

# Hohenstein-Grünthaler Tageblatt

## Anzeiger

**Erscheint**  
jeden Wochentag abends für den folgenden Tag und  
kostet durch die Austräger pro Quartal Mt. 1,40,  
durch die Post Mt. 1,50 frei in's Haus.

**Inserate**  
nehmen außer der Expedition auch die Austräger auf  
dem Lande entgegen, auch befördern die Annoncen-  
Expeditionen solche zu Originalpreisen.

**Hohenstein-Grünthal, Oberlungwitz, Gersdorf, Lugau, Gernsdorf, Bernsdorf,  
Langenberg, Falken, Langenchursdorf, Meinsdorf, Ruzsdorf, Wüstenbrand, Grüna, Mittelbach, Ursprung, Erlbach,  
Kirchberg, Pleiße, Reichenbach, Callenberg, Tirschheim, Ruchsnappel, Grumbach, St. Egidien, Müttengrund u. s. w.**

## Amtsblatt

**für den Verwaltungsbezirk des Stadtrathes zu Hohenstein-Grünthal.  
Organ aller Gemeinde-Verwaltungen der umliegenden Ortschaften.**

Nr. 298

Sonnabend, den 23. December 1899.

49. Jahrgang.

Der diesjährige

### Christmarkt

findet **Sonntag**, den 17. und **Sonntag**, den 24. December Nachmittags von 2 bis 10 Uhr statt und dürfen an diesen Tagen nur hiesige Händler feilbieten.  
Der Gewerbebetrieb in **offenen Verkaufsstellen** einschl. der Barbier- und Friseurgeschäfte am 24. December wird von **Mittags bis Abends 10 Uhr** gestattet.  
Hohenstein-Grünthal, am 20. December 1899.

Der Stadtrath.  
Dr. Polster.

### Bekanntmachung.

Nachdem für die, seit dem 1. Januar 1898 aus den Sparcassen der früheren Stadtgemeinden **Hohenstein und Grünthal** gebildete städtische Sparcasse zu **Hohenstein-Grünthal** unter Aufhebung der bisherigen Regulative eine neue

### Sparcassen-Ordnung

angenommen und solche am 4. December 1899 von der königlichen Kreishauptmannschaft **Zwickau** genehmigt worden ist, so wird dies gemäß § 25 Abs. 2 der Sparcassen-Ordnung mit dem Bemerkten zur öffentlichen Kenntniss gebracht, daß dieselbe im Geschäftszimmer der hiesigen Sparcasse 2 Wochen lang vom 27. December 1899 ab zu Jedermanns Einsicht ausliegt.  
Hohenstein-Grünthal, den 20. December 1899.

Der Stadtrath.  
Dr. Polster,  
Bürgermeister.

### Bekanntmachung.

#### den Umtausch und die Verichtigung von Quittungskarten betr.

In Gemäßheit der Bestimmungen der §§ 132 Abs. 1 und 135 Abs. 1 des Invalidenversicherungs-gesetzes vom 13. Juli a. c. wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, daß die von versicherten Personen am **Schlusse des Jahres 1899** in **Benutzung befindlichen Quittungskarten nur innerhalb zweier Jahre** von dem auf der Karte verzeichneten **Ausstellungstage** an gerechnet zur Beitrags-entrichtung (Markeneinföhlung) zu verwenden und **vor Ablauf dieser zweijährigen Frist** zur Vermeidung der **Ungültigkeit** der Karte und des dem **Verfallenen** hierdurch entstehenden **Schadens** bei der für den Versicherten zuständigen **Gebühre (Orts-Betriebskrankencasse, Gemeindekrankenversicherung) zum Umtausch gegen eine Quittungskarte neuen Musters** einzureichen sind.

Gersdorf Bez. Zw., den 19. December 1899.

Der Gemeindevorstand.  
Gähler.

### Stadt-Sparcasse Callenberg

verzinst ab 1. Januar alle Einlagen mit **3 1/2 v. H.** Dieselbe expedirt **täglich (auch schriftlich)** von 8 bis 12 Uhr Vormittags und 2—5 Uhr Nachmittags.

### Zur Lage im Innern.

Die politische Lage in Preußen ist immer noch in hohem Grade verworren und nur insoweit geklärt, als nunmehr die conservative Partei entschieden gegen den Reichskanzler Fürsten Hohenlohe, das Centrum aber gegen den Finanzminister von Miquel Front macht. Im preussischen Abgeordnetenhaus hat bekanntlich die conservative Partei die Mehrheit und diese sucht dort den Reichskanzler mair zu setzen, im Reichstage ist aber nun wieder Centrum Trumpf und dieses wünscht den ihr unliebsamen Finanzminister auszuscheiden. Vielleicht ist dieser auch nicht „jesuitenfeindlich“ genug, denn daß in diesem Artikel gegenwärtig wieder etwas gepandelt wird, ist nach allen vorliegenden Nachrichten sicher.

Das führende Blatt der Centrumpresse, die „Köln. Volksztg.“, veröffentlicht abermals einen stammenden Artikel gegen den „Minister ohne Verantwortung“. Sie betont, es sei der Typus des alten preussischen Ministers gewesen, daß er seinen Abschied erbeten habe, wenn er in wichtigen „Fragen“ überstimmt worden sei, und fährt sodann fort: Das ist neuerdings in Preußen anders geworden. Wir sehen jetzt in Preußen das Beispiel eines Ministers, welcher „alles macht“, oder hernach nichts gethan hat; welcher als der leitende Geist für alle Actionen gilt, hintennach aber, wenn diese Actionen ihm persönlich zur Last gelegt werden, versichert oder doch durchblicken läßt, daß nicht er, sondern ein anderer an der Sache schuld sei; welcher stolz darauf ist, den größten Einfluß bei der Krone zu haben, aber dafür nicht seine ganze Person als Deckung zur Verfügung stellt; welcher es versteht, den Ruf seiner Unentbehrlichkeit aufrecht zu erhalten, aber seinen Theil an der Verantwortung zu übernehmen für sehr einbehrlich hält. Dieses neue Genre eines preussischen Ministers hat Herr v. Miquel geschaffen. Er unterzeichnet die Canalvorlage und vertheidigt sie im Abgeordnetenhaus,

erst piano, dann crescendo, schließlich fortissimo, obwohl er öffentlich bestimmt als Gegner derselben bezeichnet wird. Die Vorlage scheitert, aber die Verantwortlichkeit dafür schiebt er ohne alle Bedenken auf andere ab. Er ist persönlich dafür verhaftet, daß das so lächerlich verzerrte Gemeindevorrecht verbessert wird; er tritt auch als der eifrigste Beförderer der Wahlrechtsnovelle auf, aber sie wird so spät eingebracht, daß ihre Verköpplung mit der Canalvorlage und damit ihr Scheitern sicher ist. Nach seiner ganzen Individualität, welche durch eine fast allzu große Liebe für gefällige Finanzen sich auszeichnet, sollte man annehmen, er sei ein entschiedener Gegner zu weit gehender Flottenpläne; trotzdem werden unmittelbar nach dem Kaiser in Hamburg seine Rede über die Flotte gehalten hat, die neuen überraschenden Flottenpläne in die Öffentlichkeit geworfen. — Vielleicht deuten diese Angriffe an, daß Herr Dr. Lieber für den großen Jubel alles bereit hält, worin er nach einer Versicherung auf dem heftigsten Katholikentage die Wäsche des Herrn v. Miquel waschen will.

Es ist beachtlich, daß im Weiteren eine offizielle Auslassung, die das politische Wirken des Reichskanzlers darlegt. Die „Nordd. Allg. Ztg.“ bringt unter der Ueberschrift „Fürst zu Hohenlohe und die conservative Partei“ einen längeren, schon äußerlich als officiöses charakteristischen Artikel, in welchem die im Reichstage vom Grafen Limburg-Sturum gegen den Reichskanzler erhobenen Vorwürfe widerlegt werden, daß während der Amtsführung des Fürsten Hohenlohe die Interessen der Landwirtschaft nicht genügend gewahrt und Machtbefugnisse, deren Erhaltung zu den Pflichten der Regierenden in Staat und Reich gehöre, brockenweise preisgegeben seien. Gegenüber dem ersten Vorwurfe wird u. A. ausgeführt, daß Fürst Hohenlohe die Bedeutung der Landwirtschaft für unser Vaterland und die Nothwendigkeit, sie zu schützen, voll anerkenne. Das Sinken des Preises der landwirtschaftlichen Producte

erkläre sich auch seiner Ueberzeugung nach in erster Linie durch die Inangriffnahme jungfräulichen Bodens in überseeischen Ländern und müsse daher als, wenn auch voraussichtlich lange andauernd, so doch vorübergehend angesehen werden, und für die Dauer dieser ungünstigen Verhältnisse bedürfe die deutsche Landwirtschaft auch nach Ansicht des Fürsten Hohenlohe allerdings eines ausreichenden Schutzes, damit sie nicht in solchen Theilen Deutschlands in ihrem berechtigten Umfang geschmälert werde, in denen sie zu dauernder Geltung berufen ist. Gegenüber dem zweiten Vorwurfe wird ausgeführt, daß Concessionen an die Parteien gar nicht zu vermeiden seien; auch Fürst Bismarck habe solche, und zwar in fundamentalen politischen Fragen, wie z. B. beim Reichstagswahlrecht gemacht. Der Reichskanzler würde in dem Streben nach Vethätigung einer rücksichtslosen Kraftpolitik nur das zu thun veräumen, was in den verfassungsgemäßen Kämpfen der Gegenwart dringend erforderlich sei, nämlich die Erzeugung des richtigen Augenblicks zur Förderung der von ihr verfolgten Ziele. Der Artikel schließt: Bei Allem, was Fürst Hohenlohe thut und unterläßt, ist er der That nach eingedenk, daß sich nach menschlichem Ermessen seine Leistungen ihrem Ende nähert. Er glaube, die ihm verbleibenden Fähigkeiten nach bestem Willen und Gewissen zum Wohle des deutschen Vaterlandes und Preußens anzuwenden zu haben; er fürchte nicht, daß sein im Laufe eines langen und arbeitsreichen Lebens erworbenes staatsmännisches Ruf durch die Gegnerschaft einzelner politischer Gruppen geschädigt werden könnte. — Die „Allg. Ztg.“ widerpricht der in liberalen Blättern ausgesprochenen Hoffnung, daß in Folge der Selbstverthädigung des Fürsten Hohenlohe vielleicht eine reinliche Scheidung innerhalb der Conservativen und der verwandten Parteien sich vollziehen werde und sagt: Wir halten diese Hoffnung für vollkommen trügerisch. Niemand hat eine solche Geschlossenheit innerhalb der rechtsstehenden Parteien geahnt, wie gerade jetzt. Weiter sagt das Blatt, wenn der Anspruch des Fürsten Hohenlohe auf dem Geographentage über das Hineinwachsen Deutschlands in den Industriestaat falsch aufgefaßt worden ist, so hatte er denn doch genügend Zeit, die falsche Auffassung richtig zu stellen. Vielleicht wäre, wenn die Wichtigstellung früher und genügend erfolgt wäre, Manches unterblieben, denn wenn der Reichskanzler nur gesagt hätte, daß Deutschland aus einem reinen Agrarstaate in einen Staat sich verwandle, der sowohl Agrar- als Industriestaat sei, so würde niemand ernstlich etwas dagegen gehabt haben.

### Sächsisches.

Hohenstein-Grünthal, 22. December 1899.

Mittheilungen von allgemeinem Interesse werden dankbar entgegengenommen und event. honorirt.

In der öffentlichen Sitzung der Handels- und Gewerbe-Kammer zu Chemnitz am vorigen Dienstag erfolgte auch die Beschlußfassung über den Antrag der Verkehrs-Kommission zu den Petitionen, betr. Erbauung einer Eisenbahn von Siegmarsdorf und Wüstenbrand durch das Lungwitzer Thal nach St. Egidien bzw. über Lichtenstein-Callenberg nach Zwickau. Es referirte Herr Dir. Stark. Derselbe führt unter Vorlegung einer Kartenstizze aus, daß man bezüglich des ältesten Projectes, der Lungwitzerthalbahn, bei aller Bereitwilligkeit, den Wensohnern des Lungwitzer Thales die langersehnte Bahnverbindung zu erlassen, doch die wiederholte Ablehnung des Projectes seitens der Behörde versteht, denn die nach Lungwitz bis jetzt gehende Gütermenge sei so gering, daß sie die Erbauung einer Bahn nicht rechtfertigen würde. Eine wirkliche Entlastung der Hauptstrecke werde durch die Lungwitzerthalbahn nicht erzielt. Das Project erscheine daher leichter durchführbar, wenn es sich mit weitergehenden Interessen vereinigen läßt. Solche seien das Verkehrsbedürfnis der auf eine Nebenbahn verwiesenen ungemein sich entfaltenden Städte Lichtenstein-Callenberg, der Wunsch, eine direkte, zweite Verbindung Chemnitz mit Zwickau, insbesondere mit den dortigen Kohlenwerken zu schaffen und so dabei eine gründliche Entlastung der so stark in Anspruch genommenen Hauptlinie herbeizuführen. Die Verkehrs-Kommission der Kammer habe die Petitionen der Städte Lichtenstein-Callenberg und Zwickau, entsprechend bereits dem früheren Kammervotum daher auch als berücksichtigenswerth erklärt. Die Eisenbahnbehörde selbst

stelle diese Linie und zwar als Verlängerung der im Bau begriffenen Pleiße-Halbahn durch eine Schleppbahn Döbergrüna—Lungwitz, später ev. Lungwitz—Lichtenstein als vielleicht nicht un schwer erreichbar dar. Lichtenstein-Callenberg habe nun einen lebhafteren steigenden Güterverkehr, etwa doppelt so groß als jenen von Lungwitz. Bei der hohen Belastung des Eisenbahnbudgets würde jedoch unter jetzigen Verhältnissen die Kammer selbst in Ansehung dieses Verkehrs die Erbauung der Linie nicht vertreten können, da ja Lichtenstein-Callenberg schon Bahnverbindung besitzen, wenn nicht durch die sich dann unwillkürlich dem Auge aufdrängenden direktere Verbindung Lichtenstein-Callenberg—Zwickau die ganze Linie eine über die Bedeutung einer Nebenbahn weit hinausreichenden Bedeutung erlangen würde. Wie schon die scharfen Krümmungen des Anschlusses Lichtenstein-C.—Zwickau auf der Karte andeuteten, ständen dieser 9—10 Kilometer langen Strecke große Terrainschwierigkeiten im Mäßigengrunde entgegen. Steigungen von 1:40 dürften, wenn man theure Kunstbauten vermeiden wolle, nicht zu umgehen sein. Von Zwickau selbst, hinter Böhlau, dürfte die Bruchheit des Terrains, das durch Schachte unterminirt sei, große Vorsicht bei der Tracirung nothwendig machen. Immerhin erscheine gegenüber den großen Aufwendungen, welche für andere, viel minder wichtige Strecken bei weit schwierigeren Terrainverhältnissen gemacht würden, der Bau dieser Linie keineswegs aussichtslos oder zu theuer. Man schätze in Zwickau und Lichtenstein die Baukosten auf 5 1/2 Mill. Mark, also das Kilometer auf 60000 Mark, was nicht zu hoch wäre. Ein Blick auf die Karte lehre nun, daß man durch die Linie Zwickau-Mülsen-Lichtenstein-Lungwitz-Siegmarsdorf-Chemnitz eine ideale Verbindung Chemnitz-Zwickau mit ca. 20 Procent kürzerer Strecke und unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse der Orte Lichtenstein-Callenberg und des Lungwitzer Thales geschaffen hätte. Es wäre hierdurch auch eine Entlastung der Strecke Zwickau-Siegmarsdorf, jedoch nicht eine solche gerade des belastetsten Theiles Siegmarsdorf-Kappel und des Chemnitzer Hauptbahnhofes erfolgt. Eine solche würde nur erzielt, eine richtige Parallelbahn für den Kohlenverkehr hergestellt, wenn man neben der Einmündung in Siegmarsdorf mit dem Haltepunkte Nutzung der Lungwitzerthalbahn einen Anschluß an die Chemnitzer Vororte der Chemnitz-Stollberger Linie suchte. Am richtigsten wäre eine direkte Führung nach Altchemnitz, das schon beinahe den 5. Theil des Chemnitzer Kohlenempfangs erhalte und nach der projectirten Anlage neuer großer Werke dafelbst (Centralgasanstalt, Altienspinnerei u.) sich immer mehr zum Centrum der Chemnitzer Großindustrie herausgestalten dürfte. Noch leichter durchführbar wäre ja allerdings ein Anschluß in Reuskirchen, wenn auch sonst weniger zweckmäßig. Diese Strecke dürfte in der angeordneten Weise keinen großen Terrainschwierigkeiten begegnen. Das früher geführte große Ueberfluthungsgebiet dürfte durch die Regulirung sehr eingeeignet werden. Er habe bei diesen Projecten die Aufmerksamkeit der Mitglieder so in Anspruch genommen, weil neben ihrer lokalen Bedeutung und der Frage der Entlastung der Hauptstrecke ihm überhaupt die Frage der möglichst billigen direkten Kohlenversorgung von Chemnitz dadurch aufgerollt erscheine und sich vielleicht sonst nicht eine Gelegenheit böte, auf diese Frage hinzuweisen, wie es doch gerade Pflicht der Handels- und Gewerbe-Kammer Chemnitz sein dürfte. Chemnitz sei die größte Kohlenempfangsstation Sachsens, jedenfalls eine der bedeutendsten Deutschlands. Mit Kappel-Altchemnitz habe es im Jahre 1899 ca. 50000 Doppelwagen Kohlen und Kofke empfangen. Die Preise für Lugau-Deisnitzer Maschinenkohlen seien nun seit 5—7 Jahren von 61—64 Mt. per Doppelwagen ab Wert auf ca. 96 Mark gestiegen, das sei ein Aufschlag um 50 Prozent. In keinem anderen Industriegebiete Deutschlands wäre dieser Aufschlag so scharf gewesen; der Aufschlag habe in Schlesien 21 Proz., Rheinland-Westfalen 30 Proz., England 29 Proz. betragen. Ein Doppelwagen sächsische Maschinenkohle koste ohne Zufuhr 107—117 Mark, ein Doppelwagen Förderkohle in Schlesien 111 Mt., ein Doppelwagen Stück in Rheinland-Westfalen 120 Mt., 200 Ctr. Fabrikkohlen in Manchester 111 Mark. Es erscheine entsprechend also ein Doppelwagen in Chemnitz gegen Schlesien