

# Riesauer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Leitung: **Leitung: H. W. H. H.**  
Tageblatt, Riesa.

**Amtsblatt**

Verantwortlicher: **H. W. H. H.**  
Nr. 20.

Für die Königl. Amtshauptmannschaft Großenhain, das Königl. Amtsgericht und den Rat der Stadt Riesa,  
sowie den Gemeinderat Gröba.

Nr. 252.

Freitag, 29. Oktober 1909, abends.

62. Jahrg.

Das Riesauer Tageblatt erscheint jeden Tag abends mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Vierteljährlicher Bezugspreis bei Abholung in der Expedition in Riesa 1 Mark 60 Pfg., durch unsere Träger incl. des Post 1 Mark 65 Pfg., bei Abholung am Schalter der Postanstalt 1 Mark 65 Pfg., durch den Briefträger frei ins Haus 2 Mark 7 Pfg. Auch Monatsabonnements werden angenommen. Anzeigenannahme für die Nummer des Ausgabestages bis vormittags 9 Uhr ohne Gewähr.

Metallkondensat und Verlag von Renger & Winterlich in Riesa. — Geschäftsstelle: Göttestraße 59. — Für die Redaktion verantwortlich: Hermann Schmidt in Riesa.

**Wegen Verschotterung** bleibt die Strehlaer Straße in der Zeit vom 1. bis mit 6. November dieses Jahres für allen Fahrverkehr gesperrt.  
Der Verkehr wird über die Mollkestraße—Weißerweg—Bleichstraße verwiesen.  
Der Rat der Stadt Riesa, am 29. Oktober 1909. **Rtg.**

## Freibank Riesa.

**Morgen Sonnabend, den 30. Oktober bis Mitts.,** von vorm. 1/9 Uhr ab gelangt auf der Freibank im städtischen Schlachthof rohes Rindfleisch zum Preise von 50 und 30 Pfg., sowie gekochtes Rindfleisch und rohes Schweinefleisch zum Preise von 50 Pfg., pro 1/2 kg zum Verkauf.  
Riesa, den 29. Oktober 1909.  
Die Direktion des städt. Schlachthofes.

## Vertikales und Sächsisches.

Riesa, 29. Oktober 1909.

Der Gewerbeverein hielt gestern abend im Vereinslokal (Ratskeller) eine Versammlung ab. Der Vorsitzende, Herr Selbmeister Bergmann, erstattete zunächst eingehend Bericht über den diesjährigen Verbandstag der sächsischen Gewerbe- und Handwerkervereine in Pulsnitz, dem er als Vertreter des hiesigen Gewerbevereins beiwohnte. Sodann nahm die Versammlung Kenntnis von den Mitteilungen des Vorsitzenden und von den schriftlichen Eingängen, die meist Vortragangebote enthielten. Der zweite für diesen Winter geplante Lichtbildvortrag wird kommenden Donnerstag im Wettiner Hof stattfinden und von Herrn Eisenbahnassistent Klittich aus Dresden gehalten. Für den 2. Dezember ist ein Familienabend in Aussicht genommen. Außerdem erhielt Herr Schuldirektor Diegel das Wort zu seinem Vortrage: „Die Kometen, insbesondere der Halleysche Komet.“

Vortragender wies einleitend darauf hin, daß man früher Nordlichter, Sonnen- und Mondfinsternisse und das Erscheinen von Kometen vielfach als Vorboten großen Unglücks (Krieg, Pestilenz usw.) angesehen habe, und auch heute noch gebe es ängstliche Gemüter, die fürchten, es könne einmal ein Komet mit der Erde zusammenstoßen. Daß sich ein Zusammenstoß stattfinden könne, sei sehr unwahrscheinlich, und sollte einmal ein solcher eintreten, so würden wir das großartige Schauspiel eines außerordentlich starken Meteorregens (Stenstroms) erleben, der allerdings einige Menschen töten und auch sonst einigen Schaden anrichten, aber noch lange nicht die Erde zerstören würde. Um nun das Wesen der Kometen (Schweifsterne, Schwanzsterne, Haarsterne, Jetersterne) zu kennzeichnen, erläuterte Vortragender mit Hilfe zweier Apparate, die in der hiesigen Sternwarte beim Unterrichte in der mathematisch-physikalischen Schulstunde benutzt werden, folgende Vorlesung: 1) das geozentrische Weltssystem, aufgestellt von Claudius Ptolemäus in Alexandria im 2. Jahrh. n. Chr. (Vgl. S. 2); 2) das heliozentrische Weltssystem, aufgestellt vom Domherrn Nikolaus Kopernikus (Kopernikus) in Frauenburg um das Jahr 1543; 3) das nach dem Dänen Tycho Brahe († 1601 in Prag) benannte Weltssystem (vielleicht gar nicht von ihm aufgestellt), das zwischen den beiden vorgenannten Systemen vermitteln sollte, aber wenig Beachtung fand; 4) den Kampf gegen das als antiheliozentrisch bezeichnete kopernikanische System (Vgl. S. 10) und die Wahrung des Prof. Galileo Galilei zu Pisa 1616 und 1686 durch ein Rektorgesicht. (Daß er nach der Abschöpfung ausgerufen haben soll: „E pur si muove“ ist eine Sage, die aber die Sachlage treffend kennzeichnet); 5) die Kant-Laplace'sche Hypothese über die Entstehung unseres Planetensystems; 6) die Werke des Johannes Kepler (gestorben 1630 in Regensburg, nachdem er in Prag von katholischer Seite aus gemißregelt worden war), die dem kopernikanischen Weltssystem zum Siege verhalfen haben; 7) aus der Lehre von den Kegelschnitten die Begriffe Ellipse und Parabel.

Weiter wurde nun ausgeführt, daß die Kometen, die als Gesteine in unserem Sonnensystem erscheinen, entweder in elliptischen Bahnen von sehr großer Exzentrizität sich bewegen und daher öfters wiederkehren oder einer parabolischen Bahn folgen und daher in einem ihrer beiden Äste auf Rimmerwiedersehen in den unermesslichen Weltraum hinauslaufen, wie sie auf dem anderen Äste gekommen sind und sich bis in die Sonnennähe bewegt haben. Hierauf wurde das Wesen der Planeten, soweit es aus den Beobachtungen der Astronomen Olofer, Bessel, Bredichin und Arrhenius bekannt ist, erläutert. Die Spektralanalyse hat nachgewiesen, daß der leuchtende Bestandteil der Kometen Kohlenwasserstoff ist; doch zeigen sich auch bei großer Sonnennähe Spuren von Eisen und Natrium. (Voriges Jahr sind in einem Kometen große Mengen von Cyanwasserstoff nachgewiesen worden.) Vorelli hat 1864 zuerst nachgewiesen, daß manche Kometenbahnen parabolisch sind. (Es ist noch unermessen, ob es auch hyperbolische Kometenbahnen gibt.) Dürfel hat 1861 zuerst nachgewiesen, daß die Sonne den Brennpunkt der Kometenbahnen bildet, und Newton hat zuerst versucht, sich eine Bahn zu berechnen. Olbers, Bessel, Gauss, Leverrier haben 1797 den elliptischen oder parabolischen Charakter der Kometenbahnen nachgewiesen. Halley ist es zuerst gelungen, eine Kometenbahn zu berechnen. Bredichin lehrte in neuester Zeit, wie man die Gestalt eines Kometenschweifes im voraus berechnen könne. Er unterscheidet 1) Kometen, deren Schweif nur aus Wasserstoff besteht, 2) solche mit Schweifen aus Kohlenwasserstoff und 3) Kometen, in deren Schweifen auch Dämpfe schwerer Metalle vorhanden sind. Arrhenius bezeichnet die Kometen als kugelförmige Ansammlungen von Metoren verschiedener Größe, in denen geringe Mengen von Gasen eingeschlossen sind, die bei der Annäherung an die Sonne durch die Bestrahlung frei werden und sich infolge der

anziehenden Kraft der Sonne nach ihr hin bewegen, infolge einer abstoßenden Kraft, die entweder elektrische Abstößung oder Lichtdruck oder auch beides zusammen sein kann, werden die frei gewordenen Gase und die Feinsten durch sie fortgerissen festen Teile zurückgelassen und bilden die Coma und den Schweif des Kometen. Wir wissen nicht, woher die Kometen kommen, ob sie selbständige Himmelskörper oder Produkte anderer Gestirne sind, ob sie aus dem unendlichen Welttraum stammen und infolge der Gravitation in unser Planetensystem eingelangt werden (sollt. Bahnen), oder ob sie ursprünglich unserm Sonnensystem angehört und sich teilweise aus ihm befreit haben (parabolische Bahnen). Vielleicht gibt weitere Forschung einmal darüber Aufklärung. Was nun den Halleyschen Kometen betrifft, so gab Vortragender einen kurzen Lebensabriß Halley's, des Erfinders der Taucherbrille, führte dann aus, daß Halley 1758 die Bahnen vieler Kometen berechnet und den nach ihm benannten Kometen zuerst als periodisch wiederkehrenden erkannt hat. Durch Rückrechnung hat man gefunden, daß er bereits 1682, 1758 und 1835 erschienen ist. Halley stellte fest, daß sein Komet 1758 oder 1759 wiedererscheinen müsse, und am 25. Dezember 1758 fand ihn tatsächlich der gelehrte sächsische Bauer Johann Georg Böhly auf. Der Komet erschien wieder im Herbst 1835. Auch jetzt wieder wird sein Erscheinen erwartet. Am 12. September ist er im Sternbilde des Orion durch die photographische Platte mit Hilfe eines großen Spiegelteleskops festgestellt worden. Im November wird er mit Hilfe eines großen Fernrohrs sichtbar sein. Nach Dr. Holschich in Wien Berechnung erreicht er am 16. April 1910 die Sonnennähe. Ein so großartiges Schauspiel, wie 1835 der Donatiusche Komet geboten hat, wird der Halleysche nicht bieten. Niemand kann aber voraussagen, ob er unscheinbar bleiben oder sich in größerer Helligkeit zeigen wird. Die periodisch wiederkehrenden Kometen erscheinen bei ihrem jeweiligen Erscheinen bald in mehr, bald in weniger auffälliger Gestalt.

Die Anwesenden folgten mit besonderer Aufmerksamkeit den interessantesten Ausführungen des Vortragenden und spendeten ihm verdienten Beifall. Auch der Vorsitzende sprach namens des Vereins den besten Dank aus. Ausgenommen wurden neun neue Mitglieder. Dieser Mitgliedererwerb ist besonders dem Werben des Vorsitzenden zu danken, der eifrig bemüht ist, dem Gewerbevereine neue Mitglieder zu gewinnen.

Auf der hiesigen Schiffbauwerft von G. M. Förster hat man bereits wieder mit dem Bau eines neuen eisernen Rahnes (Kanalwassergräbe) begonnen. Der Boden ist bereits fertiggestellt. Gegenwärtig ist man damit beschäftigt, die eisernen Wände, sowie die Schottwände aufzustellen.

Die Scharie erlitt gestern abend 11 Uhr in Meisen ein Rahne des Schiffbauers Fritz Jäger. Das Fahrzeug, das sich im Anhang des Dampfers „Weiße“ befand, fuhr gegen einen Pfeiler der Straßenbrücke und wurde led. Der Dampfer „Weiße“ leistete mit seiner Wasserpumpvorrichtung sofort energische Hilfe, sodaß es gelang, den Rahne über Wasser zu halten. Heute hat das Fahrzeug, nachdem die ledigen Stellen verdrichtet worden waren, die Reife fortgesetzt. Der Rahne hatte Eisen geladen.

Am 23. Oktober mittags 12 Uhr begaben sich, wie das „Schiff“ berichtet, die Prinzen-Erhne des Königs von Sachsen mit ihren Mitglidern unter Führung ihres Hauslehrers Dr. Rothe und des Leutnant v. Römer nach dem Terrassenufer in Dresden, um den dort an der Landungsbrücke liegenden großen Schleppdampfer „Kronprinz Georg von Sachsen“ der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbschiffahrt-G. einer Besichtigung zu unterziehen. Die königlichen Prinzen und ihre Begleitung wurden auf der Landungsbrücke von dem Aufsichtsratsmitglied der Gesellschaft, Kommerzienrat Wihl. Dümmling aus Schönebeck und dem Leiter des Unternehmens, Direktor Ernst Gleiß (Dresden), empfangen und nach ihrer Begrüßung an Bord des besagten Schiffes geleitet. Während einer Fahrt nach Blasewitz wurden von den hohen Jagdgästen die Einrichtungen des Dampfers, speziell die Maschinen- und Kesselanlagen, einer gründlichen Besichtigung unterzogen. Die nötigen Erklärungen gaben Kommerzienrat Dümmling und Direktor Gleiß, sowie Schiffahrtsinspektor Geißner und Maschineninspektor Schulze.

## Stadtbibliothek.

4500 Bände, jeden Montag, ausschließlich schulfreier Tage, abends von 7—1/9 Uhr geöffnet.

Die Armenkassenrechnung für den Ortsarmenverband Gröba auf das Jahr 1908 liegt vom 30. Oktober 1909 ab 4 Wochen lang im Gemeindeamte, Zimmer Nr. 5, zur Einsichtnahme aus.  
Gröba, am 29. Oktober 1909. **Der Gemeindevorstand.**

**Anzeigen** für das „Riesauer Tageblatt“ erbitten wir uns bis spätestens vormittags 9 Uhr des jeweiligen Ausgabestages.  
**Die Geschäftsstelle.**

Das Benediktische Lustspiel: „Das Mädchen-Pensionat“, das gestern abend das Jahr'sche Ensemble bot, wurde wieder recht befriedigend durchgeführt, nur war es schade, daß der Besuch nicht den aufgewandten Mühen und Kosten entsprach. Das Stück ist zwar bereits älterer Art, aber doch entschieden besser als manch' neues. Die Direktion scheint in ihrem Repertoire allerdings überhaupt Stücke älteren Datums zu bevorzugen, ob und inwieweit dies für ihre Kassenerfolge günstig ist, wollen wir dahin gestellt sein lassen. Jedenfalls stand aber bislang das Ergebnis nicht ganz in Einklang zu den immerhin anerkanntswerten Leistungen. — Auf den heutigen Schillerabend und das Benefiz für Herrn Sühnguth: Robale und Liebe, sei nochmals empfehlend hingewiesen.

Der Ballon „Dresden“ des sächsischen Luftschiffervereins, der am Sonntag in Rindrich mit drei Insassen aufstieg und vorgestern nach 70 stündiger Fahrt bei Radom in Rußland landete, hat einen neuen Luftballon-Record aufgestellt. Er hat die längste Fahrt zurückgelegt, die jemals mit drei Insassen unternommen wurde. Den Record der Dauerfahrt hat bis jetzt der Schweizer Oberst Schaed inne, der sich im vorjährigen Gordon-Bennet-Rennen 72 Stunden lang in der Luft zu halten vermochte.

Ueber die Fahrt des Ballons „Luna“, der am 16. d. M. früh 11 Uhr mit den Herren Fabrikbesitzer Reßler-Rohwein, Ingenieuren Lehner und Rehe-Dresden und Regierungsrat von Wolf-Dresden an der Chemischen Fabrik in Rindrich zu einer Probefahrt aufstieg und am 17. früh 8 Uhr weit hinter Riga in Rußland landete, wird folgendes geschrieben: „Nach glattem Aufstieg fuhr wir in glänzend schöner Fahrt in nordöstlicher Richtung über Cottbus, Guben, Schwiebus, Marienwerder nach Ostpreußen zu, wo wir, um ein Ueberfliegen der russischen Grenze zu vermeiden, uns entschlossen, zu landen. Es hatte sich indessen Wind erhoben, sodaß wir bei der Landung noch weiter verzögerten, hoffend, daß wir bei weiterer Fahrt vielleicht ruhigerer Strömung erreichen würden. Inzwischen brach aber die Dunkelheit an, der Wind ließ nicht nach, eine Landung schien uns noch immer nicht ratsam, unser Ballon war zudem noch in demher bester Verfassung, wir beschloßen daher, weiter zu fahren, zumal sich etwa südlich von Danzig eine andere Windrichtung zeigte, von der wir hoffen konnten, daß wir auf deutschem Gebiete verbleiben würden. Bald aber mußten wir bemerken, daß wir die alte Nordost-Richtung wieder eingeschlagen hatten. An eine Landung war nunmehr bei der vorgeordneten Dunkelheit, zumal wir nur ausgebeuhnte Waldungen sahen, nicht mehr zu denken, wir überließen uns daher dem Winde, der uns etwa gegen 9 Uhr, südlich an Königsberg vorbei — wir vermuteten über Insterburg und Zillst — der russischen Grenze zuführte. Diese müssen wir etwa 11 Uhr nachts, gänzlich unbemerkt von russischen Grenzorganen, überflogen haben. Infolge der Dunkelheit, und da wir russische Landarten nicht bei uns führten, konnten wir uns nur schwer orientieren. Wir fuhrten ostwärts weiter und hatten bei Anbruch des Morgens die Ueberzeugung, daß wir schon tief nach Rußland eingedrungen sein müßten. Wiewohl sich der Ballon noch immer in ausgezeichnetem Zustande befand, beschloßen wir nun doch bei Tagesanbruch die Landung, nur abwartend, wo wir eine Bahnlinie finden würden. Zwischen diesem Nebel hindurch fuhrten wir noch weitere zwei Stunden, sahen endlich durch eine lichte Stelle eine Bahnstrecke und bereiteten uns nun schleunigst zur Landung vor. Diese glückte auch ohne Mühe. Von sofort hinzugeeilten Landbewohnern erfuhren wir, daß wir uns im sächsischen Aurland in der Nähe von Daugewas an der