

Hohenstein-Grünthaler Anzeiger

Tageblatt

für Hohenstein-Grünthal, Oberlungwitz, Bersdorf

Lugau, Wüstenbrand, Ursprung, Mittelbach, Hermsdorf, Bernsdorf, Langenberg, Falken, Meinsdorf u. s. w.

Dieses Blatt erscheint mit Ausnahme der Sonn- und Festtage täglich Nachmittags. — Zu beziehen durch die Expedition und deren Austräger, sowie alle Postanstalten.
Der Bezugspreis beträgt vierteljährlich 1 Mk. 25 Pfg. incl. der illustrierten Sonntagsbeilage.

Redaction und Expedition:
Bahnstraße 3 (nahe dem R. Amtsgericht).
Telegramm-Adresse:
Anzeiger Hohenstein-Grünthal.

Insertionsgebühren: die fünfspaltige Corpusspaltel oder deren Raum für den Verbreitungsbezirk 10 Pfg., für auswärts 12 Pfg., Reclame 25 Pfg. Bei mehrmaliger Aufgabe Rabatt.
Annahme der Inserate für die folgende Nummer bis Vorm. 10 Uhr. Größere Anzeigen Abends vorher erbeten.

Nr. 50.

Mittwoch, den 2. März 1898.

25. Jahrgang.

Jahrmart in Hohenstein-Grünthal (Neustadt)

— bisher Grünthal —

am 14. März 1898.

Städtische Sparkasse Hohenstein-Grünthal.

Verkehr im Februar c.

513 Rückzahlungen in Höhe von	98140 M. 34 Pfg.
947 Einzahlungen in Höhe von	90790 = 05 =
Mehr-Rückzahlungen	7350 M. 29 Pfg.
Das Einleger-Guthaben betrug	
Ende Januar c.	4697400 M. 36 Pfg.
Ende Februar	4690050 M. 07 Pfg.
Der Gesamtumsatz im Februar	
betrug	342728 M. 23 Pfg.
Eröffnet wurden 91 und erloschen sind 87 Konten.	

Tagesgeschichte.

Deutsches Reich.

Berlin, 28. Febr. Reichstag. Auf der Tagesordnung steht der Etat des Reichseisenbahnamtes. — Abg. Bachnicke (freis. Ver.) beantragte, den Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, daß in Ausführung des § 43 der Reichsverfassung und des § 4 des Gesetzes, betr. Errichtung des Reichseisenbahnamtes Maßregeln getroffen werden, um einer Häufung von Eisenbahnunfällen wirksam zu begegnen und besonders die Leistungsfähigkeit der Bahnen zu erhöhen. Der Antragsteller führt aus: Ein einzelnes Unglück nimmt man wie ein unabwegbares Verhängniß hin, aber bei einer solchen Anzahl von Unglücksfällen verliert man schließlich Vertrauen und Ruhe und man forscht nach den Gründen. Das ist ja eine Verlustliste, wie von Schlachtfeldern! Welchen Jammer schließen diese Unfälle ein! Die eigentlichen Ursachen müssen zu suchen sein entweder auf Seite des Personals oder auf Seite des Materials, oder, was noch wahrscheinlicher ist, auf beiden Seiten. Die Zunahme des rollenden Materials hat mit der Zunahme des Verkehrs nicht gleichen Schritt gehalten. Die Eisenbahnverwaltung wird eine große westfälische Linie allein für den Güterverkehr bauen müssen, denn namentlich seien die Güterzüge zu lang und zu schwer. Die Verwaltung werde überhaupt den Güter- vom Personenverkehr trennen müssen. Das ist zwar kostspielig — aber, der Uberschuß ist der Güter höchstes nicht! Redner verbreitet sich dann über den Wagenmangel, aus dem die schlimmsten Verlegenheiten, namentlich für den Bergbau, erwüchsen. Er giebt dann einzelne Zahlen an, um seine Behauptungen zu belegen. Für Preußen habe man deshalb an Kanalbauten gedacht. Der Dortmund-Ems-Kanal werde voraussichtlich in diesem Jahre fertig werden, seine Fortsetzung, durch die er erst einen Werth erlange, werde von den Agrariern bekämpft, besonders wollen die mecklenburgischen und die Ostelbier nichts vom Mittel-land-Kanal wissen. (Auf rechts: Zur Sache.) Die Kanalfrage gehört hier zur Sache. Der Güterverkehr kann der Wasserwege nicht mehr entbehren. Redner wendet sich dann der Personalfrage zu. Es müßte mehr Personal eingestellt werden. Herr Miquel sei jetzt der eigentliche Eisenbahnminister. Die Bonentarif-Reformen unterblieben, weil die Verwaltung eine weitere Steigerung des Verkehrs gar nicht mehr riskiren mögen. Nach alledem sei die Bilanz des Staatsbahnwesens nur als ungünstig zu bezeichnen. — Präsident des Reichseisen-

bahnamtes Schulz: Was zunächst die Frage der Personalentartung anlangt, so sind schon im Vorjahr vom Herrn Reichskanzler Verhandlungen eingeleitet worden; sie haben aber noch zu keinem Ergebnis geführt. Die Schwierigkeiten dabei sind sehr erheblich. Näheres über Einzelheiten kann ich, da die Verhandlungen noch schweben, nicht mittheilen. Was zur Verhütung von Unfällen seitens des Reiches geschehen kann, ist bereits geschehen. Die Anzahl der Zug-Unfälle ist in den letzten Jahren nicht größer geworden als in den Vorjahren, auch nicht im zweiten Halbjahr 1897. Nicht in der Vermehrung der Zug-Unfälle liegt der Schwerpunkt, sondern darin, daß einige der neueren Unfälle von besonders schweren Folgen begleitet waren. Die Eisenbahnverwaltung ist eifrigt bestrebt, Zug-Unfällen vorzubeugen. Das Reichseisenbahnamt untersucht jeden Unfall auf das Genaueste, wo es Mängel findet, werden diese verfolgt und wird auf Abhilfe gedrungen. Es ist auch geprüft worden, ob die vom Bundesrath erlassenen Betriebsordnungen zu verbessern seien. Die Eisenbahnverwaltungen stimmen darin überein, daß etwa nöthige Maßnahmen ohne Rücksicht auf den Kostenpunkt zu treffen sind. Eine Verständigung ist erzielt worden über Ergänzung der Signal-Vorrichtungen durch Fahrtsignale für Einfahrt, durch Ausfahrtsignale, durch Blocksignal-Vorrichtungen u., ferner über Verbesserung der Verkupplungs-Einrichtung. Eine Vorlage an den Bundesrath über alles das liegt bereits in Vorbereitung, auch eine Revision der Bestimmungen über die Dienstdauer ist im Werke. Wo die Bahnanlagen sich als unzulänglich erwiesen, sind die Eisenbahnverwaltungen zur schleunigsten Erweiterung aufgefordert worden, denn es ist richtig, daß darin hier und da ein schnelleres Tempo geboten erscheint. Bahnhoferweiterungen werden auch zu einer Abnahme der Zugverspätungen führen. Wir werden fortfahren im Interesse der Betriebssicherheit auf die Unzulänglichkeiten der Bahnanlagen ein Auge zu haben. Was die Mängel der Wagenbestellung anlangt, so ist das Reich dafür nicht zuständig, Artikel 43 spricht nur von der Fürsorge für die Betriebssicherheit, aber die Eisenbahnverwaltungen sind gerade gegenwärtig energisch bestrebt, das Betriebsmaterial zu vermehren, es sind augenblicklich große Bestellungen ausgegeben. Das Reichseisenbahnamt ist jedenfalls pflichtmäßig bestrebt, Alles zu thun, wozu es durch die Reichsverfassung berechtigt ist. — Abg. Graf Ranitz (kons.) fragt an, ob die Frage unserer billigen Ausnahmetarife für inländische Kohlen etwa neuerdings Gegenstand besonderer Verhandlungen mit England gewesen sei, wie das nach einer kürzlichen Aeußerung des englischen Handelsministers als wahrscheinlich erscheine. — Abg. Gehrich (Eoz.): Die preussische Verwaltung stehe nicht nur nicht voran, sondern hemme noch sogar die Fortschritte, zu denen die Verwaltungen anderer deutscher Staaten etwa geneigt seien. — Geh. Regierungsrath v. Messani stellt in Abrede, daß, wie der Vorredner behauptet habe, an der Unfallstelle bei Eschbe der Oberbau nicht in gutem Zustand gewesen sei. — Abg. v. Karbortz (Reichsp.) befragt sich unter Bezugnahme auf einen bestimmten Fall über zu langsame Beförderung deutscher Industrieprodukte nach England. — Präsident Schulz sagt zu, sich wegen des Falles zu er-

kundigen. — Abg. Graf Stolberg (kons.) bestritt dem Abg. Bachnicke gegenüber, daß die Bilanz des Staatsbahnsystems eine ungünstige sei. Von der Resolution dürfe man sich nicht zu viel versprechen, denn der Schwerpunkt der Sache liege doch in den Einzelstaaten. Was die Kanäle anlange, so erkläre er, daß er kein unbedingter Gegner derselben sei, aber den Vortheil, den der Abg. Bachnicke sich von denselben verspreche, könne er sich nicht versprechen.

— Die „Straßburger Post“ veröffentlicht ein Telegramm, welches der Kaiser am 5. Januar nach der Vereinbarung mit China an den Reichskanzler Fürsten Hohenlohe richtete, worin es heißt: „Obgleich Ich wohl weiß, daß äußere Freude nicht im Stande ist, geschehenes inneres Leid zu heben, bin Ich von innigster Freude erfüllt, daß Gottesgnade nach einem so furchtbaren Schicksal, der Dich traf, Dir ein solch' herrlichen Erfolg beschieden hat. Das ist ein schöner Lohn für rastlose und kluge Arbeit, eine hohe Befriedigung nach überstandenen Sorgen. Meinen kaiserlichen Dank und herzlichste Glückwünsche wollest Du freundlichst annehmen.“

— Die Reise des Kaisers nach Jerusalem ist nun beschlossene Sache, denn schon sind die Vorbereitungen hierzu im Oberhofmarschallamt in Angriff genommen. Ueber die nähere Zeit der Abfahrt, sowie über das Programm für Jerusalem ist noch nichts bestimmt, beides hängt von den Verhandlungen ab, die zur Zeit mit dem evangelischen Oberkirchenrath gepflogen werden.

— Die Berliner Packetfahrtgesellschaft hat ihre Entschädigungsforderung für die Ausdehnung des Postregals nach Maßgabe der Postvorlage auf 2,183,260 Mark beziffert. Ihre Eingabe wendet sich zunächst gegen die Auffassung, daß die Privatposten nur Erwerbsgesellschaften seien, denn das seien die Kleinbahnen, die Pferdebahn- und Omnibusgesellschaften auch, die dem öffentlichen Interesse und Verkehr große Dienste leisten.

G r i e c h e n l a n d.
Athen, 28. Febr. Einer an dem Mordanschlag auf den König Theophilantios Namens Karbizi, ein Unterbeamter der hiesigen Bürgermeisterei, ist verhaftet. Derselbe weigert sich, seine Mitschuldigen zu nennen.

— Eine ausführliche Meldung über den Mordversuch meldet: Die Kugel traf den Leibjäger, welcher neben dem Kutscher auf der königl. Equipage saß, am Fuß. Als die zweite Kugel am Wagen vorbeisprang, stellte sich der König aufrecht hin, um die Prinzessin zu decken. Das eine Pferd des Wagens wurde ebenfalls getroffen, jedoch nur so leicht, daß der Wagen ohne weiteres Hinderniß im Galopp davonfahren konnte. Der eine der Angreifer, welcher mitten auf der Landstraße niedergekniet war, zielte auf den König; dieser bemerkte indessen, daß das Gewehr zitterte. Das ist auch wahrscheinlich der Grund der Rettung gewesen. Der Attentäter, den der König deutlich erkennen konnte, schien sehr jung zu sein, kaum 20 Jahre alt. Dies war derselbe, der wiederholt hinter dem Wagen herhief, als dieser davonfuhr, der andere Angreifer versteckte sich und schien ängstlicher zu sein.

— Als die königl. Equipage an die Stelle kam, an welcher die Missethäter sich versteckt hatten, erhob sich der eine und rief auf griechisch: „Halten sie an,