Hohenstein-Ernstthaler Tageblatt

Erscheint jeden Wochentag abends für den folgenden Tag und kostet durch die Austräger pro Quartal Mk. 1,5. durch die Post Mk 1,82 frei in's Haus.

Anzeiger

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

für

Hohenstein-Ernstthal, Oberlungwitz, Gersdorf, Lugau, Hermsdorf, Bernsdorf,
Langenberg, Falken, Langenchursdorf, Meinsdorf, Rußdorf, Wüstenbrand, Grüna, Mittelbach, Ursprung, Erlbach, Kirchberg, Pleißa, Reichenbach, Callenberg, Tirschheim, Kuhschnappel, Grumbach, St. Egydien, Hüttengrund u. s. w.

Amtsblatt

für das Königliche Amtsgericht und den Stadtrat zu Hohenstein-Ernstthal.

Organ aller Gemeinde-Verwaltungen der umliegenden Ortschaften.

Nr. 96. Mittwoch den 27. April 1904. 54. Jahrgang.

Die Gemeindesparkasse Pleißa

expediert täglich vormittags 8—1 Uhr, nachmittags 3—6 Uhr und verzinst alle Einlagen mit

3½ Prozent.

Einlagen, welche bis zum 2. eines jeden Monats bewirkt, werden für den vollen Monat verzinst.

Sächsischer Landtag.

Dresden, 25. April.

Die **Zweite Kammer** beschäftigte sich an erster Stelle mit dem Etat des **Oberverwaltungsgerichts.**

Abg. Dr. **Schill**-Leipzig (natl.) bemerkt dazu: Das Oberverwaltungsgericht ist nun mehr als zwei Jahre in Tätigkeit. Dieser Gerichtshof hat den auf ihn gesetzten Erwartungen im allgemeinen entsprochen. Das schließt aber nicht aus, daß man gegen einzelne Vorgänge Bedenken haben kann, namentlich gegen die in den Entscheidungen zutage tretende Tendenz, Rechtsfragen, die zu der betreffenden Entscheidung in gar keiner Beziehung stehen, mit zu erörtern. Das sollte lieber unterbleiben, damit den vorhergehenden Instanzen nicht unnötige Schwierigkeiten bereitet werden. Das Oberverwaltungsgericht hat z. B. auch in Ermessensfragen das Recht für sich in Anspruch genommen, z. B. über die Richtigkeit der Lösung der Bedürfnissfrage zu entscheiden. So hat es die höchste Ueberraschung hervorgerufen, daß das Oberverwaltungsgericht die Anfechtungsklage der Leipziger Straßenbahnen angenommen und die in das Ermessen gestellte Entscheidung der Kreishauptmannschaft aufgehoben hat. Wenn die dieser Entscheidung beigegebene Begründung maßgebend sein würde, wäre das Ministerium als oberste Verwaltungsbehörde abgesetzt und an seine Stelle träte das Oberverwaltungsgericht. Dies muß ganz entschieden zurückgewiesen werden. Es könnte sehr leicht möglich werden, daß sich einmal die Notwendigkeit herausstellt, die Kompetenz des Oberverwaltungsgerichts etwas schärfer zu begrenzen. (Bravo!)

Staatsminister **von Metzsch:** Daß bei der Praxis des Oberverwaltungsgerichts die Tendenz zutage träte, seine Kompetenzen zu weit auszudehnen, wird mehrfach darauf zurückgeführt, daß in dem Kollegium zu wenig wirkliche Richter sitzen. Die Regierung hat bei der Besetzung dieser Stellen die sorgfältigste Auswahl getroffen, hat aber nicht umhin gekonnt, auch aus anderen Ressorts geeignete Beamte heranzuziehen. Die behauptete expansive Tendenz würde nicht auf eine mangelhafte Qualifikation, sondern mehr auf das Naturell der Beamten zurückzuführen sein. Einer freien Aussprache der Landesvertreter über die Judikatur des Oberverwaltungsgerichtes will die Regierung in keiner Weise entgegentreten, wenn sie selbst auch sich einer Aeußerung darüber enthalten muß.

Darauf wird der Etat einstimmig angenommen.

Es folgen die Referate über verschiedene **Rechenschaftsberichte** auf die Finanzperiode 1900/01, und zwar referiert Abg. **Steyer** (kons.) über Forsten, Weinberge und Kellereien, Abg. **Gräfe** (wildlib.) über Zölle und Verbrauchssteuern und über das Departement der Finanzen und endlich Abg. **Fritzsching** (kons.) über das Departement des Auswärtigen, Gesandtschaften, Wartegelder, Pensionsetat, Reservefonds.

Abg. **Günther**-Plauen (freis.) bemängelt, daß über die bedeutenden Ueberschreitungen beim Forstetat nur der Deputation Mitteilung gemacht worden, dem Plenum aber keine Kenntnis der Vorgänge vermittelt worden sei.

Finanzminister Dr. **Rüger:** Ich kann nur sagen, daß der damals getriebene Aufwand bei den Forstbauten durchaus nicht nach meinem Sinne ist, und ich kann versichern, daß alle Vorkehrungen getroffen sind, damit derartiges nicht wieder vorkommt.

Abg. **Gräfe**-Annaberg (wildlib.) wünscht, daß die kleineren Pensionen auch monatlich gezahlt werden möchten, namentlich solche an Witwen und Waisen.

Die Deputationsanträge zu den Rechenschaftsberichten werden einstimmig angenommen.

Ferner nahm die Kammer die **Wahlen zum Staatsgerichtshof** vor. Es wurden gewählt als Mitglieder: Landgerichtsdirektor a. D. Dr. Schill-Dresden, Oberlandesgerichtssenatspräsident Thierbach-Dresden, Justizrat Opitz-Dresden, als Stellvertreter: Justizrat Schurig-Plauen, Justizrat Dr. Rudolph-Dresden.

Dann nahm die Kammer das Königliche Dekret Nr. 35, mehrere **Eisenbahnangelegenheiten** betreffend, in die allgemeine Vorberatung und verwies es nach kurzer Debatte an die Finanzdeputation B.

Abg. **Teichmann** (natlib.) erstattet dann den Bericht der Finanzdeputation B, welcher in den Antrage gipfelt, die Kammer wolle für den Ausbau des **zweiten Gleises** zwischen **Schönbörnchen** und **Meerane** den Betrag von 207 000 Mk. als Ergänzungspostulat bewilligen. Die Deputation hatte zuerst den Umbau aufschieben wollen, hat sich aber dann von seiner Notwendigkeit überzeugt.

Der Deputationsantrag wird einstimmig angenommen.

Nächste Sitzung Dienstag 10 Uhr vormittags. Tagesordnung: Landesbrandversicherungsanstalt, Baugesetz, Petition des Leipziger Innungsausschusses.

Deutscher Reichstag.

Berlin, 24. April.

Auf der Tagesordnung steht zunächst die erste Lesung des Gesetzentwurfs betr. Uebernahme einer Garantie des Reiches über eine **Eisenbahn Dar-es-Salaam—Mrogoro.** — Kolonialdirektor Dr. **Stübel:** Diese Bahn ist eine unbedingte Notwendigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung von Deutsch-Ostafrika, das zweimal so groß als Deutschland ist und dem es an leistungsfähigen Verkehrsstraßen fehlt. Um die Kosten zu verringern, ist die Spurweite gegen den früheren Entwurf von 77 auf 55 Zentimeter herabgesetzt worden; allerdings nur aus Konzessionen an die Finanzlage des Reiches und an die Sparsamkeit des Hauses. Wenn sich das Haus entschlösse, der größeren Spurweite zuzustimmen, so wäre uns das sehr lieb. Die Bahn ist auch militärisch sehr wichtig. In Südwestafrika würden die Herero nicht an den Aufstand gedacht haben, wenn unser Eisenbahnnetz dort bereits mehr entwickelt wäre, und die Niederwerfung des Aufstandes würde noch mehr erschwert werden, wenn wir nicht schon die Bahn bis Windhuk hätten. Eine Inanspruchnahme des Reiches aus der Garantie tritt vor dem 1. April 1908 nicht ein. In 25 Jahren hoffen wir, daß die Rentabilität der Bahn so groß sein wird, um einer Zubuße des Reiches nicht mehr zu bedürfen.

Abg. **Graf Stolberg** (kons.): Ich bin kein Kolonialschwärmer. Wenn wir keine Kolonien hätten, würde die Reibungsfläche mit anderen Staaten verringert sein und wir könnten auch an der Flotte sparen; aber wir haben uns aus den Wünschen des Volkes heraus nun einmal Kolonien zugelegt und da müssen wir auch mehr für die Kolonien tun, denn jetzt haben wir an ihnen sehr wenig Freude. (Sehr richtig! links.) Zur Entwicklung der Kolonien brauchen wir Verkehrswege, zumal es dort an schiffbaren Flüssen fehlt. Die schmälere Spurweite, die jetzt auf Wunsch der Bankinstitute vorgeschlagen wird, ist für die Kolonien sehr nachteilig. Die Gegner der Vorlage würden durch die 20prozentige Kostenersparnis doch nicht zu gewinnen sein und die Freunde der Vorlage die Bahn auch bewilligen, wenn an der breiteren Spurweite festgehalten werde. Der jetzige Vorschlag ist krämerhaft. Die englische sog. Kapspurweite ist 1,6 Meter.

Abg. **Müller**-Sagan (freis. Volksp.) spricht gegen die Vorlage. Der jetzige Zeitpunkt sei jedenfalls so unglücklich wie möglich gewählt, um das Reich noch mit einer solchen Ausgabe zu belasten. Man müsse doch auch fragen, ob die jetzige expansive Kolonialwirtschaft nicht besser durch eine intensive Bewirtschaftung ersetzt werden solle. Sehr zweifelhaft sei, das auf 18 Millionen veranschlagte Anlagekapital ausreichen werde. Schließlich werde das Reich auch hier wieder, wenn die Mittel zu Ende seien, direkt eingreifen müssen.

Abg. **Schwarze** (Zent.): Mit der expansiven Politik hätten wir mit der Zeit gründlich Fiasko gemacht, zumal in Südwestafrika; aber gerade deshalb müsse man zu einer Entscheidung für den Bahnbau kommen. Denn die Schaffung von Verkehrswegen laufe doch auf eine intensive Kolonialpolitik hinaus. Der Hauptwert unserer ostafrikanischen Kolonien liege am Viktoria und Tanjanjika-See und dahin müßten wir unter allen Umständen bauen. Die Engländer seien mit dem Bahnbau in der Richtung nach dem Viktoria-See viel rascher vorgegangen, obwohl sie doch auch kein Geld wegwerfen.

Abg. **Graf Arnim** (Reichspartei) erklärt sich gegen eine Verschmälerung der Spurweite der Bahn und tritt im übrigen lebhaft für die Vorlage ein. Die finanziellen Bedenken dagegen erledigen sich einfach dadurch, daß eine Inanspruchnahme des Reiches aus der Garantie erst 1908 beginne und bis dahin werde doch wohl der neue Zolltarif längst in Kraft getreten sein und die Finanzlage des Reiches sich gebessert haben.

Abg. Dr. **Paasche** (nat.-lib.) befürwortet ebenfalls den Bahnbau warm. Es müßten auch Zufuhrstraßen zur Bahn gebaut werden. Allerdings müßten wir erst der Tsetse und anderer Seuchen Herr werden, um genügend Zugvieh halten zu können. Zur Ausnützung der Kunststraßen, so lange es an Zugvieh fehle, sei die Eisenbahn erst recht eine unbedingte Notwendigkeit. Es seien in Ostafrika alle Bedingungen gegeben, um Massenartikel zur Verfrachtung auf der Bahn zu produzieren, so besonders Baumwolle.

Abg. **Schrader** (freis. Ver.) plädiert ebenfalls für den Bahnbau. Der Schädlinge, wie der Tsetsefliege, würden wir am besten Herr werden durch die Kultur des Landes, und diese erfordere die Eisenbahn. Was die Spurweite anlange, so glaube er allerdings, daß man auf längere Zeit mit der kleinen Spurweite werde auskommen können; aber der Umstand, daß die Bahn statt 22 Millionen etwa nur 18 Millionen koste und das Reich etwas an Zinsen spare, dürfe bei der Entscheidung über diesen Punkt jedenfalls nicht maßgebend sein.

Abg. **Ledebour** (Soz.): Wir haben nichts dagegen, daß die Bahn gebaut wird, aber nicht auf Kosten der Steuerzahler.

Abg. **Dasbach** (Zentr.) ist gegen die Uebernahme der Garantie. Erst müsse die Rentabilität der Bahn nachgewiesen werden. Wir wollen nicht die Kosten der großen Seenbahn, die nachher kommen werde, zahlen.

Abg. **Arendt** (Reichsp.) tritt lebhaft für die Vorlage ein, macht aber der Regierung den Vorwurf, daß sie durch Aenderung der Spurweite das Zustandekommen der Vorlage erschwere.

Kolonialdirektor Dr. **Stübel** widerspricht dem. Die Regierung habe gerade damit das Zustandekommen der Vorlage erleichtern wollen. Bei größerer Prosperität der Bahn infolge des Aufschwungs von Verkehr und Handel könne übrigens nach Jahren die Spurweite vergrößert werden.

Die Vorlage geht an die Budgetkommission.

Es folgt die erste Beratung des Gesetzentwurfs betr. Aufnahme einer binnen 30 Jahren zu tilgenden 3½prozentigen **Anleihe** von 8 Mill. für den Bau einer **Bahn** von **Lome** nach **Palima** im **Togogebiet.**

Kolonialdirektor Dr. **Stübel** führte aus, daß das Togogebiet bei Vornahme verschiedentlicher Zollerhebungen leicht Zinsen und Tilgungswerte aufbringen könne.

Abgg. **v. Staudy** (kons.), Dr. **Paasche** (nat.-lib.) und Dr. **Arendt** (Reichsp.) sprechen für Abgg. **Ledebour** und **Müller**-Sagan (freis. Volksp.) gegen die Vorlage, die ebenfalls an die Budgetkommission geht.

Schluß der Sitzung 6¼ Uhr. Morgen 1 Uhr: Dritte Lesung des internationalen Abkommens über Privatrecht, zweite Lesung der Seemannsordnungsnovelle, endlich Börsengesetz und Börsensteuer.

Von der Mittelmeerfahrt des Kaisers

besagt heute ein Telegramm:

Alberoni, 25. April. Nach sehr ruhiger Fahrt bei schönem Wetter, wobei italienische Torpedoboote die „Hohenzollern" und die übrigen Schiffe begleiteten, andere ihnen vormittags von Venedig entgegenkamen, machten die deutschen Schiffe abends gegen 6 Uhr bei Malamocco vor Venedig an den Bojen fest. Salut wurde zwischen den Forts und dem „Friedrich Karl" gewechselt. Viele Barken, deren lichte Segel in der Sonne leuchteten, umschwärmten die „Hohenzollern". Der deutsche Kaiser empfing die Spitzen der Behörden und den deutschen Konsul. Die Einfahrt nach Venedig erfolgt morgen.

Aus Südwestafrika.

* Der als Befehlshaber des Marine-Expeditionskorps nach Südwestafrika entsandte Oberst **Dürr** ist auf der **Rückreise nach Deutschland** begriffen und wird in 10—14 Tagen hier wieder eintreffen. Was seine Rückberufung veranlaßt hat, ist noch nicht bekannt geworden. Sollte sie nicht durch schwere Erkrankung notwendig geworden sein, so könnte nur auf eine tiefgehende Disharmonie zwischen Oberst Dürr und dem Gouverneur Leutwein geschlossen werden. Die Temperamente dieser beiden Offiziere werden als sehr verschiedene geschildert. Während Oberst Leutwein eine ruhige, kühlere Natur ist, soll Oberst Dürr von einer mit starkem Eigenwillen gemischten Lebhaftigkeit sein. So verschiedene Temperamente ergänzen sich natürlich nicht immer.

Präsident Loubet in Rom.

* König Victor Emanuel und Präsident Loubet haben sich gestern in den herzlichsten Worten ihrer Hochachtung und der Wertschätzung ihrer beiden gegenseitigen Länder versichert, wie dies bei solchen Höflichkeitsbesuchen Brauch ist. Der Telegraph beeilt sich, der Welt Kenntnis von den Trinksprüchen zu geben, und wir wollen dem Draht nicht nachstehen und uns der Unterlassungssünde schuldig machen, daß wir unseren Lesern den Wortlaut der Toaste nicht mitteilten:

Rom, 25. April. Heute abend fand im Qurinal zu Ehren des Präsidenten Loubet Galatafel statt, bei welcher der König folgenden Trinkspruch in italienischer Sprache ausbrachte: „Herr Präsident! Das Herz ganz Italiens schlägt mit dem meinigen, indem ich in Ihnen den willkommenen Gast der hochherzigen französischen Nation begrüße. Unsere Regierungen haben sich leicht in Uebereinstimmung gefunden, indem sie gemeinsam arbeiteten an der Aufrechterhaltung des Friedens, dieses höchsten Gutes, welches alle Staaten immermehr zu befestigenen streben, und indem sie den Schiedsgerichtsvertrag und den Arbeitsvertrag unterzeichneten, haben sie den politischen Frieden und die Bekräftigung des sozialen Friedens garantiert. Italien und Frankreich sind beide hervorgegangen aus den alten latinischen Kronen und haben durch Jahrhunderte die Traditionen unauslöschlicher Verwandtschaft bewahrt. Auch heute bekräftigen sie von neuem ihre Freundschaft in dem ewigen Rom, von dem der nationale Geist der beiden Völker soviel Einwirkungen erhalten hat. Herr Präsident, indem ich Ihnen die Hand drücke, erfüllen ruhmreiche Erinnerungen meine Seele und bewegen sie sehr. Mit diesen Gedanken und diesen Gefühlen erhebe ich mein Glas und trinke auf das Wohlergehen Frankreichs und auf sein würdiges edles Oberhaupt!" — Nach diesem Trinkspruch, welchem die Gäste stehend zugehört hatten, spielte die Musik die Marseillaise. Präsident Loubet erwiderte: „Sire! Es wird mir schwer, meine Rührung und Dankbarkeit auszudrücken, die ich dieser schmeichelhaften und edlen Sprache Eurer Majestät und diesem großartigen und unvergeßlichen Empfange gegenüber empfinden muß, bei dem ganz Italien sich mit seinem erlauchten Souverän vereinigt hat, um Frankreich zu ehren. Die Worte Eurer Majestät werden morgen in allen französischen Herzen widerklingen. Zwar haben Frankreich und Italien nicht diesen Tag abgewartet, um die verwandtschaftlichen Beziehungen, welche sie einander nähern und von denen sie wünschen, daß sie zu ihrem Glück stets freundschaftlich seien, laut zu verkünden, aber wie Eurer Majestät ist es auch mir eine große Freude die Freundschaft beider in diesem ruhmreichen Rom, bekräftigen zu hören, in welchem die Franzosen und Italiener eine gemeinsame Mutter und diejenige verehren, welche sie zu ihren großen Taten begeistert hat. Unsere Regierungen haben erkannt, von wie großer Bedeutung es ist, die Interessen ihrer Länder mit den Sympathien in Einklang zu bringen, welche sie einander nahe brachten. Aus ihrem glück-

SLUB Wir führen Wissen.