

Auer Tageblatt

Anzeiger für das Erzgebirge mit der wöchentlichen Unterhaltungsbeilage: Auer Sonntagsblatt.

Bezugspreise: Durch unsere Seiten sind im Jahre monatlich 60 Pfg. Bei der Geldkassette abgeholt monatlich 60 Pfg. u. wöchentlich 10 Pfg. Bei der Post bezogen sind abgeholt monatlich 1.20 Mk., monatlich 60 Pfg. Durch den Briefträger sind im Jahre monatlich 1.20 Mk. u. wöchentlich 10 Pfg. Erhaltenlich in den Mägdeburger, mit Ausnahme von Göttingen und Hildesheim. Unsere Zeitungsbeilage und Ausgabestellen, sowie alle Postanstalten und Briefträger nehmen Bestellungen entgegen.

Verantwortlicher: Die Redaktion. Druck: Die Druckerei. Druckort: Auer. Druckzeit: Vormittags 10 Uhr. Drucknummer: 10000. Druckjahr: 1914. Druckpreis: 1.20 Mk. pro Jahr. Druckbeilage: 10 Pfg. pro Woche. Druckabonnement: 1.20 Mk. pro Jahr. Druckbeilage: 10 Pfg. pro Woche. Druckabonnement: 1.20 Mk. pro Jahr.

Sprechstunde der Redaktion mit Ausnahme der Sonntage nachmittags 4-5 Uhr. — Telegramm-Adresse: Tageblatt Erzgebirge. Preis pro Stück 50. für unverlangt eingesandte Manuskripte kann Gewähr nicht geleistet werden.

Nr. 126.

Donnerstag, 4. Juni 1914.

9. Jahrgang.

Diese Nummer umfaßt 8 Seiten.

Das Wichtigste vom Tage.

Die neue Luftfahrabteilung im Kriegsministerium hat zum Chef den Oberleutnant Dschmann erhalten, den bisherigen Leiter der Verkehrsabteilung.

Admiral von Cavalle, bisher Direktor des Verwaltungsdepartements des Reichsmarineamts, wurde zum Unterstaatssekretär des Reichsmarineamts ernannt.

Der Oberst Robsjanka ist mit 217 gegen 9 Stimmen zum Präsidenten der russischen Reichsduma wiedergewählt worden.

Bei dem Untergang des Dampfers Empress of Ireland sind 1024 Personen ertrunken und 452 gerettet worden. Unter den Geretteten befinden sich 288 Mann der Besatzung.

Die albanischen Aufständischen haben die Stadt Kroja eingenommen; die Lage des Nordens scheint gefährdet zu sein.

Die Teilstrecke der Bagdad-Eisenbahn von Bagdad nach Samira ist in einer Länge von 62 Kilometern dem Betrieb übergeben worden.

*) Näheres siehe an anderer Stelle.

Wetterbericht am 5. Juni: Nordostwind, wolky, kühl, zeitweise Regen.

Französische Ministerkrise.

Das Kabinett Doumergue hat dem Präsidenten Poincaré nach seiner Rückkehr aus der Bretagne seine Demission angeboten. Doumergue glaubt seine Pflicht erfüllt zu haben im Interesse seiner Partei, die Wahlbewegung zu leiten; andererseits ist er der Ansicht, daß die neue Kammer ihm nicht die Mehrheit bringt, die in allen Fragen zuverlässig sein dürfte, die er für unangreifbare Selbstverständlichkeiten hält. Viviani, einer der Gegner der dreijährigen Dienstzeit und jetzt Unterrichtsminister des Kabinetts Doumergue, hat die meisten Aussichten, mit der Bildung des Kabinetts betraut zu werden. Er gab seine erste größere politische Rolle im großen Ministerium Waldeck-Rousseaus und war einer der ersten Sozialisten, die ein Portefeuille in einem bürger-

lichen Ministerium annahmen. Außer ihm scheint der frühere Kriegsminister Messimy größere Aussichten zu haben. Messimy, der am Montag zum ersten Vizepräsidenten der Deputiertenkammer gewählt wurde, hat sein Amt bereits wieder niedergelegt, da er sich anscheinend für größere Dinge bereithalten will. Die Hauptfragen, die das neue Ministerium zu bewältigen haben wird, sind die Frage der Dienstzeit und das Einkommensteuergesetz. Eine gewisse Richtschnur für die Politik des neuen Kabinetts kann man bereits darin sehen, daß sowohl die republikanisch-sozialistische Gruppe, wie die Vereinigten Sozialisten, ohne deren Hilfe ein Kabinett nicht lebensfähig ist, beschlossen haben, nur ein Kabinett zu unterstützen, das für die Rückkehr zur zweijährigen Dienstzeit eintritt. Die republikanisch-sozialistischen Abgeordneten verlangen ferner progressive Einkommensteuer und progressive Kapitalsteuer. Die Frage der Steuerreform dürfte der kommenden Regierung noch unangenehmer sein, als die der Dienstzeit, für deren Beibehaltung sich übrigens Präsident Poincaré in Rennes außerordentlich warm eingesetzt hat.

Caillaux hat bereits mit seinem Steuerprojekt die Erfahrung machen müssen, daß es nicht angängig ist, derartige grundlegende Veränderungen der gesamten Steuerverhältnisse nur mit Rücksicht auf die politischen Wünsche der Parteien einzurichten und die wirtschaftlichen Fragen ganz und gar beiseite zu lassen. Es ist mehr als fraglich, ob nicht ein zu radikal gehaltenes Einkommensteuergesetz in Verbindung mit einem entsprechend hohen Satz auf das Kapital nicht eine derartige Verunsicherung des französischen Kapitalmarktes herbeiführt, daß der Gehalt an der Steuer in keinem Verhältnis zu der Erschütterung des gesamten Wirtschaftslebens steht. Frankreich ist das Land der kleinen Renter, die sich mit einem außerordentlich geringen Bedürfnis an Einkommen zur Ruhe setzen. Wird dieses Einkommen durch bedeutend höhere Abgaben, als sie bisher zu zahlen gewohnt waren, noch geschmälert, so stimmt die Rechnung nicht und dieses Mantelwirtschaftlicher Natur wird nicht verstehen, einen politischen Rückschlag auszuhalten. Aus überzeugungstreuen Anhängern der Regierung werden scharfe Gegner, wenn durch die Bilanzierung des Staatshaushalts das hässliche Budget ins Schwanken gerät. Daher ist es eine recht zweifelhafte Maßregel für jede Regierung in Frankreich, Einkommen und Kapital allzusehr zu belasten. Im Jahre 1880 betrug das Steuersoll auf das mobile Kapital 32 Millionen, im Jahre 1907 218 Millionen, das heißt eine Verzehnfachung der Steuern in fünfzig Jahren. Kein Wunder, daß pessimistische Volkswirte bereits das Zusammenbrechen des geduldeten Tragetriebes des Budgets voraussehen.

Das neueste Kadettenschulschiff R. C. Rickmers.

Von Kapitän G. Moll-Hamburg.

Die wichtige Frage, ob unserem Seemannischen Nachwuchs auf die Dauer eine Segelschiffausbildung erhalten werden kann, ist in letzter Zeit in Schiffahrtstreffen viel und lebhaft erörtert worden. Der deutsche Seeschiffahrtstag, der im März dieses Jahres in Berlin tagte, hat einer aus den ersten Sachverständigen zusammengesetzten Kommission den Wunsch mit auf den Weg gegeben, nach Maßnahmen zu suchen, um die Einführung des reinen Dampfpatents, gegen das allgemeine Abneigung besteht, zu verhindern. Man befürchtet — ohne Frage mit Recht — eine Herabminderung der Qualität der deutschen Seeleute, sofern eine angemessene Segelschiffahrt nicht mehr Vorbedingung für die Erlangung der Steuermannsprüfung ist. Daß das angestrebte Ziel nur durch einen weiteren Ausbau der Schiffschiffbewegung zu erreichen ist, bezweifelt heute niemand mehr. Aus diesem Grunde ist es mit Freuden zu begrüßen, daß die Rickmers-Linie, anlässlich des 80-jährigen Jubiläums der Firma, beschlossen hat, den in ihrem Besitz befindlichen Auxiliar-Dampfer R. C. Rickmers durch entsprechende Umbauten als Kadettenschulschiff einzurichten. Maßgebend für diesen Entschluß sind dieselben Gesichtspunkte gewesen, die den Norddeutschen Lloyd seiner Zeit zur Indienststellung seiner Schulschiffe veranlaßten. Der enorme Aufschwung, den die Rickmers-Linie in den letzten Jahren genommen hat, macht es, im Hinblick auf die geplante weitere umfangreiche Vergrößerung der Flotte zur imperativen Notwendigkeit, für die Ausbildung eines Stammes von tüchtigen Schiffsführern rechtzeitig zu sorgen. Im Rahmen dieser Richtung wird sich auch die Ausbildung der Jüglinge und die Einrichtung des Schiffes bewegen. Der R. C. Rickmers wird seinen Charakter als Frachtschiff des Segelschiffes unverändert beibehalten, was besonderen Wertfall in Schiffahrtstreffen finden muß, weil die Meinung vorliegt, daß das Frachtschiff der Kadettenschulung ein geeignetes Übungsschiff vorzuziehen ist. Die Rickmers-Linie wird in jedem Jahrgang nur ca. 15 Kadetten einstellen. Bevorzugt sollen bei der Einstellung Söhne der Küstenbevölkerung, insbesondere deutscher Handelskapitäne werden, aus denen erwiesenermaßen bisher stets die besten Seeleute hervorgegangen sind.

Um aus diesen Reisen die besten Elemente heranzuziehen zu können, soll die Ausbildung völlig kostenlos erfolgen. Es soll sogar versucht werden, die Unkosten so zu organisieren, daß den Jüglingen anfangs ein kleines, in den weiteren Ausbildungsjahren allmählich steigendes Gehalt gezahlt wird, das, nach Abzug des erforderlichen Taschengeldes, auf einer

Die Schreibmaschine.

Zum 200-jährig. Jubiläum ihrer Erfindung im Jahre 1714.

Gut Ding will bekanntlich Weile haben, eine Erfahrung, die sich nirgends besser zeigt, als in der Geschichte der Schreibmaschine. Zweihundert Jahre verfloßen, seit der Gedanke auftauchte, die Schrift anstatt mit der Hand mit einer Maschine auszuführen. Da sich aber der allgemeine Gebrauch der Schreibmaschine erst vor etwa 20 bis 25 Jahren einfuhrte, so kann man wohl behaupten, daß vom Gedanken bis zur Verbreitung dieser Maschine volle 180 Jahre verfloßen sind. Nicht, daß in der Zwischenzeit der Gedanke etwa geruht hätte, er verwies sich vielmehr stets als lebendig. Es war, wie wir sogleich sehen werden, eine ganze Anzahl von Erfindern, die unentwegt an seiner praktischen Ausgestaltung arbeitete. Wenn trotzdem eine so lange Zeit verging, bis man sich allgemein dem Gebrauch dieses nützlichen Hilfsmittels zuwandte, so sind daran vor allem zwei Umstände schuld. Zunächst einmal hatte man früher mehr Zeit als heutzutage. Man brauchte nicht so viel und nicht so schnell zu schreiben. Wer aber berufsmäßig zu schreiben hatte, dem kam es vor allem darauf an, auch schön zu schreiben. Da wurden die Buchstaben mit allen möglichen Schmuckornamenten verziert, das Schriftwerk sollte zunächst ein kleines Kunstwerk sein. Mit der Maschine ließ sich derartiges nicht hervorbringen. Erst die Entwicklung unseres Verkehrs, die weitere Verbreitung der allgemeinen Bildung infolge der Hebung des Schulunterrichts, die Ausbildung des heutigen Zeitungswesens und, noch eine ganze Anzahl weiterer Umstände waren es, die das Bedürfnis nach einer Beschleunigung des Schreibens zeitigten. Und nun war auch das zweite der oben angeführten Hindernisse für die Einführung der Schreibmaschine beseitigt: Man hatte endlich Konstruktionen gefunden, die in jeder Hinsicht befriedigten und sich zur Massenfabrikation eigneten. Auch der mechanische Teil des Schreibmaschinenfrage war

etwa zu derselben Zeit gelöst, als das Bedürfnis nach einer solchen Maschine sich überhaupt geltend machte. Damit begann dann diese selbst ihrem Siegeszug über die Welt anzutreten.

Wer ist nun der Erfinder der Schreibmaschine? Diese Frage läßt sich schwer beantworten, weil ja, wie wir oben erwähnten, eine ganze Anzahl von Männern an ihrer Ausgestaltung arbeitete. Wenn wir aber unter den Erfindern den Mann verstehen, der zuerst den Gedanken faßte, die gewöhnliche Schrift durch eine mit der Maschine hergestellte zu ersetzen, so gehört der Ruhm dem Engländer Henry Mill, der vor nunmehr 200 Jahren, im Jahre 1714, als erster ein englisches Patent auf eine solche Maschine nahm. Im ganzen und großen lag einer solchen Konstruktion derselbe Gedanke zugrunde, den wir auch an unseren heutigen Schreibmaschinen noch finden. Es wurden Tasten angebracht, und dadurch Buchstaben gegen das Papier gepreßt. Ein Federband hatte diese Maschine freilich noch nicht, die Buchstaben drückten sich scharf in das Papier ein, so daß eine Art von Reliefchrift entstand. Dieser ersten aller Schreibmaschinen war aber keinerlei Erfolg beschieden. Damals konnten nur verhältnismäßig wenige Leute schreiben und diese, die sich von ihrer Kunst ernährten, hatten gar keinen Grund, eine Einrichtung einzuführen, die nur geeignet war, sie brotlos zu machen. Für die übrige Menschheit besaß die Maschine aber schon gar kein Interesse. Außerdem war sie in konstruktiver Hinsicht viel zu primitiv durchgebildet, als daß man auch nur daran hätte denken können, sie dauernd zu benutzen. Ein großer Fehler bestand vor allem darin, daß die Reliefbuchstaben sich wieder plattgedrückt haben würden, wenn man die mit ihnen bedeckten Seiten zu Büchern zusammengebunden und diese stark gepreßt oder irgendwie beschwert hätte. Die Erfindung Mills geriet also bald wieder in Vergessenheit. Erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts beginnt man von neuem sich mit der Schreibmaschine zu beschäftigen. Vereinzelt haben allerdings schon vorher manche Erfinder, wie z. B. der des Jahres Karl Friedrich Christian Ludwig v. Drais in Karlsruhe, derartige Maschinen ge-

baut. Den eigentlichen Anstoß zur Einführung unserer heutigen Schreibmaschine gaben jedoch ganz andere Umstände. Diese ist nämlich nicht als solche erfunden worden, sondern in zufälliger Entwicklung aus einer anderen Art von Maschine hervorgegangen. Dabei bietet die Geschichte ihrer Entstehung eine Fülle des Interessanten dar. Einer der berühmtesten Physiker ist Jean Bernoulli von Focault, der zuerst den heute noch nach ihm berühmten Pendelversuch anstellte, durch den er einen neuen Beweis für die Erdrotation der Erde erbrachte. Focault war ein Mann von Universalgenie. Von Beruf Mediziner, beschäftigte er sich später mit der Verwirklichung photographischer Verfahren. Dann wandte er sich der Physik zu, des weiteren machte er alle möglichen Erfindungen an Maschinen usw. In den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts bekam er ein Leiden, das sich bekanntlich sehr oft bei Leuten einstellt, die viel zu schreiben haben, den Schreibkrampf. Er suchte bei allen möglichen Ärzten vergeblich Hilfe und probierte es zuletzt bei verschiedenen Kumpfschern. Da auch diese das Uebel nicht zu vertreiben wußten, so lehrte er sich hin und baute eine Maschine für solche Menschen, die an Schreibkrampf litten. Dieser Maschine lag das Prinzip unserer heutigen Schreibmaschine zugrunde. Im Jahre 1855 nahm Focault sie in Gebrauch und begann auch, sie fabrikmäßig herzustellen. Viele Abnehmer fand er wohl nicht, denn auch diese Maschine geriet in Vergessenheit. Dagegen beschäftigten sich andere, von denen nur der Tiroler Witzeshofer erwähnt sei, mit dem Gedanken, eine Maschine zum Schreiben zu bauen. Vielleicht hätte sich aus ihren Konstruktionen die heutige Schreibmaschine entwickelt, wenn nicht eine Art Focaultscher Maschine durch einen Zufall etwa zwei Jahrzehnte nach ihrer ersten Erfindung wieder aufgetaucht wäre. Allerdings war sie nunmehr kein Heilmittel gegen den Schreibkrampf mehr, sondern ein solches gegen die Blindheit! Sie sollte es dem Kranken ermöglichen, ohne den Gebrauch von Meißel oder Tinte und Feder zu schreiben. Der Erfinder dieser wiedererstandenen Maschine, ein Pastor namens Walling-