

Hohenstein-Ernstthaler Tageblatt

und Anzeiger

Erscheint jeden Wochentag nachmittags - Herold Nr. 11
Postfachkonto Leipzig 28 484 - Gemeindefachkonto 14. -
Bankstellen Commerz- und Privat-Bank Zweigstelle Hohen-
stein-Ernstthal - Darmstädter und Nationalbank Zweig-
stellen Hohenstein-Ernstthal - Unverlangt eingehende
Manuskripte werden nicht zurückgeschickt - Einladungen
ohne Namensnennung finden keine Aufnahme

Bei Klagen, Konturien, Vergleichen usw. wird der Bruttobetrag in Rechnung gestellt. Im Falle höherer Gewalt -
Krieg oder sonstiger irgend welcher Störung des Betriebes
der Zeitung, der Lieferanten oder der Beförderungs-
einrichtungen - hat der Bezugsnehmer keinen Anspruch auf Lieferung
oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des
Bezugsbetrages

Hohenstein-Ernstthaler Zeitung, Nachrichten und Neueste Nachrichten

Generalanzeiger für Hohenstein-Ernstthal mit Gültigkeitsgrund Oberlungwitz, Borsdorf,
Hermesdorf, Bernsdorf, Mülsdorf Langenberg, Meinsdorf, Falken, Langenchursdorf Reichen-
bach, Callenberg, Grumbach, Ertchheim, Ruhlschnappel, St. Egidien, Wilsdorf, Bräuna,
Mittelbach, Ursprung, Kirchberg, Erbsach, Pleißa und Ruffdorf.



Dieses Blatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Amtsgerichts,
des Finanzamts und des Stadtrats zu Hohenstein-Ernstthal, sowie der Behörden der
umliegenden Ortschaften behördlicherseits bestimmte Blatt.

Druck und Verlag von Dr. Alban Frisch.

Nr. 297

Der Preis des einwöchigen Anzeigens beträgt 1,-
der dreimonatlichen 4,- Goldmarken für den Nachweis
werden 25 Goldmarken berechnet.

Donnerstag, den 22. Dezember 1927

Verlagspreis halbjährlich 20 Goldmarken
einwöchentlich 1,- Goldmarken

77. Jahrg.

Grenzsicherung

Von unserem Berliner Vertreter

Berlin, 22. Dezember

Der italienisch-französische Konflikt wird ohne jeden Zweifel zunächst auch im neuen Jahr die gesamte außenpolitische Konstellation der europäischen Staaten beherrschen und nicht eher aus dem Kreis der Betrachtungen verschwinden, als die Mittelmeerfrage endgültig geregelt ist. Alle Beteiligten hoffen auf eine friedliche Lösung. Diese so oft verflüchtete optimistische Erwartung kann leider nicht darüber hinwegtäuschen, daß beide Parteien auch eine andere Regelung nicht ganz aus dem Bereich der Möglichkeiten verwiesen haben, und daß man in Paris wie in Rom ganz sachte begonnen hat, sich auf die äußersten Eventualitäten vorzubereiten. In Frankreich finden seit geraumer Zeit Truppenverschiebungen statt, die eine stärkere Konzentrierung der französischen Streitkräfte in den südöstlichen Garnisonen bezwecken. Lyon und Besançon scheinen die Mittelpunkte dieser Kräftezusammenballung zu sein. Nun soll auch die Flotte im Mittelmeer verstärkt werden. Die französische Kammer hat eben mit großer Mehrheit eine Vorlage angenommen, die der Regierung die Mittel bewilligt, einen Kreuzer, zwei U-Boote, sechs Torpedojäger und fünf Unterseeboote zu bauen. 168 Millionen kostet diese neue Flottilla, die im Laufe eines Jahres vom Stapel laufen soll. Alle diese Schiffe werden dem Mittelmeer geschwader eingereiht werden, und damit auch der geringste Zweifel behoben wird, gegen wen das alles geht, hat der Sprecher der radikalen Partei, der Abgeordnete Deauville, ausdrücklich bei den Beratungen erklärt, daß die italienischen Rüstungen Frankreich dazu zwingen, der Sicherheit seiner Grenzen und seiner Küsten erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es ist ganz unverkennbar, und hat sich auch während der Kammerdebatte gezeigt, daß in Frankreich zurzeit eine antisozialistische Einheitsfront besteht, die von den Sozialisten bis zu den Herren der „Action française“ reicht, und in die auch Herr Gustave Hervé, der Chefredakteur des „Victoire“ einbegriffen ist, der bis vor kurzem noch für Mussolini jede Länge brachte. Man hat das Gefühl, daß die Auseinandersetzung mit der „lateinischen Schwester“ im Laufe des nächsten Jahres erfolgen müsse.

In Italien hat man ähnliche Gedanken und trift, was schlimmer ist, auch ähnliche Vorbereitungen. Die faschistische Miliz in den nördlichen Provinzen ist verstärkt worden, Grenzplänkchen sollen, nach allerdings unverbürgten Gerüchten, bereits vorgekommen sein. Das ist kein Wunder, denn die Geschichte lehrt, daß sich zwei Länder und vor allem zwei Heere nicht unbesiegt gegenüber stehen können, ohne daß es zu einem offenen Ausbruch der Feindseligkeiten kommt. Deshalb muß ganz Europa den Trugkonzentrationen an der französisch-italienischen Grenze seine Aufmerksamkeit zuwenden. Wenn beide Staaten ihre Armeen um Lyon und Mailand zusammenziehen, um „vor Überraschungen gesichert zu sein“, so ist dies keine Gewähr für den Frieden, sondern im Gegenteil eine verständlich weber Briand noch Mussolini einen Schritt zurückweichen werden, ist es eben notwendig, so rasch wie möglich in einer gemeinsamen Mittelmeerkonferenz den ganzen Fragenkomplex zu erörtern, da andernfalls die Vorgänge an der Riviera den Auftakt für einen neuen Weltbrand bedeuten könnten.

Die Verkehrsstörungen bei der Eisenbahn in amtlicher Darstellung

Die seit längerer Zeit bestehenden Klagen über die Unpünktlichkeit im Güterverkehr veranlassen die Reichsbahn-Betriebsdirektion Chemnitz zu folgender Aufklärung, die auch heute noch, nachdem Lawetter eingetreten ist, das Interesse aller beansprucht: Bei den Zugverspätungen muß unterschieden werden zwischen den von außen in den Bezirk hineingetragenen Verspätungen, die zurzeit außerordentlich zahlreich sind, und den Verspätungen, die im Bezirk entstehen. Um diese allein kann es sich hier handeln. Ferner ist zu unterscheiden zwischen den Verspätungen, die vor Beginn des Schneefalles, und den Verspätungen der augenblicklichen Zeit. Im ersten Zeitabschnitt wurde die Pünktlichkeit vor allem durch zwei Ursachen beeinträchtigt, und zwar durch sehr umfangreiche Bauarbeiten und durch sehr starken Güterverkehr. Die Bauarbeiten an vorhandenen Gleisen bestanden vor allem in vollkommener Erneuerung des Oberbaues und in Auswechslungen zu schwach gewordenen Brückenkonstruktionen. Sie mußten, um das Unternehmen auf der Höhe zu halten, auf längere Zeit in außerordentlichem Umfange vorgenommen werden und sind letzten Endes infolgedessen noch nachträglichen Anordnungen, namentlich der Oberbau während des Krieges nicht die erforderliche Erneuerung und Pflege finden konnte, während bei den Brücken die Erhöhung des Schienenabstandes der Betriebsmittel die Ursache bildet. Die Durchführung dieser Arbeiten erfordert die zeitliche Umwandlung stark belasteter zweigleisiger Strecken in eingleisige und somit mindestens zahlreiche Langsamfahrstellen, von denen jede eine Verspätung, also eine Unpünktlichkeit verursacht, die bei der Art des Chemnitzer Netzes, in dem der Hauptbahnhof Chemnitz wie eine Spinne ist, letzten Endes immer auf den wegen seiner beschränkten Anlage sehr empfindlichen, zahlreichen Anschlüsse vermittelnd und weit mehr als 1914 betrieblen Hauptbahnhof zurückwirkt. Dieser Bahnhof weist nur etwa 30 Personenzugpaare weniger auf als der große Hauptbahnhof Leipzig und ist bei den vielen beginnenden und endenden Zügen im großen Maßstab Zugbildungsstation. Er ist aber auch außerdem mit einer sehr großen Anzahl von Güterzügen belastet, die in Leipzig fehlen. Tatsächlich also ist der in seinen Verhältnissen sehr beschränkte Hauptbahnhof Chemnitz, dem außerdem ein Abstellbahnhof fehlt, mit einer weit höheren Zugzahl als Leipzig belastet. Dazu kommt, daß Sachsen seit Mai den härtesten Güterverkehr seit Bestehen der Eisenbahn aufweist, der die Einlegung zahlreicher Bedarfszüge erfordert, die ebenfalls belastend wirken.

Trotzdem ist der Güterverkehr bei geradezu hervorragenden Leistungen des Verschiebebahnhofs Hildersdorf, auf dem trotz der Mängel, die er vom sachlichen Standpunkt aus hat, monatlich fast über 3500 Wagen am Tage verarbeitet worden sind, bis auf wenige Fälle nicht beeinträchtigt worden. Auch im Personenverkehr konnten die Unregelmäßigkeiten in immer noch erträglichen Grenzen gehalten werden, wenn auch namentlich die sehr gedrängten folgenden Züge des Berufsverkehrs, der vor dem Krieges für Chemnitz eine gegenüber der Zeitzeit recht untergeordnete Rolle spielte und der eine von der früheren Zeit völlig abweichende Zuglage und Beanspruchung des Hauptbahnhofs bedingt, oft von diesen Verhältnissen in nicht erwünschter Weise beeinträchtigt wurden. Aber immer wieder gelang es, das Gleichgewicht einigermaßen wieder herzustellen. Auf diesen ohnehin unsicheren Gleichgewichtszustand des Betriebes traf der große und anhaltende Schneefall, die Kälte und mehrfache Nebel, der das Rangiergeschäft wegen der fehlenden Sicht außerordentlich erschwerte und so stark war, daß die besonderen Sicherheitsposten in Tätigkeit treten mußten.

Nun sind Schnee und Kälte, vor allem, wenn sie wie jetzt vereint auftreten und dann zu Eisbildungen führen, die größten Feinde des Verkehrs, und zwar nicht nur des Eisenbahnverkehrs. Die Autarkie stellt ihren Betrieb je nach der Lage schließlich zunächst einfach einmal ein, ohne daß die Öffentlichkeit sich darüber eregt. Sie hält das bei verschneiten und vereisten Wegen für selbstverständlich. Von der Eisenbahn, die von diesen Gewalten alles andere als unberührt bleibt, verlangt sie nach wie vor unbedingt pünktlichen Verkehr, und es kann im gegenseitigen Falle in ihren Augen selbstverständlich nur Trägheit und Unfähigkeit der Beamten- und Arbeiterkraft, zu starker Abbau u. dergl. an dieser Einwirkung Schuld sein. Nun steht es zunächst in Chemnitz-Hildersdorf so, daß infolge dieser Naturereignisse die Leistung auf dem Ablaufberg seit Tagen durchschnittlich auf etwa 50 Prozent der Leistungen vor dem Be-

ginn des jetzigen Winters infolge des erschwerten Abrollens der Wagen gemindert ist. Wenn auch der Zulauf nach Hildersdorf infolge des sehr vorwiegenden nach zu beobachtenden Rückganges des Güterverkehrs etwas schwächer als bisher geworden ist, so ist er doch noch so stark, daß ein erheblicher Stau der Wagen, die nach Hildersdorf rollen, eingetreten ist. Die Folgen davon sind zurückgehaltene Züge, die andere Bahnhöfe belasten, und vor allem gänzlich unregelmäßiger Güterverkehrsverkehr mit allen seinen Nachteilen und Störungen für den Personal- und den Lokomotivdienst. Glaubt die Öffentlichkeit wirklich, daß, nachdem bis zum Schneefall diese ganz ausgezeichneten Leistungen zunächst im Güterverkehr vorliegen, plötzlich Trägheit und Unfähigkeit der Beamten- und Arbeiterkraft und Personalmangel an dieser Abminderung der Leistungen schuld sind, oder sollte sie wirklich so wenig kritisch sein, daß sie sich nicht fragen sollte, daß hier die höhere Gewalt eingegriffen hat?

Wenn auch auf dem Hauptbahnhof die Arbeitsvorgänge in der Hauptsache andere sind, als in Chemnitz-Hildersdorf, so sind die Auswirkungen dieser Winterereignisse dieselben. Auch hier sind infolge der Schwierigkeiten im Bedienen der Weichen und Sicherheitsvorrichtungen, in den Verspätungen, in der Verlangsamung der einzelnen Verrichtungen durch den Schnee und den Nebel und durch die aus dem Plan gekommenen Züge, die ganz andere Verkehrsbedingungen erfordern als bei regem Verkehr, Unregelmäßigkeiten in der eigenen Zugbildung die Folge, zu denen es weiterhin durch die von anderwärts schon verpätet ankommenden Züge treten. Hinzu kommt außerdem die sehr unangenehme Einwirkung der großen Kälte auf die Lokomotiven, die dadurch oft schädigt werden. Jede Verzögerung eines Erlasses bedeutet aber eine wesentliche Verzögerung in der Abfertigung des Zuges. Auf diese Unregelmäßigkeiten treffen endlich die vollkommene aus dem Plan gebrachten Güterzüge, so daß die planmäßige Abfertigung eben überhaupt ausfällt und das sogenannte

wilde Fahren und Arbeiten beginnt, das alle in ihm Tätigen wegen des dauernden Anordnens und der Unklarheit zu höchster Aufmerksamkeit zwingt. Nicht zu vergessen ist der sehr vorwiegende besonders starke Express- und Güterverkehr, der die besondere Stellung zahlreicher Auswärtiger und vieler Züge erfordert, für die besondere Anordnungen nötig sind. Das Publikum vermag vollständig, daß die Bewegung der Eisenbahnzüge in eine völlig freie Bahn gebunden ist, und daß, wenn, wie auf dem Hauptbahnhof, die Rangierbewegungen zahlreiche Hauptgleise, auf denen Zugspalten stattfinden, treffen müssen, dann, wenn eine solche eingestellt und elektrisch festgelegt ist, die Rangierbewegung nicht eher stattfinden kann, als bis die Zugfahrt vollendet ist, die Fahrstraße aufgelöst ist und damit die Weichen wieder frei geworden sind. Die Bewegung eines Eisenbahnzuges setzt nun einmal Zeit und ist an bestimmte Geleise gebunden.

Die Desfentlichkeit vergrößert ebenso, daß in derartigen Witterungsperioden wie jetzt auch in früheren Jahren die gleichen Wirkungen auf den Eisenbahnverkehr vorhanden gewesen sind, nur haben wir seit langen Jahren keinen richtigen Winter mehr gehabt.

Die Auswirkungen werden um so stärker, je empfindlicher der Bahnhof ist, auf den sie treffen. Die

Mängel des Hauptbahnhofs Chemnitz und des Verschiebebahnhofs Hildersdorf kennt die Verwaltung sehr genau. Die Planungen ihrer Verbesserungen, die viele Millionen kosten werden, liegen vollständig fertig vor. Lediglich die Geldfrage verhindert, zurzeit rasch durchzuführen. Die Desfentlichkeit ist genügend bekannt, daß der Eisenbahnverwaltung eine gewisse Anzahl von Reparationsgeldern im Jahre angelegt ist, die, wenn sie nicht abgefordert werden können, vom Steuerzahler zu tragen sind. Um so mehr sollte man Verständnis für die oft unzulänglichen und schwierigen Verhältnisse erwarten können, unter denen die Reichsbahn zurzeit arbeiten muß. Sicher gehören diejenigen, die heute infolge dieser durch höhere Gewalt eingetretenen Störungen glauben, namentlich die Aufsichtsbekanntmachung auf den Bahnhöfen in unerhörter Weise ansporneln und auch sonst die Verwaltung und ihr pflichttreues, unter den schwersten Verhältnissen arbeitendes Personal herabsetzen zu können, und die es für richtig halten, sich auf höhere Beziehungen für den Verbesserungsbedarf berufen zu müssen, zu denen die Nacht unter einem geschützten Dache vorbringt und die nicht wissen, was es für das Personal heißt, in dieser großen Kälte Tag und Nacht im Freien arbeiten und vielfach auf

eine regelmäßige und ausreichende Ruhe überhaupt verzichten zu müssen. Die Unregelmäßigkeiten beschränken sich nicht auf Chemnitz, sie sind mehr oder weniger in allen angrenzenden Bezirken vorhanden. Auch hier tritt also die Wirkung der Kälte ein. Es ist bei der jetzigen Wetterlage nicht zu erwarten, daß die Unregelmäßigkeiten so bald aufhören werden. Erfahrungsgemäß dauert es selbst unter günstigen Verhältnissen einige Zeit, bis die Unregelmäßigkeit sich löst. Es kann den Reisenden für die nächste Zeit nur geraten werden, sich ordentlich mit warmer Kleidung zu versehen, denn die Heizvorrichtungen leiden unter so großer Kälte. Sie frieren ab. Auch die Weichenstrecken werden so zeitig als möglich angetreten werden müssen. Seitens der Verwaltung und des Personals geschieht alles, um die Lage im Personen- und im Güterverkehr soweit als möglich erträglich zu gestalten. Es darf aber vielleicht auch die Erwartung ausgesprochen werden, daß die Reisenden ihre sehr oft flehentlich Beschwerten in dieser Zeit zurückstellen. Jedenfalls ist die Betriebsdirektion zurzeit nicht in der Lage, auf diese Art Beschwerten etwa schriftlich einzugehen.

Anruhe und Ungebuld wirken nur verschlimmernd. Es spricht durchaus für die Höhe des Personalbesatzes, daß der ganze schwierige, in Unordnung geratene Betrieb bis jetzt ohne jeden Unfall abgewickelt worden ist. Für die Beamten und Arbeiter der Reichsbahn sind sehr harte Tage angebrochen. Schwer ist der Dienst, den sie zu verrichten haben. Sie hoffen auf das Verständnis der Öffentlichkeit!

Um die Freigabe des deutschen Eigentums in Amerika

Der Senat entscheidet erst im Februar

Berlin, 21. Dezember

Die gestern nach kurzer Ausrufung mit großer Mehrheit im Repräsentantenhaus angenommene Gesetzesvorlage über die Rückgabe des beschlagnahmten deutschen Privateigentums sieht eine sofortige Zahlung der Ansprüche amerikanischer Bürger gegen Deutschland bis zu 100 000 000 Dollar vor. Der Rest soll in Raten gezahlt werden, außer bei Entschädigungen für Tod und Körperverletzung, die sofort voll zahlbar sind. Die Vorlage enthält ferner die sofortige Zahlung von 80 Prozent des deutschen Privateigentums, dessen Rest später zahlbar sein soll, sowie die sofortige Zahlung von 50 Prozent der Entschädigung für deutsche Schiffe, Patente und Radiostationen. Die Restzahlung dieser Entschädigung, die 100 Millionen Dollar nicht übersteigen darf, soll ratenweise erfolgen.

Es muß allerdings vor übertriebenem Optimismus gewarnt werden, da die Hauptschwierigkeiten für diese Vorlage, wie die Verhandlungen des vorigen Jahres erwiesen haben, im Senat liegen. Von unterrichteter Seite erfahren wir jedoch, daß sie voraussichtlich im nächsten Februar auch den Senat passieren wird, der sie im Februar in Angriff nimmt. Möglich ist allerdings, daß er den Prozentsatz von 80 auf 60 Prozent heruntersetzt, was für Deutschland nicht annehmbar sein würde.

Eine ganze Reihe von Momenten sprechen dafür, daß sich in der Auffassung des Senats, der der Vorlage bekanntlich bisher ablehnend gegenüberstand, eine Revision vollzogen hat. Diese ist einmal auf die Votivkraft des Präsidenten Coolidge an den Kongreß zurückzuführen, der ausdrücklich den Wert auf das Zustandekommen dieses Gesetzes gelegt hat - ein deutlicher Beweis, daß die Regierung geschlossen hinter dieser Vorlage steht. Dann hat dieser aber jetzt auch mehr den Charakter eines übereinstimmenden Beschlusses angenommen, so daß ihre Verabschiedung leichter sein wird. Außerdem - und das ist die Hauptsache - will sich die republikanische Partei die deutschen Stimmen für die bevorstehende Präsidentenwahl sichern, da diese Stimmen bekanntlich ein ausschlaggebendes Kontingent innerhalb der amerikanischen Wählerkraft darstellen und es eine alte Erfahrung ist, daß die Deutschen in den Vereinigten Staaten vor den Wahlen stets un-