

Auer Tageblatt

und Anzeiger für das Erzgebirge

Verantwortlicher Redakteur:
Fritz Kroll.
Für die Inserate verantwortlich:
Walter Kraus.
Beide in Aue i. Erzgeb.

mit der wöchentlichen Unterhaltungsbeilage: **Illustriertes Sonntagsblatt.**

Druck und Verlag:
Auer Druck- u. Verlags-Gesellschaft
in Aue i. Erzgeb.

Sprechstunde der Redaktion mit Ausnahme der Sonntage nachmittags von 4-5 Uhr. — Telegramm-Adresse: **Tageblatt Aue.** — Fernsprecher für unversandt eingehende Manuskripte kann Gewähr nicht geleistet werden.

Bezugspreis: Durch unsere Boten frei ins Haus monatlich 50 Pfg. Bei der Geschäftsstelle abgeholt monatlich 40 Pfg. und wöchentlich 10 Pfg. — Bei der Post bestellt und selbst abgeholt vierteljährlich 1.50 Mk. — Durch den Briefträger frei ins Haus vierteljährlich 1.92 Mk. — Einzelne Nummer 10 Pfg. — Deutscher Postzeitungs-Katalog. — Erscheint täglich in den Mittagsstunden, mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen.

Annahme von Anzeigen bis spätestens 9 1/2 Uhr vormittags. Für Aufnahme von größeren Anzeigen an bestimmten Stellen kann nur dann gebürgt werden, wenn sie am Tage vorher bei uns eingehen. Inserationspreis: Die nebeneinanderstehende Korpuszeile oder deren Raum 10 Pfg., Reklamen 25 Pfg. Bei größeren Aufträgen entsprechender Rabatt.

Diese Nummer umfasst 6 Seiten.

Das Wichtigste vom Tage.

Die beiden verschütteten Bergarbeiter auf Zechen Pring-Regent wurden, nachdem sie 123 Stunden eingeschlossen waren, gerettet. (S. N. a. a. Welt u. Tel.)

Die Strafprozeßkommission hat sich bis zum 20. September vertagt.

In Riga wurde gestern anlässlich der 200. Jahrfeier der Vereinigung Liplands mit Rußland in Gegenwart des Zaren ein Denkmal Peters des Großen enthüllt. (S. N. a. a. Welt)

Der nächste internationale Eisenbahntongress wird in Berlin abgehalten werden.

In Albanien fanden wieder mehrere Kämpfe der türkischen Truppen mit den Aufständischen statt. (S. pol. Tagesch.)

Wetterbericht: Witterung am 18. Juli: Westwind, wolfig kühl, zeitweise Niederschlag.

Deutschland und England.

Erst wenige Tage sind es her, daß von englischen Blättern wieder einmal eine liebliche Hege gegen Deutschland inszeniert wurde. Zum Glück geschah das mit mäßigem Erfolg, zumal die offiziellen Stellen keinen Zweifel darüber ließen, daß sie die Anschauungen, die in jener Sache vertreten waren, in keiner Weise teilten. Im Hinblick auf dieses Treiben gewisser unverantwortlicher Stellen hat es wohl der augenblicklich leitende Staatsmann Englands, Herr Asquith, unternommen, gelegentlich einer parlamentarischen Campaigne die herzlichsten Worte zu wählen, um dem Standpunkt der Regierung gegenüber Deutschland Ausdruck zu geben. Anlässlich der Beratung des Flottenbausetzes hat der Premierminister eine glänzende Rede gehalten, die das Verhältnis Englands zu Deutschland und die Flottenpolitik beider Mächte beleuchtet. Seltener hat man von dieser Stelle so freudige Worte gefunden, wie in der

Donnerstagsitzung des Unterhauses. Auf das Entschiedenste betonte Herr Asquith, daß die englische Flottenvermehrung unter keinen Umständen als ein feindseliger Akt gegen die befreundete deutsche Nation angesehen werden dürfe. Der Kabinettschef begnügte sich aber nicht mit dieser Feststellung, er knüpfte daran noch weitere Ausführungen, in denen er sich über die Annäherung beider Mächte eingehend ausließ, und die zunehmende Wärme und Einigkeit konstatierte. Er begrüßte die Bemühungen zwischen beiden Völkern, eine gegenseitige Verständigung zu erzielen, auf das Freundlichste und vergah nicht, zu betonen, daß man auch die deutschen Flottenrüstungen unter keinen Umständen als gegen England gerichtet betrachten dürfe.

So ausdrücklich hat sich bisher noch kein englischer Staatsmann gegenüber Deutschland geäußert und uns volle Gewissheit widerfahren lassen. Betonte doch Herr Asquith ausdrücklich, daß Deutschland seine eigene Politik verfolgen und seine Interessen zu wahren habe. Er wies darauf hin, daß Deutschland eine große Weltmacht mit weit entfernten Kolonien sei, sein Handel wachse überall und die deutschen Staatsmänner und das deutsche Volk hätten ein Recht darauf zu glauben, daß sie ihre Stellung als große Weltmacht und ihre wachsenden Interessen in allen Weltteilen nicht ohne Vergrößerung ihrer Flottenmacht verteidigen könne. Sonst betonte man von englischer Seite immer nur das Recht Englands, seine Flotte zu verstärken, unterließ es aber stets wohlweislich, diese Berechtigung auch anderen Mächten zuzuerkennen.

Man wird sich der Worte des Herrn Asquith freuen dürfen, da sie ersichtlich von aufrichtigem Herzen kommen und die Stimmung der englischen Regierungskreise wiederpiegeln. Gewiß fehlt es in England nicht an einer einflussreichen Strömung, die von Deutschland nichts wissen will und in ihm lediglich den Rivaleen auf allen Gebieten erblickt. So lange die Regierung diesen Einflüsterungen kein Gehör schenkt und sich von chauvinistischen Erregungen freihält, kann man ohne Besorgnis in die Zukunft blicken, damit jenen Leuten mehr und mehr das Terrain abgraben würde, welche die Verhetzung gegen Deutschland gleichsam zu ihrer Lebensaufgabe gemacht haben. Deutscherseits begt man nirgends irgendwelche feindselige Gesinnungen gegenüber England, es ist ein Märchen, wenn jenseits des Kanals erzählt wird, der Deutsche betrachte England gewissermaßen als Feind und wenn zuweilen auch deutsche Blätter eine scharfe Sprache gegenüber England führen, so geschieht dies immer nur nach dem Grundsatz: Wie es in den Wald hineinregnet, so schallt es auch wieder heraus. Gerade in Deutschland würde man es durchaus begrüßen, wenn eine gewisse Sänbigkeit in die Beziehungen zu England eintreten würde, die nur im beiderseitigen Interesse auf allen Gebieten liegen könnte.

Zur Frage der Schiffsahrtsabgaben.

In einer kritischen Wäpung untersucht die Sächsische Industrie, Organ des Verbandes Sächsischer Industrieller, in ihrer Nr. 18 vom 10. Juli d. J., den vom Bundesrat vor kurzem vorgenommenen Entwurf eines Gesetzes über die Erhebung von Schiffsahrtsabgaben. In dem Aufsatz wird zunächst der Energie und Festigkeit gedacht, mit der die sächsische Regierung jahrelang sich gegen die Erhebung von Abgaben auf den freien Strömen gewendet hat und es werden weiter die Gründe gewürdigt, die für das endliche Nachgeben der sächsischen Regierung maßgebend gewesen sind. Bei der Behandlung der Zugeständnisse, die Preußen für die Aufgabe des Widerstandes gemacht hat, hebt die Sächsische Industrie zunächst hervor, daß die versprochene Vertiefung der Fahrtrinne der Elbe eigentlich unter die Zahl der Zugeständnisse nicht gerechnet werden kann, da man eine solche Vertiefung der Fahrtrinne der Elbe in Sachsen nicht nur nicht wünscht, sondern für die bestehenden Verhältnisse der Elbschiffahrt direkt für nachteilig, abgesehen davon, daß an ihrer Durchführbarkeit starke Zweifel bestehen. Was die Vertiefung der Interessen Sachsens in den für die Anwendung und Durchführung des Gesetzes geschaffenen Organen betrifft, so wird zwar die Vertretung Sachsens im Elberverband als ausreichend erachtet, die Vertretung in dem Strombeirat der Interessenten jedoch als völlig ungenügend bezeichnet. Die Stimmverhältnisse sind nach dem Entwurf solche, daß Sachsen nicht in der Lage ist, in diesem Strombeirat einen seinen Interessen entsprechenden Einfluß auszuüben. Die bedenklichsten Mängel des Gesetzes liegen aber darin, daß keine Zusicherungen darüber abgegeben worden sind, daß Abgaben auf Rhein und Elbe bez. auf allen deutschen Strömen nur gleichzeitig erhoben werden dürfen und daß die Einführung von Schiffsahrtsabgaben nur dann erfolgen soll, wenn Oesterreich und Holland zustimmen. In dieser Beziehung heißt es in dem Aufsatz:

Knachdrücklich verlangt muß ferner die Zusicherung werden, daß die Abgaben nicht eher erhoben werden, als bis Holland und Oesterreich zugestimmt haben. Eine solche Bestimmung fehlt ebenfalls in dem Entwurf, und darin liegt entschieden eine große Gefahr. Es wird daher nötig sein, bei den weiteren gesetzgeberischen Verhandlungen über den Entwurf auf der Ausnahme einer solchen Bestimmung in das Gesetz unbedingt zu bestehen. Der ganze Verlauf der Schiffsahrtsabgabenfrage hat gezeigt, daß man sich auf Zusicherungen nicht verlassen kann. Hat ja nicht einmal die Reichsverfassung ausgereicht, um das Zustandekommen dieses Gesetzes zu verhindern! Wie Oesterreich und Holland sich stellen, ist vorläufig noch ungewiß. In der Praxis werden teilweise widersprechende Nachrichten verbreitet. Um so notwendiger ist es aber, daß das Gesetz selbst die nötigen Kautelen enthält, die

Was Alles auf Reisen vergessen wird.

Eine Betrachtung von H. Ostler Klauemann.

Nachdruck verboten.

Es gibt eine Zeit im Jahre, wo die menschliche Vergesslichkeit wahre Orgien feiert. Das ist die Reisezeit. Schon beim Verlassen der Wohnung beginnt das Vergessen. Leider belehrt uns die ungalante Statistik mit aller nur erdenklichen Deutlichkeit, daß das Vergessen bei dem weiblichen Geschlecht viel häufiger vorkommt als beim männlichen. Auf zehn vergeßliche Frauen kommen ungefähr erst zwei vergeßliche Männer, ausgenommen sind natürlich die Professoren, die seit Jahrzehnten das durch die Witzblätter verbrachte Recht haben, ihre Regenschirme zu vergessen. Das Vergessen beginnt also schon mit dem Verlassen der Wohnung. Es wird wirklich vergessen, Gasflammen auszulöschen, so daß sie wochenlang zwecklos brennen; es wird vergessen, Wasserleitungshähne zu schließen, so daß Ueberschwemmungen in der verlassenen Wohnung entstehen. Es wird vergessen, das Frühstück abzubestellen, das in Form von frischem Gebäck durch eine Klappe in den Korridor geworfen wird, und bei der Rückkehr fällt der Wohnungsinhaber im Korridor über einen Berg altbackener Semmeln. Auf der Treppe kehrt beim Fortgang die vergeßliche Hausfrau noch dreimal um, und wenn sie Glück hat, muß sie, bereits auf dem Bahnhof angelangt, noch in einer Droßke abermals nach Hause rufen, weil sie etwas sehr Wichtiges: das bereits vorher gelöste Billett oder das Reisegehd vergessen hat.

Aber nehmen wir an, wir sitzen im Jugo und führen in das Land hinein. Hier beginnt das Vergessen von neuem. Wer sich davon überzeugen will, was vergessen wird, der gehe nur in die Kiesenlagerstätten der deutschen Eisenbahndirektionen, wo die Fundgegenstände aufbewahrt werden, und er wird sich über die menschliche Vergesslichkeit entsetzen und erfahren, daß naturgemäß während der Reisezeit die Fundgegenstände sich besonders stark

vermehrten. Bei dieser Gelegenheit sei aber Leserinnen und Lesern das folgende wichtige Resultat mitgeteilt: Sowohl in den Fundstellen aller Verkehrsanstalten, wie in den Hotels ergibt sich die Erfahrung, daß die wertvollsten Fundobjekte niemals abgeholt werden, wohl aber die Gegenstände, die geringen oder gar keinen Wert haben, wie besonders alte Regenschirme und Spazierstöcke. Aus dieser Erfahrung mögen Leserin und Leser die wichtige Lehre ziehen, daß sie bei größeren Verlusten auf der Reise, die durch das Vergessen wertvoller Gegenstände entstehen, nach den verlorenen Gegenständen wederholt an den zuständigen Stellen, also in den Fundstellen der Verkehrsanstalten und in den Bureaus der Hotels nachfragen. Anscheinend begnügt man sich mit der einmaligen Nachfrage. Der gefundene Gegenstand ist aber entweder noch nicht gefunden, oder er ist noch nicht bis an die Fundstelle gelangt, und trotzdem dies später geschieht, kommt er nie wieder in die Hände des Besitzers, weil dieser es nicht für nötig hält, nach einiger Zeit wiederholt anzufragen.

Im Eisenbahnzuge vergessen werden vor allem die Gegenstände, die man aus der Hand legt, also: Spazierstöcke, Regenschirme, Krimtseher, Kellertaschen, Koffer, einzelne Pakete, Zigarrentaschen, Zigarrenspitzen, Tabakspfeifen, Brillen, Kneifer, Bücher, Plaisirs, Kesselschuhe, Schwals, zahllose Handtaschen und Pompadours, Fächer, Handschuhe, Taschentücher. Dazu kommen die meist wertvollen Sachen, die man aus den Taschen verliert: Schlüsselbünde, Portemonnaies, Briefstaschen (oft mit sehr reichem Inhalt an Banknoten), Taschenuhr, Notizbücher, Uhren (in staunenswerter Menge) und darunter kostbare goldene Stücke. Es kommen dazu die Gegenstände, die einem vom Leibe fallen, ohne daß man in der Erregung des Reisefiebers oder im Gedränge des Ein- und Aussteigens etwas davon merkt. Solche Gegenstände sind meist kostbar und bestehen aus Armbändern, Broschen, Anhängseln, Haarkämmen in kostbarem Metall, Damenuhren, Busennadeln, Fingerringen, die zu Lose sitzen, Gürteln mit kostbaren Schnallen, Orden und Ehrenzeichen usw. Manche

dieser Gegenstände rutschen so tief in die Polsterzwischenräume erster und zweiter Klasse, daß sie erst nach Jahren gefunden werden, wenn der Wagen zum Zweck einer größeren Reparatur oder Generalreinigung zum Teil auseinandergenommen wird.

Es wird manchem Leser übertrieben erscheinen, daß jemand seine Kellertasche oder seinen Kesseltasche vergißt. Er wird das für geradezu unmöglich halten, weil erstens jeder Mensch beim Verlassen des Wagens an sein Gepäck denkt, dann aber auch weil die menschliche Vergesslichkeit nicht. Der gehe aber in eines der Fundmagazine und sehe sich dort die Berge von Hunderten von vergessenen Koffern und Kellertaschen an, die überhaupt niemals wieder abgefordert werden. Es steht aber statistisch fest, daß z. B. in einem Jahre auf den Bahnhöfen in London 2800 leberne Kellertaschen wertvoller Art und mit wertvollem Inhalt aufgefunden worden sind, die von den Reisenden in den Eisenbahnmagazinen vergessen worden waren. Aber es werden ja nicht nur Kellertaschen von den Passagieren vergessen, sondern auch lebende Kinder. Daß die Mutter, die im Wagenabteil den Säugling im Strickfassen beiseite gelegt hat, sich so ausgezehnet mit Mitreisenden unterhält, daß sie beim Aussteigen den Säugling liegen läßt, ist wiederholt vorgekommen. Aber ebenso wurden Kinder bis zu sechs und acht Jahren, die im Wagen oder im Wartesaal eingeschlafen waren, von ihren Angehörigen vollständig vergessen. Im Oktober 1906 hat eine mit dem westfälischen Zuge in Kassel eintreffende Mutter ihre beiden kleinen Kinder, die eingeschlafen waren, beim Aussteigen vollständig vergessen. Diese Leistung dürfte allerdings den Rekord der Reisevergesslichkeit darstellen. Es ist eben nichts so wertvoll, daß es nicht vergessen werden könnte. Man hat in den Gepäckneben der Eisenbahnmagazine, auf den Ecken der Straßenbahnmagazine Pakete mit Wertpapieren im Werte von vielen Hunderttausenden gefunden, welche die Besitzer einfach vergessen hatten. Auch auf