

General-Anzeiger für Halle und die Provinz Sachsen



Verlagsgebäude: Gr. Ulrichstr. 16, Ecke Dachritzstraße 12 bis 14 bzw. Mühlbergstr. 1. Eingang für Verlag, Expedition und Druckerei: Dachritzstraße; für Redaktion: Mühlbergstr. — Fernsprechanstalt: Verlag Nr. 1218. Redaktion Nr. 423, Expedition und Druckerei Nr. 312. — Hauptpostamt: Gr. Ulrichstr. Nr. 34 (Tel. Nr. 1353) und Burgstr. 7, in Etzschkestraße (Tel. Nr. 1405). — Verantwortlich für die Redaktion: Konrad Pahl in Halle S.

Nummer 7

Halle a. S., Dienstag den 20. Oktober

1914

200 000 Engländer über den Kanal!

Stockholm, den 20. Oktober. Gewaltige Transportflotten bilden seit einer Woche fast eine zusammenhängende Brücke über den Kanal zwischen Ramsgate, Dover und Folkestone an der englischen Küste und Dinkirchen, Calais und Boulogne an der französischen Küste. Es wird berechnet, daß britische Korps in einer Stärke von mehr als 200 000 Mann binnen wenigen Tagen auf französischem Boden stehen werden. Die englische Presse erklärt, daß es sich für Großbritannien um einen Kampf um Leben und Tod handelt, um die Verwirklichung der deutschen Pläne zu verhindern, die sich hinter dem verzweifelten Versuch, sich an dem Kanal festzusetzen, verbergen. (B. 3.)

In Dover macht man sich auf einen Angriff gefaßt!

L. A. Rotterdam, 20. Oktober. Der Kommandant von Dover hat die ausländischen Flüchtlinge aufgefordert, die Stadt innerhalb einer Woche zu verlassen.

Regenwetter in Nordfrankreich.

L. A. Berlin, 20. Oktober. Nach einem Telegramm an „Aftenposten“ berichtet der Kriegskorrespondent der „Daily Chronicle“ über die Kämpfe in Nordfrankreich: Die Operationen an der Nordfront wurden durch die anhaltenden Regengüsse der letzten Tage sehr beeinträchtigt. An einzelnen Stellen gleichen die Landstriche zwischen den kämpfenden Armeen wüsten Moraststrecken, in denen Kanonen und Pferde einfach stecken bleiben.

Enver Pascha schürt die Erhebung des Islams.

Köln, den 19. Oktober. Nach einer Athener „Times“-Meldung beabsichtigt, glaubwürdigen Konstantinopeler Mitteilungen zufolge, Enver Pascha einen Ausschuß zu bilden, der eine panislamitische Bewegung ins Werk setzen soll. Die Einnahme von Antwerpen und der Rückzug der Russen in Polen haben die deutschfreundlichen Elemente in der Türkei wesentlich ermutigt. (B. 3.)

Die größte Schlacht der Welt.

Mailand, 20. Oktober. Die „Gimpa“ bringt Nachrichten aus dem nördlichen Frankreich, worin es heißt, daß das Schicksal Frankreichs, Englands, Belgiens und Deutschlands von dem Ausgange der größten Schlacht der Welt abhängt, die jetzt im Nordwesten Frankreichs geschlagen wird. Während die Verbündeten von der Front weggebracht werden, findet hinter dem Feuer der Linien ein immer würender Austausch von frischen Truppen statt. Es ist unmöglich, die Menschenmassen abzuschätzen, die auf beiden Seiten kämpfen, jedenfalls ist es eine enorme Zahl.

Wie gewöhnlich die Kämpfe gewesen sind, erregt man am besten aus der großen Anzahl der

Verwundeten, die in verschiedenen Hospitälern Nordfrankreichs ankommen.

Londoner „Observer“ schreibt noch: Die Deutschen können mittels ihres Bahnnetzes und der belgischen Bahnen unaufrichtig ihre Stärke von einer Front an die andere führen. (B. 3.)

Kopenhagen, 9. Oktober. Der Korrespondent des „Times“ drahtet: In der Gegend von Lille ist eine heftige Schlacht in der Entwicklung. Die Bedeutung der Ereignisse in Nordfrankreich und Belgien kann kaum hoch genug eingeschätzt werden. Unsere Verteidigungskräfte erhielten die Aufgabe und die Stellung zuteil, welche nach allen eingeleiteten Kämpfen zu beurteilen, wenn menschenmöglich, zu einem glänzigen Resultat führen müßte. (Wolff, 31g.)

Die belgischen Flüchtlinge.

L. A. Antwerpen, 20. Oktober. (Spezialtelegramm der Telegraphen-Union.) Die Rückkehr der belgischen Flüchtlinge ist bisher ziemlich unbedeutend. Sie würde größer sein, wenn die niederländische Regierung offizielle Zusicherungen geben könnte. 300 in Wilfringen befindliche Flüchtlinge richteten an die Regierung ein entsetzendes Gesuch.

Zu der Vernichtung des englischen Unterseebootes.

L. A. Die deutsche Flotte hat keinen Verlust bei der Vernichtung des englischen Unterseebootes „E 3“ zu beklagen gehabt. Es empfiehlt sich aus

militärischen Gründen nicht, über die Einzelheiten des Begegnens zu sprechen. Es darf aber darauf hingewiesen werden, daß der englische Verlust als schwer anzusehen ist, weil es sich um ein ganz modernes Unterseeboot handelt. Es gehörte zu der Klasse von Unterseebooten, die erst 1912 vom Stapel liefen. Das Displacement beträgt 710 Tonnen im ausgetauchten Zustand und 825 im eingetauchten. Die Schnelligkeit über Wasser beläuft sich auf 15 Knoten, die unter Wasser auf 10 Knoten. Die Torpedoarmerung bestand aus vier 53 cm Lanzierrohren. Außerdem sind die Vertreter dieser Klasse (die ganze Klasse enthält 18 Boote) mit einer kleinen artilleristischen Bewaffnung versehen, um sie auch bei Heberwasserfahrt zu befähigen, sich durch Geschützfeuer zu betätigen.

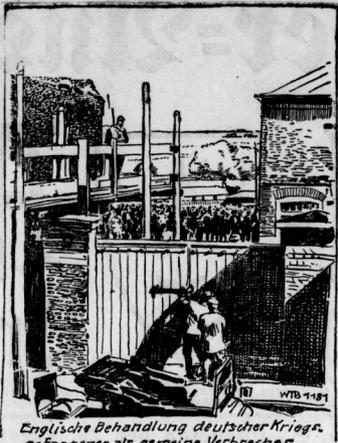
Auf der Bahn durch Feindesland.

Von H. M. Seifmann.

Die Sächsischen sind der Deutsche anbauernb darüber, daß die Belgier die Strecke nach Genütt nicht haben verlassen können. Mehr als zehn Zehntel und Wägen, hauptsächlich aber die Waagen, sind dort vorhanden und hätten das Verhängnis über sich erlassen. Man ließ es bei dem verunglückten Verzuge an einem Zehntel hinter der Grenzstation Verbestalt bewenden und vernichtete dafür in großen unzulänglicher Weise auf den Stationen in den belg. und Holländischen, auch in den großen Städten die wertvollsten Apparate und Einrichtungen, schickte die Drais, ferner fast alle Dinge, die gar nicht geeignet waren, den Umständen des Feindes Heres anzuhalten. Eine Heilung des Gier und Verstand fügten sich die Belgier damit einen unerschütterlichen Schaden zu. Nun hilft man sich so, daß man die Güter von Station zu Station telephonisch anmeldet — die Apparate requiriert man — und bei dem abhaltenden starken Verkehr so lange auf offener Strecke liegen läßt, bis die Einfahrt haben. Diese Vorfälle sind besonders lang vor den großen Städten Antwerpen, Brüssel u. a.

Unter Güttern und Wägen finden Eisenbahnregimenten den Dienst auf der Lokomotive an der Handbremsen an. Weist es dreimal, so heißt es, die Bremsen stark anziehen, die Luftdruckbremse ist angehalten. Die Eisenbahnen bestern die weiter nach der Front zu liegenden Strecken, aus ihre Offiziere übernahmen als Verkehrsinspektoren Bahnhöfe und Zeilstraßen. Die weiteren Linien, die mehr nach der Front zu liegen, sind den deutschen, nach Belgien bedienten Eisenbahnbeamten überlassen, die jetzt das erste Heilmittel sind, die sich über die Stationen haben. Sie müssen sämtlich abseits Leute sein, da sie nicht selten mit dem Gewehr in der Hand arbeiten müssen, das auch der Name des Eisenbahnregimentes nicht von sich läßt. Hat der Häufigkeit vom belgischen Kriegesdienst, konsequenter mit viele deutsche Lokomotiven, darunter schwere, die zu zweien, dazwischen bis zu zehn aneinandergeköpelt, die Weite nach dem Feindesland angetrieben hatten. Zwei Wägen dahinter befürworteten die Mannschaften dazu. Sie folgten die langen Verwundeten- und Gefangenenzüge; ihre belgischen Kollegen haben nicht die Stärke dafür.

Ob ich nach Vortritt hinantrat, hatte ich das merkwürdige Vergnügen, die letzte Strecke von Chemme an bis zur Stadt auf dem Bahndamm zu Fuß zurückzulegen. Vorläufig, d. h. in 2-3 Stunden, für nämlich gerade kein Weg dahin. Mit Zögeln, ein solches Gewehr, ging es in die Dunkelheit hinein, den langsam glänzenden Schienen nach. Alle paar hundert Meter fandete etwas auf; das ansehnliche Getöse eines Schusses, und löte sich etwas aus dem Dunkel; der Schall schallte „Gott! Wer da? Barolle!“ War die Frage, so war's gut. Und folgend auf und ab ging's weiter unter verbotenen Klängen der fernst Schützen des Feindes, wobei es an. Man schämte über die schlechte Beschießung.



Englische Behandlung deutscher Kriegsgefangener als gemeine Verbrecher.

Die Herren dann wie bloßgelegte Rippen zu dem blauen Himmel hinauf.

„Nach Paris!“ Ein Pfeil zeigt die Richtung an.

„Paris geht fluten, England in Wien, Belgien hat Ruh.“

Diese Sprüche waren das Motto des Gefangenen-transportes, den mir zwischen Brüssel und Zirklemont antrafen. Verwundete, darunter schwerer Art, und Unverwundete, Engländer und Belgier, in Fräntzen, alles überbelegte dieser lange Zug. Ganz hinten die Engländer. So machte die Belgier auf die Mitfahrer und

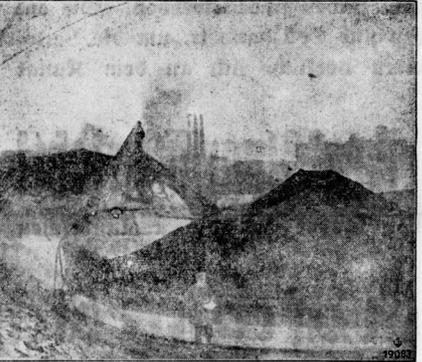
fuppelt, einen vollständigen Kasarettzug bilden. Ich erkannte nun auch die Bedeutung des Gefangenen, der sofort hinter der Lokomotive war. An ihm werden bedeutende Wasserreserven erlitten und diese dann in den folgenden Wägen geleitet, in dem eine Röhre sich befindet. Die Uniformen der Verwundeten — es waren englische Offiziere — hängen an Gestellen. Gestrichelt ist ein Tischchen für Speisen und Getränke. Teile baumelten über der Bahn, die die Lagerflut des Kranken bildet. Mit ihrer Hilfe kann er sich bewegen, ohne Schmerz zu erdulden. Vier Männer sind für jeden Wagen bestimmt. Die Betten feiern bei der Fahrt in unregelmäßiger und festerer Richtung. Die Verwundeten liegen in Güterwagen auf Strohhalm oder sehen auf dem Boden in der Mitte des Wagens auf.

von. Eine harte Sonnenterrasse zeigt von dem Fortbewegern eines großen Kasarett. Einige Sanitäter begleiten uns bis Wägen. Sie erzählen uns einige englische Kröten, wie die Bewohner hinterland ein wunderbar hübsches Deutsch lernen von den kleinen Soldaten, die die Streckenbewachung versehen. „Ach, Sächsischen“, kann man hier und da in dröhtiger Betonung hören.

Laurel hinter „Kienen“, so heißt Zirklemont nämlich, zeigen sich Schuppengraben, die stetig angeordnet waren, klein und niedrig. Wägen in Gemütsleide, zwischen grünen Säeten und getreter Frucht blüht hier und dort hoch zu allen Seiten. Die Wägen sind ein solches Solbatergraben auf. Vereinzelt größere Aufstellungen brechen die traurige Ebene des Wägenzuges. Darunter liegen zerstreut noch die in leichter Luft verwehten Mähdreschmaschinen, und hier und da eine große Maschine auf. Vereinzelt größere Aufstellungen brechen die traurige Ebene des Wägenzuges. Darunter liegen zerstreut noch die in leichter Luft verwehten Mähdreschmaschinen, und hier und da eine große Maschine auf.

Das englische Gewehr.

Das englische Gewehr ist zum Teil auch heute noch mit dem alten See-Gewehr-Modell 1855 ausgerüstet, das seit 1900 auch bei den belgischen Einheiten in kleineren Mengen vorkommt, während bei den belgischen Einheiten noch ältere Systeme in Anwendung blieben. Im Jahre 1892 machte sich zum ersten Male in England das Verstreben geltend, das See-Gewehr-Gewehr durch ein neues zu ersetzen. Das Kaliber sollte nur von 7,7 auf 7,6 Millimeter herabgesetzt, der Lauf dagegen um 5 Zoll, also 12 1/2 Zentimeter verkürzt werden. Das neue Gewehr erhielt einen vollständigen Mischcharakter. Es war darauf hinbestimmt worden, daß die Verkürzung des Laufs die Tragweite des Gewehrs beeinträchtigen, dagegen den Rückstoß beim Schießen in bedeutendem Grade verringern werde. Um diesen Mängeln zu begegnen, verfuhr man auf den Ausweg, den Lauf an der Mündung zu erweitern, damit dem Geschoss der Austritt erleichtert werde. Nach drei Mittel hat aber nicht den gewünschten Erfolg. Da durch die Verkürzung des Laufs außerdem die Mündung, der Abstand zwischen Mündung und Korn, vergrößert und dadurch die Genauigkeit des Schießens gemindert wurde, so wurde die Fabrikation des neuen Gewehrs bald ganz eingestellt, und man verzweigte auch



Die brennenden Deelager im Hafen von Antwerpen, die vor der Übergebe der Stadt von den Belgiern und Engländern angezündet wurden.

heit des Oberbaues der Bahn, und wirklich, jezt merkte man das an dem eigenen Vorpost. Der Vortritt war groß genug, um jede Wunde, einmal die Unteroffiziersposten, schließlich am Antwerpen zu veranlassen, die letzten beiden sich mehr in den Schienenkreuzungen und Wägen zu halten. Wichtigste hoch sich hier ein sehr gespanntes Gefühl vom Dache abwärts bis zum Bahndamm ab. Darunter lag in der warmen Nacht die dichteste Mannschicht und herrte aneinander, in den belgischen Zügen, die durch die Spalten des Laubes hereinlitten. . .

Von Seitenanbau zu Seitenanbau indeten wir einen leblichen Anlauf, fanden aber keinen. In mehreren Eisenbahnstationen löst auf Zieh ein Teil des belgischen Personals. Der Übermann die Führung und dracht mich auch bei der Eingelände. Da rumpelte von der verletzten Seite heftig ein Zug auf uns zu. Die Vorführung ist hierzulande nicht so modern wie rechts aus. Unendlich lange Materialzüge und Gefährte, sowie Munitionstransporte folgten über die breiten Bahnhöfer in der Richtung nach der Mündung. Es war der Anlauf zu den gemauerten Aufschüben, die eine Wunde fast anboten. Was waren das für frische, steilen, hellen Schreien, hellen Gimm und mit tief brennendem Brand. . .

Trotz der lauten Bahnfahrt lag in ihnen alle, ob jünger Mittel, ob älterer Meeresbebau, ein abgeriebenes Bild Kraft des Körpers und der Seele. Wenn ein solcher Meeresbebau in eine deutsche Wägenabteile tritt, tritt man heimlich und nur der Gewand des Gewand-Anstehens, das diese Schar anstimmte. Die ganze Last des Vorgesangs auf die gemeinen, treuen Engländer hatte sich in vier Wochen noch sehr reichlich konzentriert. Das Vorgehen hatte ich das Glück, auf einem offenen Wagen mit ihnen zu fahren. Ich konnte ihnen noch das dort Vorgehen und das Nachbarfort von dem Wägen aus sehen, zwei kleine Erhebungen aber nicht mehr. Schätzungen, die man nur an der ungefähren deutschen Höhe erkennt. Die Wägen wird hoch und nimmt freilich Charakter an. Die Leute hinter Güttern vernünftiger und reicher wie in Sonst und Fräntzen. Der Bauer vertritt Arbeit, seine Frau schickt im Garten, das Vieh weidet. Doch liegt in den Wägen einen Verdrehen, löst Gedächtnis. Besonders bei den belgischen Wägen am Schienenweg.

Winter begreifen wir unangenehmen Wägen. Zerkümmert liegen sie auf dem Felde oder im Graben. Große Lokomotiven fuhet man leitwärts des doppelgleisigen Weges nach Wägen vollgeschrieben vor. Eine so unangenehm die sind wie ein ornerer Vorfahrt, der auf dem Rücken liegt, die Mäher hoch. Es sind dies vielfach die Folgen von Umstellungen, die bei dem angelegten Betriebe unzulänglich sind. Es man keine Zeit zur Ordnung und Anstellung der hoch mündigen Strecke dazu, löst sich vielfach die Spinnweben aus dem Weg, indem man die Wägen der Bahnhöfer hinunterhampeln lie. Gelangen sie, jezt ein Mann, seine freigelegten Schwellen und Gefährten Schienen

schöne Gesellschaft ihrer Freunde aufmerksam. „Wird doch! Die Schurken! Die sind nicht unsere Freunde!“ Ich erwiderte ein Belager zurück. „Soeben“, meinte der englische Bundesgenosse, die Stelle haben uns allein gehalten und zu 4000 mußten wir den Rückzug der Franzosen beden. „Nicht doch! Welche Treulosigkeit, es ist nicht wahr, nicht wahr!“ ludte ein Franzose nach, der sichtlich in einem der englischen Wägen eingesperrt worden war.

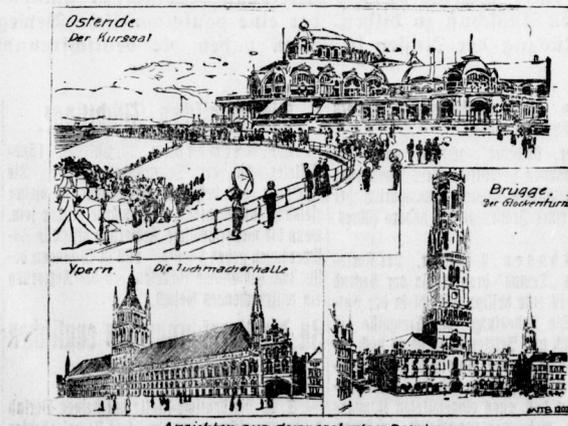
Ich verließ die freireisenden Bundesgenossen und flüchtete in die Wägen hinein, die das Schild des Kreuzes trugen. Umgefihr 10 Wägen vierter Klasse bildeten den Kriegslagerzug für Schwerverwundete. Wir fuh fort die zeitliche Saubereit auf. Umgefihr 16 Betten in jeder Wagen, deren vierzig als Durchgangszug ge-

schickt waren. Im Gegensatz zu den trostigen Engländern jahren die Franzosen Nummernfolge bei und schienen ihnen so angenehm zu sein, dem mörderischen Feuer der Deutschen entzogen zu sein. Göttergeben warteten sie auf ihr Schicksal.

Endlich kamen wir weiter. Wir fuhren durch ein geschloßlich schwärzliches Stück Erde: Landen, die Heimat des Herrschers des Herrscherhauses der Alpine, Meerwinden, der Schwung einer großer Schichten im liegenden und achtzehnten Jahrhundert. Zirklemont, hochgelegene Däuischen grühten unter der roten Erde, schattender Freiheit auf einem Mahnen hoher, schattender Baum und lachender Meer, lachender Wägen. Die fast 8000 Seelen zählende Stadt ist ganz verödet geblieben. Die Leute verbleiben mit den Trup-



Ein von den Franzosen gesprengtes Pulvermagazin bei Maubeuge.



Ansichten aus dem eroberten Belgien

an seiner Verbesserungsfähigkeit in der bisher eingelagerten Richtung.

Es dauerte noch zehn Jahre, ehe die Einführung eines neuen Gewehrs wieder auf die Tagesordnung gesetzt wurde. Das Kaliber sollte nun auf 6,9 Millimeter herabgesetzt, der Lauf um 6 Zentimeter kürzer als das Gewehr von 1903 verlängert werden. Die Kammer des neuen Gewehrs erhielt eine Kegelform, das Verhältniß eine Verkürzung. Man rechnete darauf, im Vergleich mit der Kammer des alten Gewehrs die Mündungsgeschwindigkeit auf 900 Meter in der Sekunde zu bringen, während sie bei dem See-Gewehr-Gewehr und der dafür benutzten Munition nur 755 Meter betrug. Ferner sollte durch eine neue Schloßverbindung das Laden beschleunigt werden. Das Gewicht des neuen Gewehrs war um 100 Gramm schwerer als das bisherige, von dem herangezogenen ungeschicklich wurde, das nicht „populär“ gewesen wäre. Das will freilich nichts Befehrs liegen, da der Heeresdienst zu Lande in England überhaupt nie populär gewesen ist, wie der mangelhafte Erfolg und Fortschritt der von Napoleon ausgeführten Reformen deutlich genug zeigt. Die Schritte mit dem neuen Gewehr wurden im Jahre 1912 endlich abgeschlossen, bei einer Einführung beim Landwehr beginnen sollte. In diesen Zeitpunkte hob eine Londoner technische Fachzeitschrift folgende Eigenschaften und Vorgesätze des neuen Gewehrs hervor: Das Kaliber war auf genau 6,9 Millimeter festgelegt worden. Wegen der stärkeren Schloßverbindung mer die Geschwindigkeit gesteigert und eine beträchtlich größere Reichweite der Geschosse erzielt worden. Dementsprechend war die Mündungsgeschwindigkeit größer, die Rückstoß geringer. Das Gewicht wurde trotz der erzielten Verlängerung des Gewehrs nicht vergrößert, um eine bessere Verwendung der Waffe im Nahkampf zu sichern. Als Gewicht hielt das neue Gewehr 6,9 Kilogramm. Die Wägen der Engländer vor noch nicht zwei Jahren mit einer ersten lichen Verwendung des belgischen Landwehres reduzierten, oder vielmehr mehr ihren wertvollsten die indische Armee an Bergen lag, sich heraus hervor, daß auch die englischen Truppen in Indien mit der neuen Waffe ausgerüstet werden sollten, dann erst die reguläre Armee im Heimatland, an dritter Stelle die Truppen in Südamerika und bei der Eingeborenenarmeen in Belgien. Die belgische Territorialarmee sollte das neue Gewehr überhaupt nicht erhalten. Sowie bisher bekannt ist, sind die englischen Truppen auf französischem Boden gar nicht über das neue Gewehr in Erfahrung gebracht. Die Engländer vor noch nicht zwei Jahren mit einer ersten lichen Verwendung des belgischen Landwehres reduzierten, oder vielmehr mehr ihren wertvollsten die indische Armee an Bergen lag, sich heraus hervor, daß auch die englischen Truppen in Indien mit der neuen Waffe ausgerüstet werden sollten, dann erst die reguläre Armee im Heimatland, an dritter Stelle die Truppen in Südamerika und bei der Eingeborenenarmeen in Belgien. Die belgische Territorialarmee sollte das neue Gewehr überhaupt nicht erhalten. Sowie bisher bekannt ist, sind die englischen Truppen auf französischem Boden gar nicht über das neue Gewehr in Erfahrung gebracht.