

Wochenblatt

für Pulsnik, Königsbrück, Radeberg, Radeburg, Moritzburg und Umgegend.

Erscheint:
Mittwochs und Sonnabends.
Abonnementpreis:
(einschließlich des jeder Sonnabend-Nummer
beiliegenden Sonntagblattes)
vierteljährlich 1 M. 25 Pfg.

Amtsblatt der Königlichen Gerichtsbehörden und der
städtischen Behörden zu Pulsnik und Königsbrück.

Geschäftsstellen

für
Königsbrück:
bei Herrn Kaufm. M. Fischerich.

Dresden:
Annoncen-Bureau Gassenstein
& Bogler u. Invalidentank.

Leipzig:
Rudolph Mosse.

Vierunddreißigster Jahrgang.

Buchdruckerei von Ernst Ludwig Förster in Pulsnik.

Verantwortliche Redaction, Druck und Verlag von Paul Weber in Pulsnik.

Auswärtige Annoncen-Aufträge

von uns unbekanntem Firmen und Personen nehmen wir nur gegen Pränumerando-Zahlung durch Briefmarken oder Posteingahlung auf. Anonyme Annoncen, oder solche, welche Beleidigungen enthalten, werden keinesfalls aufgenommen, mag der Betrag beiliegen oder nicht.

Expedition des Amtsblattes.

Sonnabend.

No. 10.

4. Februar 1882.

Die Reichstagsession.

Die am Montag geschlossene Reichstagsession giebt uns Anlaß zu einigen interessanten Betrachtungen. Der Anzahl ihrer Sitzungen nach war die verfloßene Reichstagsession eine sehr kurze, denn während dieselbe sich in früheren Jahren gewöhnlich über drei, vier, ja fünf Monate erstreckte, erreichte die letzte eine Dauer von nur zwei Monaten. Aber trotz dieser kurz bemessenen Zeit und trotz der unglückseligen Parteizerspaltung und des Mangels einer einheitlichen und geschlossenen Mehrheit im Reichstage ist in dessen jüngster Session verhältnismäßig viel geleistet worden, ja, wir glauben sogar, daß die Regierung mit den Resultaten im Durchschnitt zufrieden ist, denn die Ablehnung der Etatsposition für den deutschen Volkswirtschaftsrath und die Reduction einiger anderer Kapitel des Budgets sind die sachlich wie principiell gewiß keinen ersten Rang einnehmenden Vorlagen, wo die Regierung in der Minderheit blieb. Im Uebrigen hat die Regierung für ihre Gesetzentwürfe in der verfloßenen Reichstagsession aber ganz stattliche Mehrheiten, zunächst in allen Hauptfragen des Budgets, dann in der Hamburger Zollanschlagsfrage, ferner für das Gesetz über die Berufstatistik und über die Vorlage, betreffend den Neubau eines Reichstagsgebäudes, und hervorzuheben wollen wir auch, daß in keinem dieser Fälle die Mehrheit in einem schroffen Gegensatz zur Minderheit stand, denn die Majorität wurde gewöhnlich aus Conservativen, Liberalen und Centrumsmitgliedern gebildet. Ähnlich geschah es bei den Anträgen, die aus der Mitte des Reichstags gestellt wurden, wie bei demjenigen des Abgeordneten Windthorst, die Aufhebung des Ausweisungsgesetzes gegen katholische Geistliche betreffend und bei dem des Abgeordneten Richter (Hagen) bezüglich der Einstellung der Staatsüberschüsse aus dem Jahre 1881-82 in das Jahr 1882-83 bezügl. Herabminderung der Matrikularbeiträge, welchem Antrage auch der Bundesrath seine Genehmigung erteilt hat, während der vorerwähnte Antrag des Abgeordneten Windthorst vorläufig wohl nur eine theoretische Bedeutung behalten wird, denn der Bundesrath hat zu demselben noch keine Stellung genommen.

Betrachtet man diese Resultate der Reichstagsession so scheint es fast, als wenn der Parteihader und die Gegenläge in unserem Reichsparlamente im Abnehmen begriffen wären, ein klein wenig ist dies wohl auch ohne Zweifel der Fall, aber hinsichtlich der noch schwebenden und für nächste Reichstagsession verschobenen wirtschaftlichen, finanziellen und socialen Hauptfreitragen, betreffend das Tabaksmopol, die Arbeiterversicherung u. s. w., werden die parlamentarischen Kämpfe wohl wieder sehr schroff entbrennen, indessen ist es auch möglich, daß jene Vorlagen unter geringeren Kämpfen ihre Erledigung finden werden, denn bei der Heringschen Interpellation verschiedene das Arbeiterwohl berührende betreffend, erklärte bekanntlich der Reichskanzler Fürst Bismarck, daß an dem vorjährigen Entwurfe des Unfallversicherungsgesetzes Vieles geändert werden müsse und derartige wie anderweitige Aenderungen an den Gesetzentwürfen ändern natürlich auch die Stellung des Reichstages zu den Regierungsvorlagen und hoffentlich in einem beide Theile befriedigenden Sinne.

Zeitereignisse.

Königsbrück, 4. Februar. Die 2. Deputation der 1. Kammer hat durch Herrn Kammerherrn Eder v. d. Planitz Bericht über das königl. Dekret, die Erbauung mehrerer Secundärbahnen betreffend, erstattet. Es schlägt die Deputation abgesehen davon, daß Herr Abg. Seiler die Ablehnung der Ausführung der

Linie Döbeln-Mügel-Dschah als Schmalspurbahn beantragt, allenthalben den Beitritt zu den zustimmenden Beschlüssen der 2. Kammer vor.

Heute Mittag 12 Uhr tritt die 1. Kammer zu Beratung über unsere Bahnverbindung zusammen.

In dem allgemeinen Theile des Deputationsberichts wird erwähnt, daß beim vorigen Landtage die Kammer mit Rücksicht auf den damaligen Stand der Finanzen und auf die gesunkene Rentabilität der Bahnen in der Bewilligung neuer Ausgaben für Eisenbahnzwecke eine gewisse Zurückhaltung beobachtet habe. Der gegenwärtigen Vorlage gegenüber dürfte nach Ansicht der Deputation zu ähnlicher Zurückhaltung lediglich aus finanziellen Gründen ausreichender Anlaß nicht mehr vorliegen, nachdem sich inzwischen die Finanzlage gebessert habe und die Regierung hierdurch in den Stand gesetzt werde, der ihr obliegenden Fürsorge für Hebung der Landeswohlthat und Steuerkraft, sowie für eine gleichmäßige Verkehrsentwicklung der einzelnen Landestheile Genüge zu leisten. Die Deputation sieht sich aber namentlich im Hinblick auf die neuerdings wieder sich häufenden Petitionen um Erlangung neuer Bahnen veranlaßt, mit allem Nachdruck zu betonen, daß nach ihrer Auffassung mit der Erbauung neuer Bahnen nur unter sorgfältiger Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs und nur dann vorgegangen werden dürfe, wenn sich voraussetzen lasse, daß die Einnahmen aus dem Verkehre die Kosten des Betriebes decken und auch eine angemessene Verzinsung des Anlagecapitals zu erwarten ließe. Daß es sich künftig nicht mehr um Haupt- oder Durchgangsbahnen, sondern nur noch darum handeln könne, einzelne der Bahnverbindungen noch entbehrende Landestheile mit dem bestehenden Eisenbahnnetz zu verbinden, sei bereits beim vorigen Landtage allseitig anerkannt worden: auch darüber herrsche Einverständnis, daß für diesen Zweck die Anlage von im Bau und im Betrieb möglichst billigen Secundärbahnen vollständig genügen werde. Was die Spurweite anlangt, so ist die Meinung, daß die Frage principiell überhaupt nicht, sondern nur von Fall zu Fall gelöst werden könne. Was aber diejenigen Bahnen anlangt, deren Herstellung gegenwärtig in Vorschlag gebracht ist, so glaubt die Majorität der Deputation, daß für diese Bahnen die Schmalspur von 75 cm Weite zweckmäßig sein und im eignen Interesse der beteiligten Gegenden liegen werde.

Zuletzt bringt die Deputation wiederum die Frage der Heranziehung der Interessenten, welche beim vorigen Landtage zu so eingehenden Erörterungen Veranlassung gegeben hat, zur Sprache. Sie äußert sich darüber wie folgt:

„Im Uebrigen kann die Deputation nicht unterlassen, ihrem Bedauern darüber Ausdruck zu geben, daß alle Bestrebungen der 1. Kammer, den Grundsat der Beteiligung der Interessenten bei Bahnen von vorherrschend lokaler Bedeutung zur Geltung zu bringen, bisher erfolglos geblieben sind. Bei der passiven Haltung der Staatsregierung und der wiederholt durch Majoritätsbeschlüsse erfolgten Ablehnung von Seiten der 2. Kammer hat dieser Grundsat, der in den meisten deutschen Staaten die fundamentale Voraussetzung für Ausführung von Secundärbahnen bildet und in vielen bereits gesetzliche Gültigkeit erlangt hat, bei uns noch nicht zur Anerkennung gelangen können. Die unterzeichnete Deputation hält aber nichts desto weniger und obschon für jetzt keine Aussicht auf Erfolg vorhanden ist, an der Anschauung fest, daß es bei derartigen Bahnen zunächst Sache der von der betreffenden Linie berührten Privaten, Gemeinden, Bezirken oder sonstigen Korporationen sei, ihr Interesse an dem Zustandekommen der Bahn durch eine entsprechende Beteiligung

an den Anlagekosten zu betheiligen und damit zugleich für die Zweckmäßigkeit der Anlage und das Vorhandensein eines wirklichen Bedürfnisses den besten Maßstab zu schaffen. Ohne einen solchen Regulator wird es für die Staatsregierung sowohl, wie für die Landesvertretung immer schwieriger werden, sich in den lokalen Wünschen und Agitationen zurecht zu finden.

Und daß auch von den Beteiligten selbst an einer derartigen Vorbedingung, wenn sie erst allgemeine Geltung hätte, nicht immer Anstoß genommen werden würde, dürfte daraus hervorgehen, daß jetzt schon Fälle vorliegen, wo die Interessenten mit Anerbietungen freiwillig herorgetreten sind. So hat der Stadtrath von Königsbrück sich erboten, das zum dortigen Bahnhof erforderliche Areal kostenfrei zu beschaffen; nicht minder ist von der Stadtgemeinde Radeburg und mehreren Abjunkten an der Linie Radebeul, Radeburg das Gebieten zu unentgeltlicher Ueberlassung von Areal, beziehentlich zu Leistung von Beiträgen zu den Kosten des Grunderwerbs freiwillig erfolgt.“

Das Separatvotum des Herrn Seiler geht davon aus, daß zwar unerwartet weiterer Erfahrungen weitere Versuche mit dem Bau von noch einigen Schmalspurbahnen zu machen seien, aber nur in Gebirgsgegenden, in welchen Normalpurbahnen nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten auszuführen und im Betriebe zu halten seien, und ferner in solchen Gegenden, wo hauptsächlich auf den Personen- und kleinen Frachtverkehr zu rechnen sei und welche mit solcher Verbindung zufrieden seien, weil sie keinesfalls, auch später nicht, eine Normalpurbahn zu erlangen hoffen dürften. Von diesem Gesichtspunkte aus hält der Separatvotant den Ausbau der Linien Schmiedeberg-Kipsdorf, Klossche-Königsbrück, Radebeul-Radeburg und Zittau-Reichenau als Schmalspurbahnen für richtig, nicht aber die Ausführung der Linie Döbeln-Mügel-Dschah, einmal weil der betreffende Landestheil von vier normalspurigen Bahnen umgeben sei und weil die dort hauptsächlich in Betracht kommenden Güter Kalk und Kohlen seien, Producte, welche beim Umladen durch Bruch, Aufenthalt u. dergleichen sehr leiden würden, daß sich viel höhere Kosten inklusive der Umladelohe berechnen müßten, als die überwohlfeile Fracht dieser Artikel bei einigen Kilometern Umweg austragen könne. Der Separatvotant beantragt daher:

1. Den Antrag auf Herstellung einer Secundärbahn mit schmaler Spur von Döbeln über Mügel nach Dschah abzulehnen.
2. Dagegen zu beantragen, daß die kgl. Staatsregierung den Plan zum Bau einer Normalpurbahn von dem nächsten geeigneten Punkte der Meißner Staatsbahn über Mügel und Wermisdorf nach Dahlen oder einem geeigneten Punkte der Muldenthalbahn projektiren lassen und der nächsten Ständerversammlung vorlegen möge, eventuell für den Fall der Annahme des Antrags 1 und der Ablehnung des Antrags 2:

Zu Erbauung einer schmalspurigen Eisenbahn von Dschah nach Mügel Genehmigung zu erteilen. Die Majorität der Deputation legt diesen Anträgen gegenüber besonderes Gewicht darauf, daß von den diese Linie betreffenden Petitionen nicht eine einzige den Anspruch auf Herstellung einer normalspurigen Bahn erhebt.

Großröhrsdorf, 31. Januar. (A.) Heute Vormittag ist auf hiesigem Bahnhofe die Bedachung des Eiskellers verbrannt. Es wurde Eis in denselben geschafft und durch die aus der hierbei benutzten Lampe ausströmende Gluth soll das Stroh des Daches in Brand gerathen sein. Der Schaden ist ein unbedeutender. Kamenz. Am 30. Januar Nachts nach 3 Uhr sind in Schiedel die Scheunen des Gutsbesizers Moder und der Frau verehel. Nicolaus sammt einem Theil der