpediert worden und gesunken. Sechs Mann sind umgekommen. Der Dampfer „Atlanta" (519 To.) wurde am Sonntag an der Küste von Westirland torpediert, sank jedoch nicht.**

wtb. **Amsterdam,** 17. März. Aus Hoek van Holland wird gemeldet, daß die britischen Dampfer „Avocat" und „Lestris" von der Cork Steamship Co. von einem deutschen Unterseeboot verfolgt wurden, das die Verfolgung in holländischen Territorialgewässern einstellte.

Der britische Dampfer „Leeuwarden", auf der Fahrt von London nach Harlingen, wurde vier Meilen südöstlich des Maasleuchtschiffes von einem deutschen Unterseeboot torpediert. Die 17 Mann starke Besatzung des Dampfers wurde durch ein Lotsenboot nach Hoek van Holland gebracht.

wtb. **Frankfurt,** 17. März. Die „Frankf. Ztg." meldet aus London, daß auch der Dampfer „Florazan", dessen Torpedierung seinerzeit gemeldet wurde, gesunken ist.

Beschaffung von Baustoffen zum Wiederaufbau Ostpreußens.

⊙ **Berlin,** 17. März. (Eig. Drahtbericht.) Die „National-Ztg." berichtet: Die Gründung einer G. m. b. H. zur Beschaffung von Baustoffen zum Wiederaufbau Ostpreußens wird in den nächsten Tagen zustandekommen. Die Regierung beteiligt sich an der Gesellschaft mit 1 Million Mark. Ferner werden sich die Provinz Ostpreußen (ostpreußische Landschaft), die Handelsvertretungen von Tilsit und Allenstein mit einer Einlage von je 100 000 M an der Gesellschaft beteiligen. Wie amtliche Erhebungen ergeben haben, ist die Zahl der zerstörten Gebäude in Ostpreußen auf etwa 15 000 zu schätzen, etwa 80 000 Häusereinrichtungen sind von den Russen zerstört worden. Der Gesamtwert des Zerstörten beläuft sich auf etwa 24 Millionen Mark.

„U 29".

la. **Genf,** 17. März. Rückhaltlos erkennen französische und englische Marine-Autoritäten an, daß „U 29" als das weitaus vollkommenste aller bisher bekannten Unterseeboote einzuschätzen ist. Diesen Rekord dürfen, wird hinzugefügt, Frankreich und England der deutschen Kriegsmarine nicht allzulange überlassen. Vielleicht überbiete an Schnelligkeit und Aktionsradius „U 29" die übrigen deutschen Unterseeboote, aber dies sei ein schwacher Trost, denn für entsprechende Vervielfältigung jenes Modells haben die deutschen Werften fraglos rechtzeitig vorgesorgt.

Ein neuer Truppentransport nach Frankreich.

tr. **Haag,** 17. März. Nach Nachrichten des „Daily Telegraph" ist in der Vorwoche in aller Stille ein **neuer Transport englischer Truppen,** allerdings kein großer, **in Frankreich gelandet** worden. Der Transport erfolgte zuerst nach Irland, und zwar fuhren die Dampfer nachts mit abgeblendeten Lichtern über die Irische See. Anscheinend befinden sich bei diesem Transport kanadische Truppen. Der französische Ausschiffungshafen wird streng geheim gehalten.

Eine neue Note Wilsons an England.

[illegible]ington, 17. März. (Reutermeldung.) Das Kabinett hat ausführlich die britischen Maßregeln zur See besprochen. Man erwartet, daß Wilson nach der Konferenz mit dem Staatsdepartement eine Note an England richten wird. Der niederländische Gesandte sondierte das Staatsdepartement wiederum unformell über die Möglichkeit einer gemeinsamen Aktion mit den Vereinigten Staaten, um eine günstigere Gestaltung und beschränkende Bestimmungen der britischen Maßregeln zu erreichen.

wtb. **New York,** 17. März. Die meisten Blätter sind der Ansicht, daß die Vereinigten Staaten gegen die britischen Repressalien Einspruch erheben müssen, da England die Blockade ankündigte, ohne sie dadurch effektiv zu machen, daß es Kriegsschiffe längs der blockierten Küste aufstellte. — „New York Sun" führt einen Beschluß des amerikanischen höchsten Gerichtshofes vom Jahre 1898 an, durch den die vom Admiral Sampson ausgeführte Beschlagnahme des britischen Dampfers „Adula" aufgehoben wurde, weil die Blockade nicht förmlich angekündigt war.

Ein englischer Protest an Amerika.

vz. **Amsterdam,** 17. März. „Daily Chronicle" meldet aus Washington:

Die englische Regierung hat gegen den Gebrauch der Paketpost zur Ueberführung von Lebensmitteln nach Deutschland protestiert. Das amerikanische Gesetz erlaubt Pakete von je elf Pfund.

Lohnerhöhungen in England.

wtb. **London,** 17. März. Die „Morning Post" berichtet, daß folgende Lohnerhöhungen bewilligt worden sind: Für die Schiffsbauarbeiter am Clyde 3 Farthings für die Stunde, für die Fuhrleute in Lancashire 2 Schilling für die Woche, für die Arbeiter in der Weißblechindustrie in Südwales 1 bis 3 Schilling für die Woche, für die Polizei in Swansea 10 Prozent des bisherigen Lohnes, für die Gemeindearbeiter in Glasgow 1 bis 3 Schilling für die Woche, und ebenso für die Gemeindearbeiter in Croydon und für die Mechaniker in Leeds 3 Schilling für die Woche.

Lord Kitchener über die Kriegslage.

wtb. **London,** 17. März. Oberhaus. Lord Kitchener gab eine Erklärung über den Krieg ab, in der er sagte: Die jüngsten Berichte über die Kämpfe in Frankreich haben uns Gelegenheit gegeben zu würdigen, wie erfolgreich unsere Truppen die Offensive aufgenommen haben. Die Deutschen wurden trotz der sorgfältig vorbereiteten und stark befestigten Stellungen eine beträchtliche Strecke zurückgetrieben. Die Dörfer Neuve Chapelle und Lepinette wurden von unserer Armee besetzt und behauptet. An diesen Gefechten nahmen indische Truppen einen hervorragenden Anteil. Lord Kitchener fuhr fort: Seitdem ich zuletzt in diesem Hause sprach, wurden beträchtliche Verstärkungen nach Frankreich geschickt, darunter eine kanadische Division, die North-Midland-Division, die zweite Londoner Division sowie verschiedene andere Einheiten. Dies sind die ersten vollzähligen Einheiten der Territorialtruppen, die nach Frankreich gegangen sind. Die Gesundheit der Truppen ist ausgezeichnet. Die Franzosen haben, ausgenommen bei Soissons, an verschiedenen Punkten der Kampflinie Fortschritte gemacht, besonders in der Champagne. Auf dem östlichen Kriegsschauplatze sind die heftigen deutschen Angriffe auf Warschau mißglückt. Die deutschen Verstärkungen, die die russischen Stellungen in Ostpreußen angriffen, wurden zum Stehen gebracht oder sind im Begriffe, zurückgetrieben zu werden.

Nach einer kurzen Besprechung der Kriegslage im nahen Osten kam Lord Kitchener auf die unbefriedigenden Zustände in den englischen Fabriken, die Kriegsbedarf erzeugen, zu sprechen und sagte, während die Arbeiter im allgemeinen loyal arbeiten, habe es bedauerlicherweise auch Fälle gegeben, wo Fernbleiben von der Arbeit, unregelmäßige Arbeitsstunden und Nachlässigkeit die Produktion der Fabriken merklich verminderten. Das ist in einigen Fällen den Verlockungen des Alkohols und in anderen Fällen den beschränkenden Maßnahmen der Gewerkschaften zuzuschreiben. Ich kann nicht nachdrücklich genug darauf hinweisen, daß der Erfolg der Operationen in den verschiedenen Teilen der Welt ernstlich beeinträchtigt und verzögert wird, wenn nicht die ganze Nation mit uns und für uns arbeitet, nicht nur dadurch, daß sie die nötigen Menschen für den Heeresdienst liefert, sondern auch dadurch, daß sie uns mit den nötigen Waffen, Munition und Ausrüstungsgegenständen versorgt.

wtb. **London,** 17. März. (Reuter.) Kriegsminister Lord Kitchener hat Lord Southwark ermächtigt, mitzuteilen, daß sich seit Beginn des Krieges die Produktion von Munition um das Dreihundertfache vergrößerte. Trotzdem hoffe er, daß eine weitere Produktionssteigerung ermöglicht werde.

Ueber den Untergang der „Dresden"

wird der „Frkf. Ztg." noch folgendes aus Amsterdam gemeldet:

Der „Tijd" wird aus London berichtet: Der Bericht von der Zerstörung der „Dresden" hat überall Genugtuung erweckt, wenn man auch die Ueberzeugung hatte, daß sie eines Tages der Verfolgung der englischen Geschwader zum Opfer fallen werde. Aus weiteren Berichten geht hervor, daß die „Dresden" immer die amerikanische Küste aufsuchte, wo sie bereits im Februar signalisiert wurde. Bereits auf seiner letzten Fahrt um das Kap Horn, in der der Kreuzer mit zwei fingierten Schornsteinen nach der südamerikanischen Westküste dampfte, war er durch einen patrouillierenden Hilfskreuzer entdeckt worden. Von nun an begann eine regelrechte Jagd auf das deutsche Schiff, das endlich bei Juan Fernandez überrascht werden konnte, da man mit der Küste einen ausgezeichneten Informationsdienst durch drahtlose Telegraphie unterhielt. (Nach diesem Bericht müßten also drahtlose Stationen an der neutralen Küste den Engländern Dienste geleistet haben.) Schon nach den ersten Schüssen aus den schweren Geschützen der „Glasgow" wurde der Kreuzer, der zu fliehen versuchte, am Steuer getroffen, wodurch das Schiff machtlos wurde. Durch ein geschicktes Manöver schloß das englische Geschwader die getroffene „Dresden" auf drei Seiten ein. Vergebens ließ der Kapitän einige Minuten seine Geschütze arbeiten. Nach einer heldenmütigen tragischen Verteidigung hatte der Brand den Schiffsraum ergriffen und war nicht mehr aufzuhalten. Wenn der Kommandant nicht das Leben seiner Besatzung leichtsinnig dem Wasser oder dem Feuer ausliefern wollte, dann mußte er so schnell wie möglich signalisieren, bevor die Flammen die Pulvermagazine erreicht hatten. Er tat dies, nachdem er alle Maßregeln getroffen hatte, damit das Schiff auch für die Engländer hoffnungslos verloren sei. Der tapferen deutschen Besatzung wurden von den Engländern alle soldatischen Ehren erwiesen.

wtb. **Mailand,** 17. März. Der Londoner Vertreter des „Corriere de la Sera" meldet: Die „Dresden" fügte der englischen Handelsschiffahrt für 6½ Millionen Pfund Schaden zu und trieb zeitweise die Versicherungsprämien stark in die Höhe. Nach südamerikanischen Meldungen hielt sich die