5 Pfennig. Nachmittags 6 Uhr.

Sonder-Ausgabe

5 Pfennig. Nachmittags 6 Uhr.

General-Anzeiger für Halle und die Provinz Sachsen

Verlagsgebäude: Gr. Ulrichstr. 16, Ecke Dachritzstr. 12 bis 14 bezw. Böldergasse 1. Eingang für Verlag, Expedition und Druckerei: Dachritzstraße; für Redaktion: Gr. Ulrichstr. 16. — Fernsprechanschlüsse: Verlag Nr. 121 Redaktion 425, Expedition und Druckerei Nr. 312. — Hauptstilnen: Obere Leipzigerstr. 34 (Tel. Nr. 1353) und Burgstr. 7, in Giebichenstein (Tel. Nr. 1403). — Verantwortlich für die Redaktion: Konrad Pohl in Halle a. S.

Nummer 126 — Halle a. S., Sonntag den 21. Februar — 1915

Der heutige Bericht des deutschen Generalstabes.

Ein englisches Minenschiff gesunken. — Drei Angriffe bei Combres zurückgewiesen. — Fortschritte in den Vogesen.

(W. T. B.) Großes Hauptquartier, 21. Februar.

Westlicher Kriegsschauplatz: Bei Nieuport lief ein feindliches Schiff, anscheinend Minensuchschiff, auf eine Mine und sank. Feindliche Torpedoboote verschwanden als sie beschossen wurden. An der Straße Cheluvelt-Ypern, sowie am Kanal südöstlich Ypern nahmen wir je einen feindlichen Schützengraben. Einige Gefangene wurden gemacht. In der Champagne herrschte gestern nach den schweren Kämpfen der vergangenen Tage verhältnismäßig Ruhe. Bei Combres wurden drei mit starken Kräften und großer Hartnäckigkeit geführte französische Angriffe unter schweren feindlichen Verlusten abgeschlagen. Wir machten zwei Offiziere und 125 Franzosen zu Gefangenen. In den Vogesen schritten unsere Angriffe weiter vorwärts. In der Gegend südöstlich Sulzern nahmen wir Hohrodberg, die Höhe bei Hohrod und die Gehöfte Bretzel und Widental.

Oestlicher Kriegsschauplatz. Auch gestern ist in Gegend nordwestlich Grodno noch keine wesentliche Aenderung eingetreten. Nördlich Ossowicz, südöstlich Kolno und auf der Front zwischen Pracznyez und Weichsel (östlich Plock) nehmen die Kämpfe ihren Fortgang. — In Polen südlich der Weichsel nichts Neues.

Oberste Heeresleitung.

Der russische Zusammenbruch.

Wien, 21. Febr. Die „Korrespondenz Rundschau" meldet: Der schwere Schlag, den die russische Armee in Ostpreußen erlitten hat, tritt in den Petersburger Berichten und Kommentaren immer deutlicher hervor. Mit Ausflüchten und Verlegenheitsphrasen ist man bemüht, den wahren Sachverhalt, den man nicht mehr abzuleugnen vermag, abzuschwächen. Die Berichte gestehen zu, daß die in Ostpreußen vordringenden Deutschen die Linie Plock-Racions erreicht haben und ihre hartnäckigen Angriffe energisch fortsetzen. Die Russen befinden sich auf diesem Gebiete im Rückzuge. Vielleicht, so tröstet das eine Blatt, wollen die Russen dabei ihren Gegner nur auf russisches Gebiet locken. Ferner wird ausgeführt, man dürfe den Vorgängen in einem einzelnen Abschnitt des östlichen Kampffeldes keine übertriebene Wichtigkeit beimessen. Ein anderer Kommentar betont, Hindenburg habe nur die in den Karpathen tätigen Truppen der Verbündeten entlasten wollen. (B. Z.)

Die amtlichen französischen Berichte

(W. T. B.) Paris, 21. Februar. Gestern nachmittag 3 Uhr wurde amtlich bekanntgegeben: In Belgien beschoß der Feind Nieuport und die Dünenstellungen. Wir bekämpften seine Batterien wirksam. Die Deutschen scheinen bei ihrem gestrigen Angriff gegen unsere Schützengräben östlich Ypern bedeutende Kräfte eingesetzt zu haben. Nach heftiger Beschießung unserer Stellung griffen sie mit dem Bajonett an, wurden aber zurückgeworfen. Unsere Artillerie nahm ihre Reserven unter Feuer. Die Verluste der Deutschen sind sehr hoch. Zwischen der Lys, der Dise und an der Aisne, besonders im Gebiete von Berry-au-Bac war die Artillerie sehr tätig. Es bestätigt sich, daß die Verluste des Feindes in der Champagne während der letzten Tage beträchtlich waren. Nach Aussagen von Gefangenen soll ein Bataillon vernichtet sein. Auf den Maashöhen unternahm der Feind gestern abend vier Gegenangriffe auf die Schützengräben bei Eparges, welche wir ihm abgenommen hatten. Der Angriff wurde ebenso wie die drei vorhergehenden durch unsere Artillerie zum Stehen gebracht. In den Vogesen hat der Feind seinen Gegenangriff gegen die Höhe 607 südlich Lusso erfolgreich fortgesetzt. Bei dem Sattel südlich von La Pocht hat der Feind auf einer Höhe östlich vom Reichsankerkopf Fuß fassen können. Der Kampf um unsere dortigen vorgeschobenen Posten dauert noch fort. In den Vogesen herrscht Schnee und Regen.

(W. T. B.) Paris, 21. Febr. Amtlich wird von gestern 11 Uhr abends gemeldet: In Belgien herrschte an der ganzen Front bis einschließlich Reims Gewehr- und Geschützfeuer. Unsere Aktionen dauerten in der Champagne unter günstigen Bedingungen fort. Wir warfen mehrere Gegenangriffe zurück und machten nördlich Perthes neue Fortschritte, indem wir ein Gehölz besetzten, das der Feind stark eingerichtet hatte. In den Argonnen fanden ziemlich bedeutende Gefechte statt. In Eparges (südlich Verdun) unternahmen wir, nachdem wir den sechsten Gegenangriff des Feindes zurückgeworfen hatten, einen neuen Angriff, der uns gestattete, die gestern erzielten Erfolge auszunützen und zu vervollständigen. Wir erbeuteten drei Maschinengewehre und zwei Minenwerfer und machten 200 Gefangene, darunter mehrere Offiziere. Auf den Stellungen, die wir bei Xon nahmen, fanden wir Tote, die fünf verschiedenen Regimentern angehörten.

Joffres Wochenübersicht.

Genf, 21. Februar. Die deutschen Fortschritte im Argonner Walde muß Joffres Wochenbericht, trotz aller Wenn und Aber, zugestehen. Heute eingetroffene Privatmeldungen aus Flandern stellen die Lage der Verbündeten bei Ypern als bedenklich dar. („L.-A.)

Ein norwegischer Dampfer gerammt.

(W. T. B.) Kopenhagen, 21. Febr. „Nationaltidende" meldet: Der norwegische Dampfer „Belridge" wurde gerammt, als er mitten im Kanal auf der Höhe von Folkestone fuhr. In der Vorraum sich rasch mit Wasser füllte, gab der Kapitän der Besatzung von 18 Mann den Befehl, in die Boote zu gehen. Nachdem er ein Stück fortgefahren war, hoffte der Kapitän den Dampfer wieder retten zu können, ging an Bord zurück und setzte die Pumpen in Bewegung, wodurch es ihm glückte, das Schiff zu retten. Die Petroleumladung hat keinen Schaden genommen.

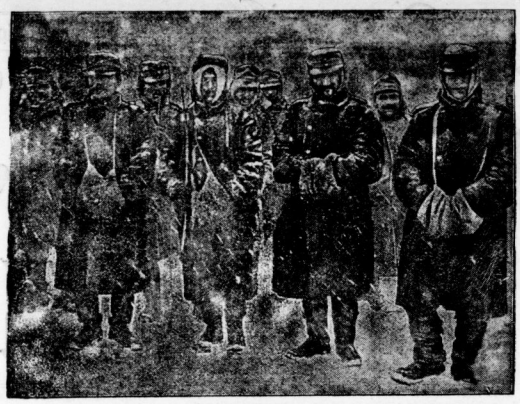
Stockung in den schwedisch-englischen Fahrten.

z. B.) Kopenhagen, 21. Febr. Nach Meldungen aus Stockholm wurden die Dampferverbindungen zwischen Göteburg und England heute unterbrochen. Im Laufe des gestrigen Tages wollten noch mehr als 10 Dampfer nach englischen Häfen abgehen, worauf die Schiffahrt nach England ganz eingestellt werden sollte. Der Kapitän eines Dampfers, der gestern von England in Göteborg eintraf, teilt mit, daß alle Schiffe, denen er unterwegs begegnete, nur die dänische, schwedische oder norwegische Flagge gezeigt hätten. Das beweise, daß die englischen Dampfer eine besondere Vorliebe für die skandinavischen Flaggen hätten.

Kein japanischer Separatfriede.

(W. T. B.) London, 21. Februar. In der Sitzung des Unterhauses vom 18. Februar sagte Grey, an die russische Anleihe seien keine Bedingungen politischer Natur geknüpft, noch seien solche vorgeschlagen worden. Er sei nicht in der Lage, jetzt eine Erklärung über die Herstellung dauernder Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern abzugeben, noch eine Aufklärung über die vertraulichen Informationen zu geben, die er von Japan bezüglich seiner Forderungen an China erhalten habe. Dieselben Verpflichtungen, die vertraglich zwischen der britischen, der französischen und der russischen Regierung bestünden, während des Krieges keinen Separatfrieden zu schließen und nur im Einvernehmen mit allen übrigen Verbündeten Friedensbedingungen zu stellen, seien auch in dem japanischen Bündnis enthalten und würden so bei der Regelung der Frage im fernen Osten gelten.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-853250-191502213/fragment/page=0001



Der Soldatenmuff.
Oesterreichisch-ungarische, in den Karpathen kämpfende Soldaten, die mit dem neuen Muff ausgerüstet sind.

Unsere jungen Truppen im Feuer.

Im Hafen von Antwerpen.

Es gibt nur wenige Häfen der Welt, denen Natur und andere Umstände so günstige Entwickelungsbedingungen schufen wie dem bis zum Kriegsausbruch zweitgrößten Hafen des Kontinents, dem von Antwerpen. Die natürlichen Verhältnisse Hamburgs z. B. sind wesentlich schlechter. Es kostet dort viel mehr Anstrengungen und Geld, die Elbe für tiefgehende Schiffe freizuhalten als bei der Schelde, die bis Antwerpen, 80 Kilometer von der Mündung, noch für die größten Fracht- und Passagierdampfer ausreichende Stromverhältnisse bietet.

Gelegen an einer Weltstraße des Verkehrs, wie sie die Erde sonst nicht mehr aufweist, an der Einmündung des englischen Kanals und damit an einer Stelle, die die Schiffe von soundsoviel Nationen passieren müßen, mit einem industriellen Hinterland, das von Frankreich über Belgien bis tief nach Deutschland hinein Hunderte von Millionen umfaßt, hat der Antwerpener Hafen vor den deutschen Seehäfen eine Gunst des Schicksals voraus, die von deutscher Seite nur in hartem Wettbewerb zum Teil gutgemacht werden kann. Die offiziellen Antwerpener Mitteilungen, z. B. des Conseil Communal (der Stadtverwaltung), stellen gewöhnlich die Dinge so dar, als ob das Wachstum der Schiffahrt, der steigende Tonnengehalt, überhaupt die hohe Blüte des Hafenbetriebes lediglich auf die mit gutem Vorbedacht und in weiser Voraussicht geschaffenen vorzüglichen Hafenverhältnisse, die freie und großzügige Behandlung des ganzen Seeverkehrs zurückzuführen sei. Aber ganz so liegt die Sache denn doch nicht. Antwerpen ist in der Hauptsache vom Hinterland gedrängt und vorwärts geschoben worden. Der Conseil Communal hat bei der Ausarbeitung der Hafenprojekte mitunter wenig Voraussicht bewiesen, sonst hätte manche Million bei den Erweiterungsarbeiten gespart werden können.

Antwerpen hat schon einmal eine große Epoche des Glanzes seines Hafens gehabt. Das war von etwa 1500 bis 1580, als die Früchte der großen See-Entdeckungen zu reifen begannen. Damals war die Stadt der gegebene Transitplatz zwischen den südlichen und den nördlichen Ländern. Während dieser Zeit errichteten fast sämtliche fremden Nationen Kontore und Faktoreien in Antwerpen. Die Spediteure, die man „Hessen" nannte, wahrscheinlich nach der Herkunft der ersten Zunftgenossen aus dem deutschen Chattenlande, erbauten das „Hessen-Haus", und im Jahre 1564 errichteten deutsche Kaufleute das stolze „Hansa-Haus" als Mittelpunkt ihres Geschäftslebens, das bis vor wenigen Jahren noch als gewaltiger Speicher dastand und zirka 5000 Quadratmeter Flächenraum bedeckte. Seine schöngeschmückten Wände weisen die Namen aller der deutschen Städte auf, die dem alten Hansabund angehörten und es ist geradezu unverzeihlich, daß dieses ehrwürdige Zeugnis deutschen Handelsfleißes und alter deutscher Kunst durch eine Feuersbrunst vernichtet werden konnte.

Alte Schriftsteller haben ein malerisches Bild von dem damaligen Hafenverkehr entworfen. An manchen Tagen lagen bis zu 2000 Schiffe im Hafen, wobei man allerdings nicht nur an Seeschiffe denken darf. In der Osterwoche 1581 kamen mit einer Flut zirka 40 Schiffe ein und warfen Anker, und zwar Seeschiffe, venetianische Galeeren, Genueser Caraquen, spanische und portugiesische Caravallen.

Diese hohe Blüte war aber nur von kurzer Dauer. Die inneren und äußeren Zwistigkeiten, in die die Stadt verwickelt wurden, legten den Handel lahm, und bis 1863, mit ganz kurzem Aufflackern, schlief man in Antwerpen den Schlaf der Gerechten und dachte vergangener schönerer Zeiten. Die Schelde war eben gesperrt, also wartete man, bis es dem Schicksal einfallen würde, sie wieder zu öffnen.

In dem rasenden Tempo, in dem sich nach dem Kriege von 1870/71 namentlich das industriereiche deutsche Hinterland von Antwerpen entwickelte, nahm auch der Antwerpener Hafen in der neuesten Phase seinen Aufschwung. Man baggerte riesige Bassins aus, baute Schuppen und Lagerräume und machte sich allmählich auch die Errungenschaften der Technik in bezug auf Dampf- und elektrische Kranen, Schleusenerweiterungen, Leichterschiffe usw. zunutze. Heute recken gegen 300 Krane an den Hafenbecken ihre stählernen Arme in die Luft. Die Aufwendungen für die Erleichterung der Schiffahrt in jeder Gestalt zählen in die Hunderte von Millionen. Die Aufträge hierauf gingen, soweit die Lieferungen nicht in Belgien gedeckt wurden, nach England und Frankreich, die gelobten Länder für den Import alles Guten, Wahren, Schönen und einzig Brauchbaren, wenigstens für Antwerpens Begriffe. Im Tummel der statistischen Zahlen sahen sie in naher Ferne die Zeit, in der Antwerpen der erste Hafen des Kontinents sein würde, den ersten Hafen Europas, unser mächtiges Hamburg weit überflügelnd. Nun, auch die Antwerpener Bäume sind nicht in den Himmel gewachsen.

Ein großes Schienennetz sorgt dafür, daß die Exportgüter heranen an die Kais herankommen und die ausgeladenen Waren schnell nach dem Innern und weiter verteilt werden können. Die Aufführung des Mauerwerkes an den Kais war verhältnismäßig einfach, wenn auch an einzelnen Stellen mit Luftdruckkasten gearbeitet werden mußte. Mit besonderer Sorgfalt waren seinerzeit die großen Petroleumtanks fern vom eigentlichen Hafen angelegt worden, um einer drohenden Feuersgefahr zu begegnen. Jetzt liegen sie, bekanntlich von den fliehenden Belgiern und Engländern in Brand gesteckt, zum größten Teil in Trümmern.

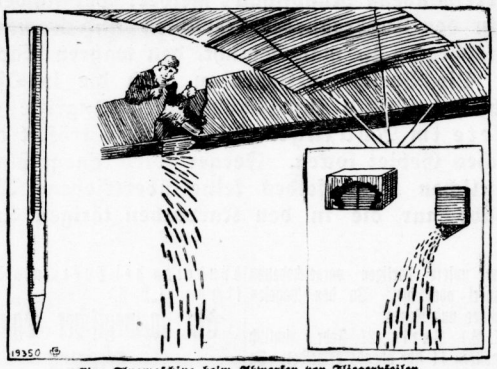
Die größten Seeschleusen haben eine Länge von zirka 210 Meter, so daß sie für die Schiffahrt vorläufig noch genügen, später wird sich eine Erweiterung nötig machen. Sehr umfangreich sind natürlich die Zollanlagen und Zollschuppen, die fortwährend Güter in hohem Werte bergen. Die Menge der von den deutschen Truppen beschlagnahmten Waren und Rohmaterialien, die jetzt nach Deutschland geschafft werden, gibt hierfür einen Anhalt. Für die Tausende von Hafenarbeitern ist eine große Wärmehalle gebaut worden, die einen freundlichen Eindruck macht, eine Oase in der Wüste der mangelhaften sozialen Betätigung der reichen Antwerpener. Die Trockendocks zur Aufnahme von reparaturbedürftigen Schiffen haben bisher den Anforderungen entsprochen, zumal diese nicht groß waren. Die Engländer und Deutschen dockten lieber in den heimatlichen Häfen, wo sie bessere Einrichtungen fanden. Der Schleppdienst im Hafen wird überwiegend von Motor- und Dampfahrzeugen aufrechterhalten, die in städtischer Regie fahren.

Zur Verhütung von Bränden im Hafen ist eine besondere Feuerwache eingerichtet, die über mehrere Hafendampfer verfügt. Zur Sicherung der erforderlichen Wassertiefe sind nur wenige Bagger nötig; diese haben auch insofern leichte Arbeit, als die ausgebaggerten Massen an einer anderen Stelle wieder in die Schelde versenkt werden können, wo diese eine besonders große Tiefe aufweist.

Von besonderem Interesse ist für uns Deutsche aber ein Vergleich Antwerpens mit unserem größten deutschen Seehafen Hamburg. Man hat in den letzten Jahren vielfach die Besürchtung gehört, daß die führende Stellung Hamburgs stark bedroht sei. In der Tat ist das Ansteigen des Schiffsverkehrs in Antwerpen schneller vor sich gegangen, und die letzten statistischen Zahlen zeigen sogar, daß der reine Schiffsverkehr Antwerpens den von Hamburg um rund 100 000 Tonnen geschlagen hat. Aber statistische Zahlen wollen mit Vorsicht gelesen werden. Der reine Schiffsverkehr gibt kein klares Bild der Verhältnisse, wir müssen mit dem Warenverkehr rechnen, und hier lauten die Zahlen für Antwerpen 16,2 Millionen Tonnen, für Hamburg dagegen 22,1 Millionen.

Dazu kommen noch einige andere Momente, die zugunsten Hamburgs sprechen. Einmal wird in Antwerpen die Tonnage anders erhöht, so daß sich hier ein Plus von 13 Prozent zugunsten der deutschen Häfen ergibt. Ferner ist Antwerpen für viele Schiffe nicht Ausgangspunkt und Endziel der Fahrt, sondern nur Anlaufhafen, so daß die Tonnage zweimal, auf der Hin- und Rückreise, also nach unseren Begriffen doppelt gezählt wird. Ferner besitzt Hamburg den Vorteil, daß es in viel höherem Maße den lohnenderen Passagierverkehr betreibt, der ihm ein bedeutendes Uebergewicht verleiht. Wir brauchen also, ganz abgesehen von den Kriegsumständen, nicht zu fürchten, daß der alte Ruhm Hamburgs als erster Hafenstadt des Kontinents zugunsten Antwerpens so bald erblassen wird.

Paul Schweder, Kriegsberichterstatter.



Eine Flugmaschine beim Abwerfen von Fliegerpfeilen.
Links der Fliegerpfeil, rechts die Anordnung der abwurffertig in Kästen liegenden Pfeile. (Nach einer englischen Darstellung.)

Kriegsallerlei.

Belgische Küstenbewohner gegen England.

Der letzte Anfall englischer Luftfahrzeuge auf Ostende hat unter der dortigen Bevölkerung eine überaus große Erbitterung gegen England hervorgerufen. Ein Einwohner der Stadt äußerte sich darüber in folgender Weise: Ganz Ostende ist erbost über die wiederholten Luftangriffe der Engländer. Wir haben uns dort schneller, als es viele Leute glauben mögen, an die Deutschen gewöhnt, und wir klagen nicht über die deutsche Besatzung. Die deutschen Matrosen haben es verstanden, sich schnell unser Vertrauen, ja die Zuneigung vieler Einwohner der Stadt zu erwerben. Dagegen steigt die Mißstimmung gegen England mit jedem Tage, und eine wahre Wut gegen die Engländer macht sich unter den Bewohnern an der belgischen Küste breit. Besonders ist man in Middelkerke erbost, dessen Bürgermeister am 25. Januar einer englischen Bombe zum Opfer fiel. In Ostende wurden mehrere große Hotels von englischen Geschossen schwer beschädigt. Einen geringen Trost für die Belgier, die bei diesen Unternehmungen interessiert sind, bietet die Tatsache, daß auch englisches Geld in diesen steckt. Neben verschiedenen Hotels und einer Anzahl Villen am Strande, wurden in einer Straße in Middelkerke allein neun Wohnhäuser so gut wie zerstört, in Westende-Bad zwölf Villen und Hotels. Es ist zu verstehen, daß die Bewohner wütend sind auf diese „Verbündeten" Belgiens, die ohne jeden Sinn und Verstand und ohne jeden Zweck Privateigentum zerstören. — Der Ostender Bürger versicherte, daß im übrigen in Ostende alles seinen alten Gang gehe.

„Die guten Leitern."

Der Zar gab kürzlich erregt den Befehl, sofort ein paar Schock tadellose Leitern herstellen zu lassen.

„Zu welchem Zweck?" wagte sein Minister zu fragen.

„Ich habe eben in einer deutschen Zeitung gelesen", antwortete der Zar, „daß mein Volk und Heer nur deshalb nicht höher stehen, weil es an guten Leitern fehlte."

(„Kladderadatsch.")

Minderwertig.

Ein stellungsloser Artist zweifelhafter Herkunft meldete sich auf dem Werbebureau in London. Mit Hilfe eines Dolmetschers gelang schließlich die Verständigung. „Wollen Sie zur Infanterie?" — „Nein, ich möchte zu den Fliegern." — „Haben Sie Mut?" — „Jawohl, den hab' ich. Ich bin auch schwindelfrei." — „Was? Schwindelfrei sind Sie? Dann können wir Sie nicht gebrauchen!"

(„Lustige Blätter.")

3.00 Mk. **Preiswerte Geschenkbücher** **3.00 Mk.**

„Für Vaterland und Ehre" Prachtband, 512 Seiten, in Ganzleinen eleg. geb. Die Geschichte des Krieges 1914 von Beginn an auf Grund amtlicher Berichte und solcher von Mitkämpfern zu Wasser und zu Lande, mit ca. 400 Illustrationen.

Das bedeutende Werk bietet nicht nur eine trockene Geschichte des Krieges. Die Tatsachen des Krieges, wie sie amtlich gemeldet wurden, sind von berufenen Mitarbeitern beleuchtet und in ihrer Bedeutung gewürdigt. Die einfachen und doch so erhabenen, die ruhigen und doch so patriotisch packenden Worte **Kaiser Wilhelms und Kaiser Franz Josefs**, die Reden aus der denkwürdigen Reichstagssitzung vom 4. August, die Erlasse der Fürsten, die vielen öffentlichen vaterländischen Kundgebungen haben in dem Werke Aufnahme gefunden, um in jedem Hause dauernd erhalten zu bleiben. **Eine grosse Anzahl von Berichten von Kriegsteilnehmern, Feldpostbriefen, Marsch- und Kriegslieder gestalten den Inhalt hochinteressant und bedeutsam. Zahlreiche Illustrationen erläutern den Text.**

„Bismarck"
das Jahrhundert der deutschen Einigung
192 Seiten im Format 34×21 cm, enthaltend:
das Leben des grossen Deutschen und seiner Umgebung, mit zirka 250 teils ganzseitigen Illustrationen nach berühmten Meistern und nach Originalphotographien, auf Kunstdruck gedruckt, in hochelegantem geprägten Einband.

Zum Ausnahmepreis von je Mk. 3.00 erhältlich in unseren Geschäftsstellen **Gr. Ulrichstrasse 16, Leipzigerstrasse 34, Burgstrasse 7** und in unseren auswärtigen Vertriebsstellen. Bestellungen nehmen auch alle Zeitungsträger entgegen.

General-Anzeiger für Halle und die Provinz Sachsen.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-853250-191502213/fragment/page=0002