Auer Tageblatt

Anzeiger für das Erzgebirge

mit der wöchentlichen Unterhaltungsbeilage: Auer Sonntagsblatt.

Bezugspreis: Durch unsere Boten frei ins Haus monatlich 60 Pfg. Bei der Geschäftsstelle abgeholt monatlich 50 Pfg. u. wöchentlich 10 Pfg. Bei der Post bestellt und nicht abgeholt vierteljährlich 1.50 Mk., monatlich 50 Pfg. Durch den Briefträger frei ins Haus vierteljährlich 2.22 Mk., monatlich 74 Pfg. Erscheint täglich in den Mittagsstunden, mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen. Unsere Zeitungsträger und Ausgabestellen, sowie alle Postanstalten und Briefträger nehmen Bestellungen entgegen.

Sprechstunde der Redaktion mit Ausnahme der Sonntage nachmittags 4—5 Uhr. — Telegramm-Adresse: Tageblatt Auerzgebirge. Fernsprecher 53.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann Gewähr nicht geleistet werden.

Insertionspreis: Die sechsgespaltene Korpuszeile oder deren Raum für Inserate aus Auer und den Ortsteilen des Amtsgerichts Schwarzenberg 25 Pfg., sonst 18 Pfg. Reklamezeile 50 Pfg. Bei größeren Aufträgen entsprechender Rabatt. Beilagen von Anzeigen bis 5 Uhr nachmittags. Für Fehler infolge unleserlicher oder in der Erscheinungsweise dem Gewähr nicht geleistet werden, wenn die Aufgabe des Inserates durch Fernsprecher erfolgt oder das Manuskript nicht deutlich lesbar ist.

Nr. 247. | Donnerstag, 23. Oktober 1913. | 8. Jahrgang.

Diese Nummer umfaßt 8 Seiten.

Das Wichtigste vom Tage.

Der Arbeitsnachweis des sächsischen Landeskulturrates führt am 12. November einen gemeinsamen Rücktransport der ausländischen Landarbeiter durch.

•

Der bayrische Reichsrat wird bereits am 27. Oktober zusammentreten, um die Mitteilungen der Regierung über die Königsfrage entgegenzunehmen.

•

Daily Chronicle meldet, es sei ermächtigt, mitzuteilen, daß der deutsche Marinestaatssekretär positiv erklärt habe, daß Deutschland nicht von seinem festgesetzten Flottenprogramm abgehen wird.

•

Der russische Ministerrat setzte für Rußlands Beteiligung an der Internationalen Buchgewerbe-Ausstellung Leipzig 1914 eine Beihilfe von 260 000 Mark aus.

•

Die Eisenbahn- sowie die Telegraphenverbindungen Spaniens mit Portugal sind abgeschnitten. Man glaubt an eine Gegenrevolution im großen Maßstabe.*)

*) Näheres siehe an anderer Stelle.

Ein Mißklang.

Die Feier am Völkerschlachtdenkmal hat eine Kritik erfahren von einer Seite, von der man es nicht erwartet hätte. Die Wiener Reichspost nennt es, wie wir schon meldeten, eine Taktlosigkeit, daß die Festrede des Geheimen Hofrats Thieme weder des österreichischen Oberfeldherrn in der Völkerschlacht gedacht hatte und auch nicht erwähnte, daß Rußland den größten Heeresanteil gestellt habe. Die Reichspost gilt als das Organ des Erzherzog-Thronfolgers Franz Ferdinand, der als Vertreter des österreichischen Kaisers der Feier in Leipzig beiwohnte. Der Schluß liegt wahrlich nahe, daß das Wiener Blatt diesen Vorstoß gegen die Rede des Herrn Thieme nicht gemacht hätte, wenn nicht auch der Erzherzog selbst über die Nichterwähnung des Fürsten Schwarzenberg etwas verschnupft wäre. Wir wollen nicht behaupten, daß dieser Schluß unbedingt zutreffend ist, da es doch nicht angeht, den österreichischen Thronfolger für jede Auslassung der Reichspost verantwortlich zu machen, wir wollen auch jetzt in dieser Erinnerungszeit, die Deutsche und Oesterreicher einen soll, nicht durch eine historische Abwägung der Verdienste Oesterreichs und des Fürsten Schwarzenberg und der Verdienste Preußens und seiner Heerführer die mißgestimmten Töne noch vermehren, die jetzt aus Wien herüberklingen. Uns gibt die Wiener Kritik allein Anlaß, auch ein paar kritische Worte zu der Feier in Leipzig zu sagen, die sich allerdings in ganz anderer Richtung bewegen als die der Reichspost.

Das ragende Monument, das sich bei Probstheida erhebt, ist ein Werk des deutschen Volkes; aus freiwilligen Gaben flossen die Mittel und wohl kaum einer der Geber hat daran gedacht, daß er damit zu einem Denkmal österreichischen und russischen Waffenruhms beisteuerte. Die weitaus meisten der Spender haben vermutlich überhaupt nicht die Empfindung gehabt, für ein Schlachtendenkmal in dem landläufigen Sinne Geld zu geben. Die Leipziger Schlacht ist dem heutigen Geschlecht in seiner großen Masse doch fremd geworden. Denn es kennt sie nur noch aus der Geschichtsstunde. In der lebendigen Erinnerung wird sie überstrahlt von den Siegen des Jahres 1870/71; von diesen leben noch viele Tausende Mitkämpfer unter uns, diese werden unseren jungen Soldaten in Gedenkfeiern nahe gebracht. Die Feier in Leipzig bedeutete etwas ganz anderes als eine Schlachtenfeier. Sie galt der Geburtsstunde der neuen deutschen Nation; sie galt der Zeit, in der das deutsche Volk sich zum ersten Male wieder nach jahrhundertelanger territorialer Zerrissenheit auch politisch als Einheit fühlte, in welcher der Geist erschaffen wurde, der 1870/71 zur Reife kam. Und davon soll das Denkmal zeugen, das ein deutsches Denkmal ist. Wenn daher Herrn Thiemes Rede allein diesen deutschen Charakter der Feier hervorhob, so liegt das in dem innersten Wesen unserer Auffassung der Leipziger Schlacht wohl begründet. Aber man versteht es wohl, wenn man in Wien — in Petersburg werden diese Empfindungen vielleicht geteilt — nicht gerade erbaut von dem Verlauf der Feier ist. Und da müssen wir uns doch die Frage vorlegen, ob es nicht nützlich gewesen wäre, der Denkmalsweihe ein mehr deutschnationales Gepräge auch in der äußeren Gestaltung zu geben. Mochten die österreichischen und russischen Regimenter, die der Leipziger Schlacht unter ihren Ruhmestagen denken, ihre Abordnungen senden, ob es am Platze war, Rußland und Oesterreich gleichsam offiziell in der Person ihrer Monarchen oder doch deren Vertreter zu dieser Einweihung eines deutschen Nationaldenkmals einzuladen, das konnte von vornherein Bedenken erregen und diese Bedenken sind durch die Auslassungen der Wiener Reichspost noch gekräftigt worden. Wäre die deutsche Art des Festes auch in dem äußeren Rahmen ausschließlicher betont worden, so wäre es auch vielleicht möglich gewesen, der Feier ein volkstümlicheres Gepräge zu verleihen. Wir sagen: es wäre möglich gewesen. Denn die doch rein deutsche Kehlheimer Feier hat leider bewiesen, daß das Mögliche keineswegs auch stets getan wird.

Politische Tagesschau.

Auerbach, 23. Oktober.

Zur monarchistischen Verschwörung in Portugal.

Nach den vom portugiesischen Ministerpräsidenten Alfonso Costa an den in Paris weilenden Minister des Aeußeren erstatteten Berichten wurden die Fäden der mißglückten Verschwörung von monarchistischer Seite gelenkt. Die Grundzüge des Planes wären folgende gewesen: Verschwörer in der Uniform von Polizisten und republikanischer Garde sollten nachts in die Polizeistation und in die Militärschule sich Eintritt verschaffen, gefälschte Instruktionen vorzeigen und sich die Gefolgschaft eines Teiles der bewaffneten Macht sichern, um mit Hilfe der aus dem Gefängnisse von Limoeiro zu befreienden monarchistischen Gefangenen die Posten vor den Ministerien zu überwältigen und sich der telephonischen und telegraphischen Leitungen in diesen Ministerien zu bemächtigen. Gleichzeitig sollte durch das Aufreißen von Eisenbahnschienen der Zuzug der republikanischen Truppen aus dem Umkreise der Stadt und aus der Provinz verhindert werden. Entlang der nach Lissabon führenden Bahnstrecke waren Bombenwerfer aufgestellt. Der Ministerpräsident erklärte in einer Depesche an den Minister des Aeußeren: Bleiben Sie ruhig in Urlaub. Es ist keine Gefahr. Wir sind Herren der Situation. — Von portugiesischer monarchistischer Seite wird erklärt, daß die republikanische Lissaboner Geheimpolizei keine andere Beute gemacht habe, als einige von antirepublikanischen Schneidern vorzüglich nachgemachte Uniformen: Alles in allem eine Kostümprobe, bei der noch nicht alles klappte.

*

* **Der Bundesrat und die Jesuitenfrage.** Aus Bundesratskreisen will ein Berliner Blatt die Versicherung erhalten haben, daß der Bundesrat im vorigen Jahre die Ansicht der Mehrheit der verbündeten Regierungen in bezug auf den Fortbestand und die Handhabung des Jesuitengesetzes klar zum Ausdruck gebracht habe und daß keine Veranlassung vorliege, die Jesuitenfrage neuerlich zu beraten.

* **Sjasonows Konferenzen in Berlin.** Ueber den Besuch des Ministers Sjasonow in Berlin verlautet, daß der russische Minister im Laufe des Dienstags mehrere Unterredungen mit dem Reichskanzler und dem Unterstaatssekretär Zimmermann gehabt hat, an denen auch der russische Botschafter teilnahm. Diese Unterredungen boten Gelegenheit zu einer freundschaftlichen Aussprache über die schwebenden Fragen. Irgendeine amtliche Mitteilung soll über den Inhalt dieser Unterredungen nicht herausgegeben werden.

* **Die bayerische Reichsratskammer und die Königsfrage.** Zum Zusammentritt der bayerischen Kammer der Reichsräte

Technische Rundschau.

Nachdruck verboten.

(Die Spurweite der Eisenbahnen. — Der Großbahnzug. — Kohlenfeuerung und Oelfeuerung auf Schiffen. — Die Petroleumbriketts. — Eine neue Glühlampe. — Von der Luftschiffahrt. — Ein Ballonstoff mit Wärmeschutz. — 19000 Kilometer Kabellänge. — Vom Telefonnetz der Zukunft.)

Unsere heutigen Eisenbahnen entsprechen in mancherlei Hinsicht nicht mehr den Anforderungen des in den letzten Jahrzehnten so sehr gewachsenen Verkehrs. Insbesondere macht sich dieser Uebelstand bei den Güterzügen geltend, bei denen die Fassungskraft der Wagen nach mancherlei Richtungen hin beschränkt ist. Die hauptsächlichste dieser Beschränkungen liegt in der zu geringen Spurweite der Geleise. Unter der Spurweite versteht man bekanntlich den Abstand zwischen den inneren oberen Teilen der Schienen. Sie beträgt bei fast allen Bahnen der Welt 1435 Millimeter. Nur wenige Staaten, wie z. B. Rußland, haben eine größere Spurweite. Die eben erwähnte sonderbare Zahl rührt noch aus den Kindertagen unseres Eisenbahnwesens her, wo man alle Lokomotiven aus England beziehen mußte, da sich auf dem Festlande noch keine Maschinenfabriken befanden, die derartige Dampfwagen herzustellen vermochten. In England aber hatte die Behörde dem Erfinder der Lokomotive, George Stephenson, vorgeschrieben, daß der Abstand zwischen den beiden Rädern und damit auch der zwischen den Schienen nicht mehr betragen dürfe, als bei den damaligen Postkutschen, für die genaue Abmessungen vorgesehen waren. Diese Spurweite erwies sich als zu eng und mit vieler Mühe setzte Stephenson schließlich die Genehmigung einer solchen von 5 alten englischen Fuß und 8½ Zoll durch, was 1435 Millimetern entspricht. Auf diese Weise ist unsere heutige Spurweite entstanden, die sich nun, nachdem die Bahnnetze aller Länder ausgebaut sind, natürlich nicht mehr ändern läßt. Ergeben sich hieraus schon für den Personenverkehr mancherlei Uebelstände, so hat der Güterverkehr ganz besonders darunter zu leiden. Die Güterwagen fassen im allgemeinen 10 000 Kilogramm, und wenn man ihre Fassungskraft auch in neuerer Zeit in einzelnen Fällen darüber hinaus gesteigert hat, so konnte damit eine gründliche Abhilfe doch nicht erzielt werden. Trotzdem Deutschland über mehr als 82 000 Güterwagen verfügt, herrscht doch sehr oft ein großer Wagenmangel, weil eben infolge der mangelnden Fassungskraft des einzelnen Wagens ständig sehr viele im Betrieb sein müssen. Aber auch die Güterzüge erhalten infolge des eben erwähnten Uebelstandes eine sehr beträchtliche Länge, wodurch sich Mißstände bei der Bremsung, der Zusammenstellung usw. usw. ergeben. Man hat nun von technischer Seite die verschiedensten Vorschläge zur Abhilfe gemacht, unter denen der des Großbahnzuges wohl die meiste Aussicht auf eine dereinstige Verwirklichung haben dürfte. Der Großbahnzug wird dadurch gewonnen, daß man zu den bisherigen zwei Schienen des Gleises noch eine dritte hinzufügt, die von der einen einen Abstand von zwei Metern hat. Dadurch entsteht eine Spurweite von gleicher Größe und es wird ermöglicht, Wagen zu bauen, von denen jeder einzelne Lasten von 100000 Kilogramm zu befördern vermag. Die Güter, zu deren Beförderung bisher ein Zug von 370 Meter Länge nötig war, würden dann mit einem solchen von nur 110 Meter Länge befördert werden können. Freilich ergeben sich für die Einführung derartiger Großbahnzüge noch mancherlei Schwierigkeiten, insbesondere würden die nötigen Umbauten der Dämme, Tunnels usw. usw. beträchtliche Kosten erfordern. Da aber die Notwendigkeit einer solchen Umwandlung unseres Güterverkehrs sich in immer stärkerem Maße geltend macht und auch für die Zukunft mit einem ständigen Wachsen des Verkehrs zu rechnen sein dürfte, so kann die Schaffung der Großbahn wohl nur eine Frage der Zeit sein.

Unter den Neuerungen, die sich auf dem Gebiete des Seewesens vollziehen, hat besonders die Heizung der Schiffskessel mit flüssigen Brennstoffen große Hoffnung erweckt. Sie bietet gegenüber der Kohlenfeuerung eine ganze Anzahl von Vorteilen. Zunächst ist das Brennmaterial rascher eingenommen, dann läßt es sich auf geringerem Raume transportieren, der Betrieb ist bei weitem sauberer, die Ausnützung eine höhere, die Bedienung kann vermindert werden usw., usw. Außerdem aber ist es möglich, die Rückstände der Petroleumindustrie, für die man bisher keine richtige Verwendung hatte, nutzbringend zu verwerten. Trotz aller dieser Vorteile führte sich die Oelfeuerung auf den Schiffen doch nicht so schnell ein, als man bei den ersten Versuchen erwartete. Es liegt dies hauptsächlich daran, daß die für Kohlenfeuerung eingerichteten Kessel erst nach großen kostspieligen Umbauten für Oelfeuerung benutzt werden können. Des weiteren bilden die für die Oele vorgesehenen Vorratsräume unter Umständen eine Gefahr für die Schiffe. Sind sie nämlich mehr oder minder entleert, so schwanken die noch darin befindlichen Flüssigkeitsmassen bei hohem Seegang hin und her, wodurch das Schiff selbst in beträchtliche Schwankungen versetzt werden kann. Außerdem muß die Ladung unter Berücksichtigung dieses Umstandes nach besonderen Gesichtspunkten verstaut werden. Alle diese Tatsachen haben dazu geführt, daß sich die Feuerung mit Petroleumöl, trotz ihrer vielen Vorzüge, nicht so rasch einführte. Da sie aber sowohl für den Schiffsbetrieb, wie für die gesamte Petroleumindustrie große wirtschaftliche Vorteile in sich schließt, so hat man nunmehr einen Ausweg gefunden, der die Verwendung der Petroleumrückstände gestattet, ohne jedoch die bisherigen Vorteile auszuschließen. Dieser Ausweg besteht darin, daß man aus den Petroleumölen Briketts herstellt, sie also in einen festen Körper überführt. Zu diesem Zwecke werden die Rückstände der Petroleumindustrie, die schwere dunkle Oele darstellen, mit Stearinsäure und Natronlauge gekocht. Nach der Abkühlung hat sich eine Art von durchsichtiger Seife gebildet, die man einige Zeit lagern läßt, wodurch sie immer fester wird. Diese seifenartige Masse zerschneidet man in Würfel, die sich ähnlich wie auch andere Briketts leicht aufbewahren, verladen und verfeuern lassen. Heizt man damit, so geht das Petroleumöl wieder in den flüssigen Zustand über