

Der sächsische Erzähler,

Bezirksanzeiger für Bischofswerda, Stolpen u. Umgegend.

Amtsblatt der Kgl. Amtshauptmannschaft, der Kgl. Schulinspektion und des Kgl. Hauptzollamtes zu Bautzen, sowie des Kgl. Amtsgerichts u. des Stadtrates zu Bischofswerda.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich drei Mal **Dienstag, Donnerstag und Sonnabend**, und ist einschließlich der Sonntagsausgaben **„Bekehrung“** vierteljährlich Mark 1.50 Bfg. — Nummer der Zeitungspreislifte 6687. —

Postfachstelle Nr. 22.
Bestellungen werden bei allen Postanstalten des deutschen Reiches, für Bischofswerda und Umgegend bei unseren Zeitungsboten, sowie in der Exped. d. Bl. angenommen.
Zweimonatlicher Jahrgang.

Inserate, welche in diesem Blatte die weiteste Verbreitung finden, werden bis Montag, Mittwoch und Freitag **früh 9 Uhr** angenommen und kostet die viergespaltene Corpusspalte 12 Bfg., unter „Eingefandt“ 25 Bfg. Geringster Inseratenbetrag 40 Bfg. — Einzelne Nummer 10 Bfg.

Ausschreibung.

Die Lieferung der in diesem Jahre zu verschiedenen Straßenbauten benötigten **Pflaster- und Bordsteine** soll vergeben werden.
Die Bedingungenunterlagen sind an hiesiger Kanzleistelle zu entnehmen

und die Angebote verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis **27. Januar** anher einzureichen.

Bischofswerda, am 14. Januar 1908.

Der Stadtrat.

Ortskrankenkasse Bischofswerda.

Für das Jahr 1908 besteht der **Vorstand** aus Nachfolgenden:

- Der Unterzeichnete als Vorsitzender,
- Herr **Max Bergmann**, stellvertr. Vorsitzender,
- Herrmann **Wahr**, Schriftführer,
- Otto Schumann**,
- Rechtsanw. **Frenzel**,
- Josef Schmachil**.

- Herr **Gustav Allen**,
- Max Knobloch**,
- Ernst Herzog**,
- Richard Grubbe**,
- Paul Fuchs**.

Bischofswerda, den 13. Januar 1908.

Oskar Raupach.

Die große Eisenbahnfrage der Zukunft.

Bei den riesigen Fortschritten der Elektrotechnik hielten es die meisten Elektrotechniker und Eisenbahnminister für selbstverständlich, daß in absehbarer Zeit die elektrische Maschine die Dampfmaschine auf den Eisenbahnen verdrängen werde, und wir bald nur noch elektrische Bahnen haben würden. Natürlich teilten auch viele große Kapitalisten und Unternehmer diese Anschauung, und es war rührend anzusehen, wie eine Anzahl große Zeitungen sich für die elektrischen Eisenbahnen ins Zeug legten. Aber der hintere Bote kam bald nach. Die elektrischen Eisenbahnen können nicht auf den vorhandenen Eisenbahngleisen fahren, es ist vielmehr für die elektrischen Bahnen ein ganz neuer Unterbau mit besonderen Schienen nötig, und dadurch wird die Anlage einer elektrischen Eisenbahn auf einer großen Linie furchtbar teuer und schrecklich unrentabel. Daran hatten die klugen Leute, die in Berlin und Hamburg für den Bau einer elektrischen Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg mächtig in die Posaunen geblasen hatten, gar nicht gedacht. Aber die Sache kommt noch ganz anders. Bei einem Wettkampfe zwischen großen Dampflokomotiven und elektrischen Lokomotiven hat der Dampf gesiegt. Aus New-York wird darüber berichtet: In Clayton (New Jersey) hat ein interessanter Wettkampf zwischen elektrischen und Dampflokomotiven stattgefunden. Es galt eine praktische Erprobung der für die großen Eisenbahnen so überaus wichtigen Frage, welche von den Maschinen sich als die leistungsfähigere erweist. Zwei gewaltige Dampflokomotiven traten mit zwei mächtigen elektrischen Maschinen in Konkurrenz und der Dampf blieb dabei überlegener Sieger. Einer der Dampfriesen nahm die scharfe Kurve bei Franklinville mit einer Schnelligkeit von 144,85 km in der Stunde und gewann damit den Sieg. Nr. 100 000 ist die kleinere der beiden neuen elektrischen Maschinen in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1200 Pferdekraft. Sie erreichte schließlich eine Geschwindigkeit von 111 km, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1680 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 km Stundengeschwindigkeit entfalten konnte. Eine zweite große Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in den Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19 003, die am Tage vorher 136,6 km zurückgelegt hatte. Obwohl die Dampflokomotive als eine der besten Maschinen der Pennsylvania Railroad gilt, glaubte niemand daran, daß sie die Kurve von Franklinville mit der gleichen Geschwindig-

keit wie die elektrische nehmen könne; bei der Dampfmaschine liegt der mittlere Schwerpunkt ungleich höher als bei der elektrischen und die Gefahr einer Entgleisung bei Kurven erscheint daher größer. Ingenieur Doughty übernahm für das gefährliche Wagstück selbst die Führung der Maschine. Mit einer Automobilbrille bestieg er das Führerhäuschen, das Zeichen wurde gegeben und fauchend und knatternd setzte sich das Ungetüm in Bewegung. Dann, in unglaublich kurzer Zeit entschwand sie den Blicken. In wahnsinniger Schnelligkeit wurde die Kurve genommen. Die erzielte Geschwindigkeit betrug 143,9 km, also fast 8 km mehr als die Höchstgeschwindigkeit der Elektrolokomotive. So wird wohl noch für sehr lange Zukunft hinaus die Dampfmaschine, wenn auch mit manchen Verbesserungen, das Feld auf den Eisenbahnen behaupten.

Sachen.

Se. Majestät der König begibt sich am 27. d. M. zum Geburtstag Sr. Majestät des Kaisers nach Berlin.

Dresden, 15. Januar. Ihre Königl. Hoheit die Prinzessin Mathilde hat sich gestern vormittag 11 Uhr 30 Min. ab Dresdner Hauptbahnhof in Begleitung der Hofdame Frein von Gaertner zum Besuche Ihrer Kaiserl. und Königl. Hoheit der Frau Erzherzogin Maria Josepha nach Wien begeben. Die Rückkehr nach Dresden erfolgt voraussichtlich am 24. d. M.

Bischofswerda, 15. Januar. Herrlicher Wintertage konnte sich seit Sonntag nach Epiphania die Menschheit erfreuen. Hell lag der Winter Sonnenschein über der verschneiten Landschaft. Die Kälte war mäßig. Der Frost sah zauberhaft aus im Schmucke des Neuschnees, der im dunklen Grün der Fichten wie tausend Diamanten glitzerte. Auf den Wegen in den Anlagen unserer Stadt war ein Leben „wie mitten im Sommer“. Die Eisbahnen, vor allem der große Froschteich, in unmittelbarer Nähe der Stadt gelegen, wimmelten wieder von Schlittschuhläufern. Jung und alt vergnügte sich auf der spiegelglatten Kristalldecke und huldigte dem gesundheitsförderlichen Eisport. An der alten Bautzner Straße, wo zwei mächtig lange Robelbahnen, sowie eine desgl. auf dem Försereisweg nach dem Butterberg von der Bauverwaltung der Stadt errichtet, standen am Sonntag nachmittags die Menschen wie die Mauer. Bei, war das eine Lust! Wie flühten die Schlitten die lange Bahn hinunter, wie bligten die Augen, wie färbten sich die Wangen! Hat doch gerade der Robelsport in den letzten

Jahren einen gewaltigen Aufschwung genommen. Nicht allein im Gebirge, sondern überall dort wo halbwegs ein Hügel oder Berg vorhanden ist, wird das Robeln, das ein Volkssport im wahren Sinn des Wortes zu werden beginnt, auch von Erwachsenen aller Gesellschaftsklassen betrieben. Leider hat mit dieser großen Entwicklung das Können der den Sport Ausübenden nicht gleichen Schritt gehalten, wovon die verschiedenen Unglücksfälle, die sich anderwärts zugetragen, Zeugnis ablegen. So mancher ist noch der Ansicht, daß mit dem bloßen Aufsitzen auf den Schlitten die Sache schon gemacht ist; es gehört aber eine gewisse Technik zum Robeln, die sich alle, besonders aber die Roblerinnen, aneignen sollten, bevor steile und namentlich vereifte Robelbahnen befahren werden. Als durchaus leichtfertig muß es bezeichnet werden, wenn z. B. jemand, der kaum seinen Robelschlitten für seine Person zu beherrschen im Stande ist, andere des Robeln Unkundige zum Mitfahren einladet. Ein solcher schwer belasteter Schlitten ist ohne fachkundige Mithilfe sämtlicher Fahrer kaum zu lenken, er fliegt bei der ersten schwierigen Kurve aus der Bahn, überschlägt sich und das Unglück ist geschehen! Der Grund für fast alle Unglücksfälle liegt in einer ungenügenden Bremswirkung, hervorgerufen durch schlecht genageltes oder überhaupt nicht genageltes Schuhwerk. Das Lenken und Bremsen der Robeln erfolgt bekanntlich mit dem Stiefelabsatz. Je schärfer der Stiefel genagelt ist, desto besser natürlich die Bremswirkung. Wer also kein wirklich gut genageltes Schuhzeug anhat, der sollte wenigstens Robelsporen anschnallen, die besonders auch auf steilen und namentlich vereiften Bahnen ein sicheres Bremsen ermöglichen und dadurch den Fahrer in die Lage versetzen, den Schlitten jederzeit vollständig beherrschen zu können, wodurch manches Unglück vermieden werden kann. Robelschlitten sind in großer Auswahl im Eisenwarengeschäft des Herrn Gustav Langbein allhier zu haben.

Bischofswerda, 15. Jan. Die kürzesten Tage sind nun vorüber. Die Zeit, in der uns der Sonne Licht am länglichsten zugemessen wurde, liegt wieder hinter uns, und von Tag zu Tag steigt unser Zentralgestirn höher am Himmel empor und verweilt immer länger über unserem Horizonte. Am Neujahrstage erfolgte der Sonnenaufgang gegen 8¹/₂ Uhr, der Sonnenuntergang kurz vor 4 Uhr. Am 31. Januar geht das Tagesgestirn schon um 7¹/₂ Uhr auf und erft gegen 4¹/₂ Uhr unter; wir haben dann bereits neun Stunden Tag. Das Zunehmen der Tageszeit beginnt im Januar beiderseitig. Haben wir dazu klares Wetter, wie in den letzten