

Naunhofer Nachrichten.

Ortsblatt für Albrechtshain, Ammelshain, Belgershain, Beucha, Borsdorf, Erdmannshain, Eicha, Fuchshain, Großsteinberg, Klinga, Köhra, Kleinfenstein, Lindhardt, Pomßen, Staudnitz, Threna und Umgegend.

Bezugspreis:

Frei in's Haus durch Ausdräger
Mk. 1.20 vierteljährlich.
Frei in's Haus durch die Post
Mk. 1.30 vierteljährlich.

Mit zwei Beiblättern:
Illustriertes Sonntagsblatt
und
Landwirtschaftliche Beilage.
Registre alle 14 Tage.



Verlag und Druck:
Günz & Gule, Naunhof.
Redaktion:
Robert Günz, Naunhof.

Aufhebungen:
Für Incenten der Amtshauptmannschaft Grimma 10 Bfg. die viergehaltene Zeile, an erster Stelle und für Ausdräger 12 Bfg.
Bei Wiederholungen Rabatt.

Die Naunhofer Nachrichten erscheinen jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend Nachmittags 5 Uhr mit dem Datum des nachfolgenden Tages. Schluß der Anzeigenannahme: Vormittags 11 Uhr am Tage des Erscheinens

Nr. 155.

Sonntag, den 29. Dezember 1901.

12. Jahrgang.

Städtische Sparkasse Naunhof.

Wegen des Rechnungsabchlusses bleibt die hiesige Sparkasse für **Einlagen und ungetragene Rückzahlungen vom 13. bis 31. Dezember 1901 geschlossen.** Einlagen auf neue Sparkassenbücher können jedoch auch während dieser Zeit bewirkt werden.

Sparzinsen werden an jedem Wochentage angenommen.

Im Januar 1902 wird **Montags, Dienstags und Donnerstags Vormittags von 9-12 Uhr und Nachmittags von 2-4 Uhr expediert.** Vom Februar 1902 ab wird an den regulationmäßigen Kassentagen, also **Montags und Donnerstags Vormittags** expediert.

Einlagen werden mit **3 1/2%** vom 1. und 15. jedes Monats ab verzinst.

Naunhof, am 2. Dezember 1901.

Die Sparkassenverwaltung.

Zael, Bürgermeister.

Bekanntmachung.

Vom 1. Januar 1902 ab wird die **Trichinenschau** im Bezirk

A. (unterer Stadtteil) vom Schauer Herrn **Kaufmann,**

B. (oberer Stadtteil) vom Schauer Herrn **Angermann**

ausgeübt.

Naunhof, am 28. Dezember 1901.

Der Bürgermeister.

Zael.

Ueber die Herabsetzung der Eisenbahn-Personenfahrpreise

Schreiben die „Dresd. Nachr.“:

„Die Ansprüche des reisenden Publikums an die Eisenbahn in Bezug auf Zahl, Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Zugverbindungen und Transportmittel sind im Laufe der Jahre in hohem Maße gestiegen. Die Ausstattung der Wagen, ihre Beleuchtung und Heizung sind mit dem, was in dieser Beziehung in früheren Zeiten verlangt und geboten wurde, kaum noch zu vergleichen. Das unaufhörliche Drängen nach größerer Schnelligkeit der Züge hatte zur Folge, daß stärkere Maschinen gebaut wurden, deren größeres Gewicht wieder dazu zwang, den Oberbau der Schnellzuglinien zu verstärken. Die Ansprüche auf diesem Gebiete lassen sich ermaßen, wenn man bedenkt, daß in dem den Ständen vorliegenden Staatshaushaltetat für Sachsen auf die Jahre 1902/03 abermals rund 2 Millionen Mark für solche Sicherheitsarbeiten nur an den schon bestehenden Eisenbahnlinien aufgenommen worden sind. Diese Umstände muß man sich aber vergegenwärtigen, wenn man ein Urteil über die Verdrängung des in letzterer Zeit mehr und mehr hervorgetretenen Verlangens einer Herabsetzung der Personenfahrpreise gewinnen will. Von Fachleuten wird behauptet, daß schon bei den jetzigen Tarifen der Personentransport auf den Eisenbahnen nicht mehr rentabel sei, daß vielmehr der Güterverkehr einen Teil der Personentransportkosten mit tragen müsse. Leute, die viel auf der Eisenbahn fahren, kommen nun und sagen, das sei ganz gleichgültig, die Eisenbahn sei nur um des Verkehrs und nicht um fiskalischer Interessen willen da, und außerdem werde eine Ermäßigung der Fahrpreise eine so große Vermehrung der Reisen zur Folge haben, daß kein Ausfall zu befürchten sei. Bei beiden Richtungen wird von falschen Annahmen ausgegangen. Zunächst ist es durchaus nicht so zweifellos sicher, daß jede Tarifermäßigung eine den damit verbundenen Einnahmeausfall deckende Verkehrszunahme zur Folge haben muß. Wer dies bestreiten will, der verkennet, daß die Verkehrszunahme sich nicht gleichmäßig über alle Züge und Zeiten ergiebt, sondern vor allem den stromweisen Verkehr trifft, der jetzt schon die Vereinbarung des Verkehrsbedürfnisses

mit einer wirtschaftlichen Ausnutzung der Verkehrsmittel so überaus erschwert. Zweifellos würde der Vorortverkehr und der Sonntagsverkehr im Falle eines Verkehrszuwachses den Löwenanteil daran haben, also diejenigen Verkehrsanteile, die jetzt schon bewirkt, daß die Betriebsmittel nur strecken- und zeitweise ausgenutzt werden. Die Annahme, daß bei einem Verkehrszuwachse sich die jetzige ungenügende Pflanznutzung bessern werde, ist ganz irrig.

Denn auf eine beträchtliche Zunahme der Reisen auf weitere Entfernung ist schon aus dem obigen nicht zu rechnen, weil für die Unternehmung von Geschäftsreisen keinesfalls ausschlaggebend ist und Telegraph und Fernsprecher mehr und mehr die Verhandlungen an Ort und Stelle ersetzen. Was aber die sogenannte „Fiskalität“ der Staatseisenbahnverwaltungen anlangt, so fühlen wir in Sachsen es jetzt am eigenen Leibe, was es damit für eine Bewandnis hat. Daran muß unbedingt festgehalten werden, daß ein Eisenbahnreisender und Steuerzahler zwei Begriffe sind, die sich nicht decken. Nicht jeder Steuerzahler benutzt die Eisenbahn in gleichem Maße. Der Landmann, der mit der Eisenbahn aller Jubeljahre einmal fährt und der Großstädter, der sie alle Tage mehrmals benutzt, die haben Beide ein grundverschiedenes Interesse an dem Verkehrsmittel. Und wenn der Großstädter es durchsetzt, daß ihn die Eisenbahn zu einem Fahrpreise befördert, der ihre Betriebskosten oder ihre Kapitalverzinsung nicht deckt, so trägt der Landmann den Schaden davon, nämlich die höhere Steuer, ohne den Vorteil des niederen Eisenbahngeldes zu genießen. Es liegt mit einem Worte nur im Interesse der Allgemeinheit, daß die Eisenbahnverwaltung an ihrem Geschäfte etwas verdient.

Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, erscheinen sogar jetzt schon gewisse Bevorzugungen einzelner Gruppen von Eisenbahnreisenden ungerechtfertigt. Vor allem kommt hier die erste Wagenklasse in Betracht. Daß im Verhältnis zu der in dieser Wagenklasse besonders ungenügenden Pflanznutzung die Fahrpreise weniger hoch erscheinen, als in der 3. Klasse, ist sicher. Besonders ungerechtfertigt erscheint es, daß der Schnellzugzuschlag in der 1. Klasse 1 Bfg. für den Kilometer beträgt, gerade wie in der 3. Klasse,

während er von Rechts wegen in der 1. Klasse doppelt so viel betragen müßte, wie in der 3. Klasse. Wenn an diesem Verhältnis etwas zu ändern ist, so werden die Eisenbahnverwaltungen um so mehr darauf bedacht zu nehmen haben, die 1. Wagenklasse von allen Strecken aus allen Zügen zu entfernen, wo sie nicht dem Durchgangsverkehr oder dem Verkehr auf weite Entfernungen zu dienen hat. Sie hat vor allem keine Berechtigung in den Vorortzügen und auf Nebenbahnen. Züge mit 1. bis 4. Wagenklasse müßten aus dem Fahrplan überhaupt verschwinden. Daß mit solchen Zügen ein Reisender 1. Klasse fährt, kommt gewiß nur ausnahmsweise vor und ein solcher Reisender kommt der Eisenbahnverwaltung doch allzu teuer zu stehen. Vielfach glauben die wenigen Reisenden der 1. Wagenklasse auch noch ein Recht zu haben, in einem Coupé möglichst allein fahren zu können und sehen es als einen unberechtigten Eingriff in dieses Recht an, wenn im Mangel an Plätzen etwa ein Reisender 2. Wagenklasse in ein solches Coupé gewiesen wird. Im Vorortverkehr kann man das öfters beobachten. In den Zügen mit Durchgangswagen ist dies weniger auffällig, weil hier jeder Reisende sich seinen Platz selbst sucht und ihn einnimmt, ohne darnach zu fragen, ob dies irgend einem Mitreisenden gefällt oder nicht. Die Einschränkung der 1. Wagenklasse ist denn auch in Sachsen schon vielfach durchgeführt. Wenn in dieser Beziehung noch weiter gegangen wird, so kann dies der Allgemeinheit nur ersprießlich sein.

Die Helden von Transvaal.

Der schwarze Christian, wie ihn die Seinen nennen, hat diesmal am Festtag nicht gefeiert, sondern just am heiligen Abend den englischen Bedrängern wieder eine böse Schlappe beigebracht. Ein Telegramm Ritcheners aus Johannesburg vom 26. berichtet: General Kumble meldet: Dewet erfürmte am 24. Dezember an der Spitze einer beträchtlichen Burenschaar das Lager Firmans. Ich befürchte, daß die Verluste sehr schwere sind. Die von Firmans befehligten Truppen bestanden aus vier Komp. Mromany mit einem Feldgeschütz und einer Maschinen-Kanone. Sie hielten die Kopfstation der von Harry Smith nach Bethlehem errichteten Blockhauslinie besetzt. Drei Kompagnien leichte Kavallerie sind zur Verfolgung Dewets abgegangen.

Das ist wieder einmal ein frischer, frühlicher Sieg. Freilich das Kriegsglück wenden kann er nicht. Der Entscheid des Krieges ist längst zu Gunsten der Engländer gefallen. Das Schicksal Königs Tejas ist aber darum ein nicht minder ehrenvolles, und Dewet hat sich offenkundig dieses Geschick erwählt. Er kämpft bis er fällt und mit ihm der Freiheit letzter Hort.

Betrüblich ist's, daß dieser Fall durch Verrot im eigenen Lager beschleunigt zu werden scheint. Buren kämpfen gegen Buren wenn die englischen Kriegsdepeschen nicht, wie so oft, lügen.

Das „Neuterche Bureau“ meldet aus Pretoria vom 26. Dezember, es sei unter den Buren, die sich ergeben hätten, die Bewegung im Wachsen begriffen, sich den National Scouts anzuschließen und so eine raschere Beendigung des Krieges herbeizuführen. Infolge der vortrefflichen Dienste der Scouts in letzter Zeit sei die Erlaubnis erteilt worden, zwei neue Abteilungen für Ost- und Südransvaal zu errichten. Es seien bereits 200 Mann unter bekannten

Burenführern, die von ihnen selbst gewählt seien, versammelt. Belliers, der Führer einer der bereits bestehenden Abteilungen, habe vor kurzem aus eigenem Antrieb einen Nachtmarsch unternommen und ein Burenlager aufgehoben. Auch bei den erfolgreichen Unternehmungen Bruce Hamiltons habe ein Burenführer Namens Cronje unterstützend mitgewirkt.

Wenn das wahr ist, dann wird das Schicksal der letzten Freiheitskämpfer vom Baal bald entschieden sein. Daß die Notwendigkeit für einen Dewet, einen Botha u. a. warfen, mindert nicht deren frisches, fröhliches Heldentum, dem wir die Weihnachtsüberraschung des neuesten ledigen Handstreichs bei Tweesfontein zwischen Harry Smith und Bethlehem verdanken.

Marconis' gelungener Versuch.

elektrische Signale ohne Draht über den Atlantischen Ozean zu senden, erregt in New-York mehr Aufsehen als wie in Europa, weil der Erfinder jetzt in Amerika weilt und infolge dessen mehr Einzelheiten bekannt werden. Als am Donnerstag die Versuche gelang, begann Marconi vor Freude um den Apparat herumzutanzten. Er rief einmal über das andere aus: „Die drahtlose Telegraphie zwischen England und Amerika ist ein Weihnachtsgeschenk, der ganzen Welt gegeben!“ Einzelne Stimmen in Amerika, darunter auch die Edison's, äußern noch Zweifel. Edison erinnert noch daran, daß elektrische Schwingungen auch in der Luft vorhanden sind, daß also Irrtümer möglich seien. Andere wiederlegen diese Zweifel mit dem Hinweis auf die von Marconi gebrauchten Vorrichtungen. Es wird hervorgehoben, daß der Buchstabe „S“, für den das Morse- Zeichen aus drei in kurzen Zwischenräumen folgenden Strichen besteht, von zehn zu zehn Minuten drei volle Stunden hindurch telegraphiert wurde. In der Sendestation von Penzance in Cornwall wurde das Zeichen abgegeben, und es wurde jedesmal, sowohl Mittwoch wie Donnerstag, auf dem Beobachtungshügel am Hafeneingang von St. John in Neufundland — 1740 Meilen weit von Penzance — wahrgenommen. An beiden Tagen begannen die Experimente um 3 Uhr nachmittags englischer Zeit, was dem Mittag in St. John entspricht. Am Aufnahmeapparat war ein überaus empfindliches Telephon angehängt, weil das Ohr für Geräusche mehr Empfindlichkeit besitzt als das automatisch die Striche registrierende Instrument Marconis. Die beiden Assistenten Marconis vermochten die drei den drei Strichen entsprechenden Geräusche zwar schwach, aber immerhin durchaus deutlich zu vernehmen. Der Draht mit dem Aufnahmeinstrument war 200 Fuß hoch emporgelassen.

Ein neues furchtbares Eisenbahnunglück

ist in Lyon vorgekommen. Dort stieß der Blitzzug Genf-Lyon bei einem Chausseeübergang mit einem Dampfstraßenbahnwagen zusammen. Französische Blätter berichten darüber des näheren: Gegen halb acht Uhr abends sah der Barrièrewärter Martin den Zug von Genf herankommen, während er gleichzeitig den blendenden Strahl der Laterne eines aus zwei Wagen bestehenden Zuges der Lyoner Dampfstraßenbahn in die Augen erhielt. In seiner Bestürzung rief er dem Schaffner zu: „Halten Sie, halten Sie! der Schnellzug kommt!“ Der Schaffner vermochte aber nicht so schnell zu halten und es war ihm gleichfalls unmöglich, zurückzu-