

Bezugspreis

Im Halle vierteljährlich 2.50 M., bei
gewöhnlicher Bezahlung 2.75 M., durch
die Post 3 M., monatlich 2 M.,
einmal jährlich 1 M., auswärts. Belegte
Bestellungen werden von allen Reichs-
postanstalten angenommen.
Nr. 6008 des amtl. Zeit.-Berg.

Für die Redaktion verantwortlich
Dr. Oswald Schulze in Halle.

[Fernsprechverbindung Nr. 176.]

Saale-Zeitung.

Beilagsdruckfähiger Jahrgang.

Nr. 437.

Halle a. d. Saale, Sonntag den 17. September

1899.

Die Kamen der Tagesgeschichte.

Eine große Stille herrscht auf dem Gebiete der internationalen Politik, der sogenannten Weltpolitik. Selten nur bringt von dem östlichen Interessenfeld eine Nachricht zu uns herüber, und wenn einmal irgend etwas von dort gemeldet wird, so erweist es keine Teilnahme. Man hört von der Anlegung eines russischen Hafens an der manichurischen Küste, von dem Weiterbau der sibirischen Bahn nach diesem Hafen hin; man erfährt von Konfessionen aller Art, die das ohnmächtige und durch seine Wäffe doch immer noch gewaltige China bald diesem und bald jenem Staate hat gewähren müssen. Es sind Eisenbahnkonfessionen, Schiffahrtskonfessionen, Konfessionen zur Ausbesserung von Bergwerken. Aber diese Dinge treffen, wie gesagt, nicht mehr auf die lebhafteste Aufmerksamkeit wie noch vor zwei Jahren, während die großen Gegenstände der in China interessierten Mächte keineswegs an Wichtigkeit verloren haben. Der ganze Anblick lehrt, wie unerblickbar die Wege der Geschichte sind, die mit der Tätigkeit der Staatsmänner zwar eng genug verknüpft ist, hinterher aber häufig ihre eigenwillige Selbständigkeit erprobt.

Es ist, als wäre aus den Empfindungen der europäischen Welt dieses östlichen Problem nurdeutlich für jetzt völlig herausgenommen. Für die Bedeutung des großen Fragenkomplexes, der sich mit der Bekämpfung und Durchbrechung der faulstischen und der mongolischen Kulturphäre darbietet, nur durch diese Tatsache nichts Bestimmtes ausgelegt; nur eben der Schimmer des Interesses, der die Realität der Dinge erst mit Farbe verzieht und sie aufleben läßt, fehlt zur Stunde, und nicht einmal die Regierungen können sich von dem Erntem dieses Interesses frei machen. Auch sie betreiben ihre östlichen Aufgaben nicht einseitig mit der früheren Regsamkeit. Eine Periode des Wartens ist eingetreten, eine Zeit der Beobachtung aller der dort ausgebreiteten Zusammenhänge, von denen heute ja niemand wissen kann, ob sie wirklich anzuheben werden und ob die spätere Frucht den heutigen Hoffnungen entsprechen wird.

Das rücksichtslose Aufschwellen und Abflauen des historisch-politischen Interesses der öffentlichen Meinung gehört zu den Erscheinungen, die den Betrachter der Weltgeschichte immer von neuem fesseln. Alle die „Frägen“, von denen die Menschheit glaubt, daß an ihrer Lösung oder an der Unmöglichkeit einer beherrschenden Lösung das Schicksal der Welt hängen müsse, sind gegenwärtig genau so vorhanden wie zu der Zeit, wo sie eine fieberhafte Teilnahme des öffentlichen Geistes erregten. Nicht hat sich in der Wirklichkeit der Zustände geändert, und doch scheint alles, natürlich nur für Stunde und Tag, gründlich geändert, eben weil ein plötzlich aufgetretenes Mißbehagen die Blicke von diesen Verhältnissen ablenkt. In Ostasien und in Centralasien stehen sich Rußland und England genau so mächtig gegenüber wie je zuvor gegenüber. — Schon es vor einiger Zeit, als die kriegerische Entscheidung zwischen den beiden Weltmächten näher gerückt, und scheint es heute, als könne der Friede eigentlich gar nicht gefürchtet werden, so sind es nicht die Ereignisse selbst, die damals jenen und nunmehr dieser Eindruck hervorgerufen mußten und müssen, sondern lediglich mit dem Scheitern der Dinge hat man es zu thun, mit ihrer eigentümlich unkontrollierbaren Rückwirkung auf das Massenempfinden, von dem dann wieder die „große“ Politik, die diplomatische Aktion, beeinflusst wird. Wie jene östlichen Fragen ruhen, so auch die Balkan- und Meerengenfrage. So

lange die russische Politik zumeist in Ostasien engagiert war, schien es das Natürliche zu sein, daß die Spannung in europäischen Südosten nachließ. Jetzt aber ist auch in diesen sich die Zeit verhältnismäßig Ruhe eingetreten, und doch ändert sich dadurch nichts an dem Stillstehen in und um Konstantinopel, an der relativen Unregelmäßigkeit der dortigen Aufstände; denn von einer völligen Ruhe kann selbstverständlich nicht die Rede sein. Gerade aber, weil die Verhältnisse im ganzen Südosten unseres Weltteils an und für sich gespannt bleiben, ist es um so auffälliger, daß hier nirgends eine bemerkenswerte Aktion einsetzt. Europa will nicht gefürchtet sein.

Von den Kämpfen der Amerikaner und der Tagalen auf den Philippinen hört man wie von irgend einem Tumult in unendlich entlegenen, auch der Interessenpolitik nach entlegenen Gegenden, als ob einen das alles nichts angehe. Wie die Amerikaner mit den Kubanern fertig werden, danach fragt man nicht einmal. Wir sprechen hier natürlich immer nur von dem großen Zuge des öffentlichen Interesses und nicht von dem persönlichen Interesse der eigenen politischen Welt, die sich aber in den angeführten Fällen auch ganz sonderbar verhält. Man hat eben andere Sorgen und überläßt den näheren und ferneren Nachbarn gleichgültig die Ehre.

Nicht ganz so sieht es mit den Vieren in Ostasien, und gleichwohl muß auch in diesem Betracht der unbeständige Zuschauer festhalten, daß von der intensiven Interessiertheit, wie sie vor drei Jahren dem Kampfe zwischen dem englischen Eroberungsdrange und der Selbstbehauptung Japans als Gegenstand wurde, eigentlich nichts zu vernehmen ist. Als ein Schauspiel nur, bei dem man unendlich unbeherrschbar bleibt, wird der Konflikt da unten von der europäischen Welt betrachtet, als ein höchst politisch-materielles Nebenspiel, um dessen Aufkommen sich Chamberlain und Dem Krüger mit sehr verschiedenen Absichten bemühen, während die unbetheiligten Zuschauer selbst zufrieden sind, nichts damit zu thun zu haben, und zum andern Teile in der Meinung übereinstimmen, daß vielleicht beide Gegner sich gehörig verexerzieren können. Wie es aber auch ausfallen mag, man ist gewissermaßen stillschweigend übereingekommen, der Sache keine so große Wichtigkeit beizulegen, daß die ruhebedingenden Nerven dadurch altert werden könnten. Dies mag ein Unrecht sein, wiewohl ist es nun einmal so.

Vielleicht ändert sich das Bild sehr bald, daß die Gleichgültigkeit des europäischen Geistes für alle wichtigeren internationalen Probleme gegenwärtig darstellt. Niemand kann wissen, wo ganz plötzlich ein Feuerhaufen aufschlagen könnte, an dem sich das allgemeine Interesse entzündet. Demage scheint es, als könne die Menschheit nicht mehrere solcher Fragen zugleich verfolgen. Die Dreyfußfrage hat schließlich alle Welt in seine Arme gezogen. Aber diese Drama wird doch auch einmal zu Ende gehen, und es könnte sein, daß die launenhafteste Kunst der Natur sich schon vor dem Fall des Vorhangs anderen Ereignissen überläßt. Schon aus Vorliebe für Abwechslung hätten wir nichts gegen solchen Wechsel einzuwenden.

Deutsches Reich.

Not- und Personalnachrichten.

Berlin, 16. Sept. Ein handschriftliches des Kaisers an den Großherzog von Hessen, datirt aus Karlsruhe, 13. ds. Mts., hat folgenden Wortlaut:

Der verhältnismäßig leichte Akkumulator begann seine Karriere. Aber auch hierbei stellten sich verschiedene Mängel heraus, welche dieser Art Triebkraft ebenfalls den Abschied geben werden. Der bedeutendste unter diesen Mängeln war und ist: der Akkumulator muß nach seiner Entladung durch einen anderen mit voller Ladung ersetzt werden, wodurch eine ausgedehnte Benutzung des elektrischen Automobils einfach aus dem Grunde zur Unmöglichkeit wird, daß eine Ausbesserung der Akkumulatoren doch vor der Hand nur in größeren Städten, welche Elektricitätswerke besitzen, stattfinden kann, wenn man nicht vorzieht, einen Aufwands von sechs bis acht Stunden zu machen, um den eigenen ausgearbeiteten Akkumulator wieder laden zu lassen. Obwohl dieser langweilige Aufwands als auch die Ausbesserung sind aber bei den weiten Entfernungen größerer Städte von einander nicht einmal immer möglich. So kann das elektrische Automobil nur in größeren Städten selbst oder deren beschränkten Umkreis praktische Verwendung finden, und das wäre seiner allgemeinen Einführung in Zukunft so hinderlich, daß man baldigt auf eine neue, billige, gefahrlose und den Anforderungen der Stetigkeit und überall gleichen und gleich leicht Verwendbarkeit gerecht werdende Triebkraft zu setzen begann.

Die deutsche Erfindung des Petroleummotors war es, welche der schon im Vordere begriffenen Bewegung zu Gunsten des Automobils neues Leben gab. Frankreich verbesserte seine Konstruktion und stellte Automobils her, welche alle Aussicht auf dreifache allgemeine Einführung boten. Petroleum war nicht nur billig, vollkommen ungeschädlich, leicht und sicher verbrennend, sondern hatte auch den gewaltigen Vorteil, daß man dasselbe überall haben konnte. In jedem auch dem kleinsten Dorfe kann man für wenige Pfennige Petroleum aufbewahren, seinen Motor selbst füllen und betriebsbereit und jede noch so weite Fahrt ohne die mindeste Unbequemlichkeit machen. Der Petroleummotor hat die bahnbrechende Hoffnung, jemals ein praktisch brauchbares Automobil herzustellen und einzuführen, aus neue gefährt und der Industrie für selbständige Fahrzeuge in wenigen Jahren einen immensen Aufschwung gegeben. Dieser Aufschwung geschah so recht eigentlich vor etwa fünf Jahren, da auch die ersten Petroleummotoren ungeschädlich und preiswürdig hergestellt waren. Mit der vervollkommnung ihrer

Durchsichtigster Buch! Freundlich lieber Vetter und Bruder!

Es gereicht Mir zur höchsten Freude, Ob Königlichem Hohem Meine lebhafteste Verehrung über die triegsamste Ausbildung auszusprechen, welche das dem 13. (Königlichen) Armeekorps zugehörige 1. Großherzoglich Hessische Dragoner-Regiment (Garde-Dragoner-Regiment Nr. 29) während der heute beendigten Manöver bewiesen hat. Ich beehre mich der Gefamung unerschütterter Hochachtung und Freundschaft Ein. Königlichem Hohem freundlich lieber Vetter und Bruder. Wilhelm I. R.

Pariser Blätter haben angelegliche Aufzählungen folge, die der Kaiser dem Kronprinzen von Griechenland gegenüber setzen haben sollte und worin der Kaiser Griechenland für die Gestaltung und Verwertung seines Heeres und seiner Flotte hinsichtlich eines fünftägigen Krieges mit der Türkei bestimmte Nachsicht ertheilt hätte. Die „Nord. Allg. Ztg.“ ist nun in der Lage mitzutheilen, daß diese dem Kaiser in den Mund gelegten Aufzählungen erloschen sind. Die Tendenz derartige Verbindungen ist übrigens offensichtlich.

Das Jarenpaar tritt, dem „Berl. Tagb.“ zufolge, am Dienstag in Kiel ein und reist von dort am Mittwoch nach Darmstadt weiter.

Kirche und Schule.

* Die Ernennung des Superintendenten und Oberpfarrers D. theol. Folzheuer zum zweiten General-Superintendenten der Provinz Sachsen wird heute im „Reichsanzeiger“ veröffentlicht.

* Ueber die Anrechnung des kirchlichen Einkommens bei Volksschullehrstellen ist jüngst eine Entscheidung von prinzipieller Bedeutung ergangen. Im Verlangen des Patrons sollte, da an der betr. Stelle 700 M. kirchliches Einkommen vorhanden ist, das Lehrergehalt als solches auf 800 M. statt 1000 M. herabgesetzt werden. Dieser Beschluß fand die Bestätigung durch den Kreisanzw. Der Provinzialanw. für Schlesien dagegen erachtete das Verfahren als ungeschickt und bestimmte, daß dem betr. Lehrer der für jene Gegend durch die Provinzial-Konferenz festgesetzte Normalbetrag von 1000 M. unter allen Umständen zu gewährt werden sei. Damit ist der Schulveränder, die sich auf Kosten der kirchlichen Bezüge zu entlasten bestrebt, die Unzulässigkeit diesbezüglicher Beschlässe endgültig darzulegen.

Oberanwalts Deinsdeler in Darmstadt ist, wie die „Darmst. Ztg.“ meldet, in den Ruhestand versetzt worden.

Verantwortlich.

* Bei der Landtags-Gründungs- und Wahlstufte haben unter getrenntem Bürgermeister Döberitz (wahlb.) mit 167 Stimmen gewählt. Der Kandidat der Sozialdemokraten Raub erzielte 93 Stimmen.

Soziale Angelegenheiten.

* Die Knappschaffs-Berücksichtigung hielt am Sonabend unter Vorsitz des Bergamts-Kassierers am Anwesen unter Teilnahme von 67 Delegierten ihre Gesellschafts-Versammlung im Restaurant des Berliner Zoologischen Gartens ab. Nach Erlebung der Wahlen, Rechnungsangelegenheiten und sonstigen Geschäften wurde der Antrag eines Vertretungsgebildes für die Section 8 in Frankfurt a. M. genehmigt.

See- und Flott.

* Eine so starke Entstellung tüchtiger Offiziere in der preussischen Armee, wie sie für den 1. Oktober leitens des Kaisers genehmigt ist, ist wohl noch niemals zu verzeichnen gewesen.

Entwicklung sieht jedoch der Auffassung der Industrie der Automobile ersichtlichere gleiche Schritt. Heute sind viele Leichter schon deren Tausende in der Welt in praktischen Gebrauch und über dreihundert Fabriken mit der Herstellung, Verbesserung und Ausrüstung der hergestellten Maschinen beschäftigt. Mehrwürdigerweise hat das Automobil in der großen Republik erst in der allerneuesten Zeit Beachtung gefunden, so daß jetzt erst und americanische neben französischen, englischen und deutschen Firmen in die Konkurrenz eingetreten begannen.

Paris, die Hauptstadt der größten Republik Europas, ist auch bis jetzt noch der Hauptstich des allgemeinen praktischen Gebrauches der Automobile. Da sieht man sie auf den breiten Boulevards dahinjagen, um fast jede Straße in kurzen oder weiteren Bogen biegen, sich in das verwirrendste Wagenlabyrinth füllen und in Schlangen- und Zickzacklinien unter der hündigen Hand ihres Führers oder der zarten ihrer Führerin tausend Gefahren in Gedankenschnelle begehen und entkommen und immer weiter und unauflöslich weiter eilen, eilen — eilen! Hier schießt ein schlanker Wagnon, dort ein eleganter Sulk mit acht und acht kostet den wenigerigen Blicken des Fremden zu entgehen. Dort rast eine Feuerperle immer drohendem Glodengläute heran, ohne Pferd, ohne Diener — nur ein Steuerrad und an diesem Steuerrad ein Mann, der das Ungeheim spielend regiert! Ist kein Räderrollen? Alles fort! Ein schwaches dumpfes Donnern der riesigen Gummiräder auf den weichen Stellen des Pflasters, das ist das ganze Geräusch, das die Räder machen. Wie ein schwebender Dämon fährt heran, vorbei und dahin. Nur empfindet man ein Grauen vor dieser Geräuschlosigkeit. Nur das Rauschen des Motors und das Klirren der Achsen! — Aber der Mann und der Geruch sind schließlich zu ertragen und verschwinden gegenüber den großen Vorteilen des neuen Fahrzeuges.

Um dem Feier eine Idee von der Erprobung zu geben, die man mit dem Erfolg der Pferdekraft durch Motorkraft auf die Dauer erzielt, wollen wir nur ein paarzig Beispiel anführen. Eine öffentliche Cab-Gesellschaft hatte beschlossen, sämtliches Fuhrinventar durch Automobils zu ersetzen, und was war das

[Redaktion verboten.]

Das Automobil und seine Zukunft.

Eine Skizze von Bruno Volkman.

Wenn man bei dem enormen Fortschritt, den die Fabrikation von Automobilsfahrzeugen in der letzten Zeit gemacht hat, die Bekämpfung aufstellt: „In zehn Jahren, von heute ab gerechnet, wird außer aller Diensten, das Pferd, als Zugtier abgewirtschaftet haben und nur noch zu Knecht- oder Zugschweigen und zum Schlachten dienen!“ — so kann es nicht wenig sehr saunamlich. Demnach liefert gerade die gegenwärtig in Berlin stattfindende Automobil-Ausstellung den besten Beweis für die Richtigkeit unserer Bekämpfung. Als die erste große Ausstellung auf diesem das allgemeine Interesse in so hohen Grade in Anspruch nehmenden Gebiete laut sie unsere Aufmerksamkeit auf die Entwicklung des Automobils in Vergangenheit und Zukunft. Die rasche und unauflösliche Eimbürgung des Automobils in der Civilisation (um kann sagen: in der Welt) liefert uns nur den Vorgeschmack von der ungleich schnelleren Ausbreitung des Automobils, wenn es erst mal aus den Ränderndem, so zu sagen, heraus ist.

Erst vor etwa zehn Jahren, müssen wir bedenken, ist die Idee der Erfindung eines Fahrzeuges, welches sich selbst fortbewegt, aufgenommen und seither immer mehr und mehr ihrer völligen Realisierung entgegengebracht worden. Zuerst entstand das Dampfautomobil. Aber der Keisel, der notwendige Kohlenvorrath, der mitgeführt werden mußte, und ebenso die Wasserleistung machten das Fahrzeug plump und ungeschickt und der Dampf aus der Feuerung des Motors der Passagiere gefährlich und schwierig. Daher verfiel man auf das Dampfautomobil auch bald aus dem Besche, wenn es ja durch eine mehr als vorübergehende Rolle gespielt hat, und man lehrte zum Pferde zurück.

Dann griff man zur Elektricität. Man hatte die Akkumulatoren auf eine so hohe Stufe der Vollendung gebracht, daß sie bei möglichst geringem Eigengewicht doch die größtmögliche Arbeit leisteten, und konstruirte Automobils mit elektrischer Motorkraft. Die Sache fand Beifall. Der Keisel, die Rollen, der Wasservorrath und der Rauch waren in Bezug gekommen

