

Wochenblatt für Wilsdruff

und Umgegend.

Inserate werden Montags, Mittwochs und Freitags bis spätestens 12 Uhr angenommen.

Inserationspreis 15 Btg. pro vierzeiliger Korpuszeile. Außerhalb des Amtsgerichtsbezirks Wilsdruff 20 Btg. Zeitraubender und tabellarischer Satz mit 50 % Aufschlag.

Amtsblatt

für die Kgl. Amtshauptmannschaft Weissen, für das Kgl. Amtsgericht und den Stadtrat in Wilsdruff sowie für das Kgl. Forstrentamt zu Charanz.

Kontakblatt für Wilsdruff,

Kittanneberg, Birkenhain, Blantenstein, Braunsdorf, Burkhardtswalde, Großsch, Grumbach, Grund bei Mohorn, Helbigsdorf, Herzogswalde mit Zangsdorf, Jahnitz, Kaufbach, Kesselsdorf, Kleinschönberg, Klipphausen, Lampersdorf, Lindbach, Lügen, Mohorn, Müllig-Roitzsch, Nanzig, Neufirchen, Neumannsberg, Niederwartha, Oberhermsdorf, Pohrsdorf, Röhrsdorf bei Wilsdruff, Roitzsch, Rothschönberg mit Berne, Sachsdorf, Schönewalde, Sora, Stetzbach bei Kesselsdorf, Steinbach bei Mohorn, Seeligstadt, Sydowshausen, Taubenheim, Unterndorf, Weistropf, Wilsberg.

Druck und Verlag von Arthur Schunk, Wilsdruff. Für die Redaktion verantwortlich: Hugo Friedrich, für den Inseratenteil: Arthur Schunk, beide in Wilsdruff.

No. 135.

Dienstag, den 24. November 1908

67. Jahrg.

Nächsten Donnerstag, den 26. d. Mts., nachm. 2 Uhr sollen im Gasthof zu Herzogswalde ein Schreibtisch, ein Sofa und ein Vertikow öffentlich versteigert werden. Wilsdruff, den 23. November 1908.

Der Gerichtsvollzieher des Königl. Amtsgerichts.

Politische Kundschau.

Wilsdruff, den 23. November

Das Hurra-Rufen.

Der Kaiserliche Erlaß über das Hurra-Rufen, der in der Presse sehr freudig kommentiert worden ist, lautet:

Kiel, den 10. November 1908.

Seine Majestät der Kaiser haben befohlen, daß das Hurra-Rufen innerhalb des einzelnen Schiffs absolut gleichmäßig unter Hochnehmen der Mägen zu erfolgen habe. Beim Paraden und Hurra-Rufen ist dabei nach folgendem Befehl zu verfahren: es sind Posten mit Winkelflaggen auf beiden Brückenenden, auf der Hütte, am Bug, am Heck und an sonst geeigneten Stellen des Schiffes aufzustellen. Auf das Kommando: „Drei Hurras für...“ werden die Flaggen hochgenommen. Gleichzeitig verläßt die rechte Hand der Vorderenden Leute das Geländer und geht an den Mägenrand. Auf das erste Kommando „Hurra“ gehen die Winkelflaggen nieder, das Hurra wird wiederholt, während die Mägen durch Strecken des rechten Armes unter einem Winkel von etwa 45 Grad kurz hochgenommen und, sobald das Hurra verklungen ist, unter Krümmung des Armes kurz vor die Mitte des Oberkörpers genommen werden. Gleichzeitig gehen die Winkelflaggen wieder hoch. Beim zweiten und dritten Hurra wird entsprechend verfahren; nur werden die Mägen nach dem dritten Hurra nicht wieder vor die Mitte des Oberkörpers genommen, sondern kurz aufgesetzt, worauf die rechte Hand wieder auf ihren Platz am Geländer geht.

Bei der bevorstehenden Anwesenheit Seiner Majestät des Kaisers zur Krönungsverdichtung ist bereits nach diesen Bestimmungen zu verfahren.

J. B. v. Holzendorff."

Ein zweiter Prinz

im großherzoglich heilischen Hause.

Die aus Darmstadt gemeldet wird, wurde die Großherzogin von Hessen am Freitag vormittag von einem Sohne empfangen. Die Großherzogin Eleonore, Prinzessin zu Solms-Hohensolms-Lich, ist die zweite Gemahlin des Großherzogs von Hessen, der von seiner ersten Gemahlin, der jetzigen Großfürstin Kyryll von Rußland, im Dezember 1901 geschieden wurde. Der zweiten im Februar 1905 geschlossenen Ehe entstammt bereits ein Sohn, Erbprinz Georg, der am 8. November 1906 geboren wurde. Bei der Geburt des Erbprinzen gab seinerzeit das Schwanktelegraphen des Kaisers Anlaß zu mancherlei Bemerkungen, das folgendermaßen lautete: „Der große Boog, der kleine Boog, er lebe der Erbprinz.“

Tödlicher Unfall eines deutschen Diplomaten.

Graf Friedrich von Rhena, der Legationsrat bei der deutschen Gesandtschaft in Bern, stürzte infolge eines Schwimmbadunfalls aus dem Fenster. Er erlitt einen Schädelbruch und starb nach kurzer Zeit.

Aus dem neuen Reichshaushaltsetat.

Die „R. A. B.“ begann mit den Veröffentlichungen aus dem Reichshaushaltsetat. Von weiterem Interesse sind u. a. folgende Mitteilungen: Der Etat des Reichs 13805244 Mark vor. Die fortdauernden Ausgaben betragen 78119240 Mark. Der Etat für die Verwaltung der Reichsämter Marine belaufen sich im ordentlichen Etat bei Einnahmen auf 654727 Mark, die Ausgaben auf 290547167 Mark (+ 37448593 Mark). Die Summe der fortdauernden Ausgaben beträgt 144 043 804 Mark (+ 10 242 790 Mark). Die einmaligen Ausgaben betragen 148 503 463 Mark (+ 27 205 863 Mark). Im außerordentlichen Etat werden 109 924 045 Mark (+ 23 788 895 Mark) angefordert. Bei den einmaligen Ausgaben sind für Schiffbau und Armierungen 219 760 000 Mark (+ 48 750 000 Mark) angelegt, darunter für Neubauten 139 940 000 Mark (+ 27 610 000 Mark), wovon 6% des Einnahmeverweises mit 54 930 000 Mark aus den ordentlichen Einnahmen, die verbleibenden 84 980 000 Mark durch einen

Ausgleichsbudget gedeckt werden. Bei der Reichs-Post und Telegraphenverwaltung sind die ordentlichen Einnahmen auf 672447600 Mark (+ 28300600 Mark) geschätzt. Die sonstigen Einnahmen des ordentlichen Etats betragen 573144796 Mark (+ 26690501 Mark). Die einmaligen Ausgaben betragen 1683997 Mark. Der Ueberschuß der ordentlichen Einnahmen über die ordentlichen Ausgaben beträgt 82412897 Mark. Im außerordentlichen Etat erscheint für Fernsprechwerke die Forderung von 45 Millionen Mark (+ 14 550 000 Mark).

Die Schuldfrage bei der Radbod-Katastrophe

wird interessant beleuchtet in einer Meldung der „Frankf. Ztg.“, welche zugleich zeigt, was dabei herauskommt, wenn flinke Reporter selbständige „Untersuchungen“ anstellen. Der Bergmann Karl Meyer, der dem Berichterstatter des „Berliner Lokalanzeigers“ schwerbelastende Mitteilungen gegen die Besse Radbod gemacht hat, in von der Staatsanwaltschaft eidlich vernommen worden. Meyer hat nach dem Bericht „L.A.“ behauptet, in der Grube hätte zwei Tage lang das Wasser gefloht und die Verfestelung sei ganz unmöglich gewesen. Unter seinem Eide hat Meyer seine Aussagen nicht aufrechterhalten, sondern erklärt, daß er das, was er dem Berichterstatter gesagt habe, nur vom Hörensagen wisse. Ein zweiter Bergmann namens Garb, der erst seit Anfang November auf der Besse beschäftigt ist und der dem Berichterstatter des „L.A.“ ebenfalls schwer belastende Angaben gemacht hat, versuchte der Vernehmung durch die Polizei zu entgehen. Er wurde am Bahnhof zurückgehalten und vom Staatsanwalt eidlich vernommen. Meyer hat seine Aussagen verläutet noch nicht. Auf eine Anfrage beim Berginspektor Holländer in Hamun, ob die Mitteilung der „Vergarbeiterz.“, die Beamten von Radbod hätten ihm erzählt, sie hätten die Verantwortung für die Verfestelung nicht mehr übernehmen, den Tatsachen entspreche, erklärte Herr Holländer, es sei unklar, daß er irgendwelche Mitteilungen solcher Art von Beamten oder Arbeitern erhalten habe. Die Angaben der Zeitung seien vollständig aus der Luft gegriffen.

Wie es im „Vorwärts“-Betrieb zugeht.

Im „Korrespondent“ macht der Schriftföher Otto Mahlo der, wie gemeldet, mit seinem Kollegen Maxfall vom „Vorwärts“ an die Luft gesetzt wurde, einige Entwürfe, die auf seine Entlassung ein deutliches Licht werfen. Interessant ist schon, daß der „Vorwärts“ die Aufnahme des von Mahlo verfaßten Reklamationsartikels verweigert hat. In seiner Entschuldigungsmitteilung des Zentralorgans arg bloßgestellt. Die beiden geschickte des entlassenen Sezers begann vor etwa zwei Jahren. Damals erhielt der Geschäftsföher der „Vorwärts“-Druckerei, Obergewisse Richard Fischer, 1000 Mark Gehaltszulage. Dies erregte bei dem Personal die Mißstimmung, in Anbetracht des schon an und für sich hohen Gehaltes Fischers. Noch größer aber wurde die Mißstimmung, als ein anderer Genosse aus der Geschäftsföherleitung die Gehaltserschöpfung damit begründete, Fischer habe im „Vorwärts“ sehr schwere Arbeit, da das Personal zu den extremsten Forderungen neige und unter anderen während der Reichstagswahl Überstunden verweigert habe.

Der Schriftföher Mahlo übernahm nun die für ihn verhängnisvolle Rolle, im Interesse des Personals diese Angriffe zurückzuweisen und darzutun, daß im Gegenteil den Sezern zu viel Arbeit zugemutet worden sei. So habe man z. B. bei der Herstellung der Hunderttausend-Jubiläumsschmummern des „Vorwärts“ acht Kollegen von früh 8 Uhr bis nachts 12 Uhr mit halbfrühlichen Pausen arbeiten lassen und ihre Bitte, am nächsten Tage eine Stunde später anzufangen, rundweg abgeschlagen. Es ist bezeichnend, daß Mahlo seinen Beschwerden, von denen die eben erwähnte nur ein Teil ist, an allen Stellen der Berliner sozialdemokratischen Parteiorganisation, wo er sie vorbrachte, nicht den mindesten Erfolg hatte. Der „Vorwärts“ und sein Geschäftsföher Fischer ging den Genossen aber das Interesse der „Vor-

wärts“-Angestellten. So wandte sich Mahlo an den „Korrespondent“, der sich seiner annahm und dann mit dem Doergewissen Richard Fischer in heftigen Konflikt geriet. Mahlo wurde vom „Vorwärts“ schließlich mit Polizeispiegeln auf eine Stufe gestellt. Wie haben also hier den außerordentlich lehrreichen Fall eines von einem sozialdemokratischen Betrieb gemahrgelerten Arbeiters, dessen ganzes Verbrechen darin bestand, daß er gegen Betriebsmißstand und ungerechte Behandlung mit Hilfe seines gewerkschaftlichen Organs vorging. Ein neuer Beitrag zu dem unerwünschten Thema: Die Sozialdemokratie als Arbeitgeberin.

Aus Stadt und Land.

Mitteilungen aus dem Kreisreise für diese Rubrik nehmen wir jederzeit dankbar entgegen.

Wilsdruff, den 23. November.

Ein von 58 Abgeordneten unterzeichneter Antrag ist bei der Zweiten Kammer eingegangen. Er lautet: „Durch die Einführung der Schmalpurbahnen ist eine Eisenbahnbetriebsform in Sachsen zur Geltung gekommen, die nach mancherlei Richtungen hinter den Vorzügen und Annehmlichkeiten der normalspurigen Eisenbahn zurücksteht. Der Unterschied der Spurweite ermöglichte auf der einen Seite einen erheblich billigeren Ausbau der Schmalpurbahnen, auch einen billigeren Betrieb, brachte aber auf der anderen Seite infolge der schmalen Spur eine Reihe von großen Uebelständen mit sich, die von allem Anfang an zu berechtigten Klagen Anlaß gaben und seitdem nicht wieder verstummt, obgleich in den letzten Jahren einige Verbesserungen des Schmalpurbahnbetriebs zu verzeichnen sind. Mit dem Schmalpurbahnsystem muß auch ferner gerechnet werden. Der Gedanke, die Schmalpurbahnen nach und nach in Normalpurbahnen auszubauen, kann aus finanziellen Gründen vorläufig nicht erörtert werden. Wir halten es aber für unsere Pflicht, im Interesse der Bevölkerung, die auf die Benutzung der Schmalpurbahnen angewiesen ist, auf die noch vorliegenden Ungleichheiten im Verhältnis zum Normalpurbahnbetrieb und die noch vorhandenen Mißstände hinzuweisen und erhoffen, daß baldmöglichst durchgreifende Verbesserungen eintreten. Während durch Normalpurbahnen sofort alle Vorteile des Durch- und Uebergangsverkehrs den interessierten Kreisen zugänglich gemacht werden und sämtliches Betriebsmaterial auf allen Normalpurbahnhaltungen im wesentlichen gleichwertig ist, sind demgegenüber bei den Schmalpurbahnhaltungen große Gegensätze zu verzeichnen. Die Schmalpurbahnen haben es ermöglicht, daß ein Teil der sächsischen Bevölkerung eher einen Eisenbahnanstieg erhalten hat, als wenn nur Normalpurbahnen gebaut worden wären, auch sind Teile des Landes mit Schmalpurbahnen erschlossen worden, in denen sich der Bau normalspuriger Eisenbahnen sehr teuer gestellt hätte und deshalb nicht so schnell zur Ausführung gekommen wäre. Für die Zukunft möchte aber der Schmalpurbahnbetrieb dem Publikum möglichst die Vorteile und Bequemlichkeiten des Normalpurbahnbetriebs bieten. Die große Bedeutung der Schmalpurbahnen geht daraus hervor, daß mehr als ein Siebentel der gesamten Länge der sächsischen Staatsbahnen Schmalpurbahnen sind und daß fast alle Wahlkreise interessiert sind. Wir beantragen, die Kammer wolle beschließen: die Königl. Staatsregierung zu ersuchen, die Anlagen und den Betrieb der Schmalpurbahnen in folgenden Punkten zu verbessern: I. Verbesserung der Einrichtung in den Personenzügen und auf den Haltestellen. 1. Schnellere und vermehrte Anschaffung von Personenzugwagen der neuen Bauart. 2. Verbesserung der Beleuchtungs- und Heizungsanlagen der Personenzugwagen alter Bauart. 3. Verbesserung der Beleuchtung der Haltestellen. 4. Bau geschlossener Witterräume auf Haltestellen, wo solche fehlen, und Verbesserung bereits bestehender. 5. Einrichtung von Abortanlagen in den Personenzügen und auf Haltestellen, soweit solche noch nicht vorhanden sind. II. Verbesserung der Betriebsverrichtungen für den Personenverkehr. 1. Verkürzung der Fahrzeiten. 2. Erleichterung des Fahrkartenverkaufs. III. Einführung der