

**Erscheinung**  
wöchentlich drei  
Mal und zwar  
Dienstag,  
Donnerstag und  
Sonnabend.

**Inserate:**  
Für den Raum  
einer  
kleinsten Zeile  
1 Pf.

# Amts- und Anzeigebblatt

für den

## Gerichtsamtsbezirk Eibenstock

und dessen Umgebung.

Verantwortlicher Redacteur: E. Hannebohn in Eibenstock.

**Abonnement**  
vierteljährlich  
1 R. 20 Pf.  
incl. Bringer-  
lohn.

Dieses Blatt  
ist auch  
für obigen Preis  
durch alle  
Postanstalten zu  
beziehen.

Bei mehrmaliger Wiederholung von Inseraten wird entsprechender Rabatt gewährt.

Die Exped. des „Amts- und Anzeigebblattes.“

### Bekanntmachung.

Die gemischten ständigen Ausschüsse sind für das Jahr 1876 wie folgt zusammengesetzt:

**Schulsausschuß:**

- der Rathsvorstand, Vorsitzender,
- Unterzeichnete, dessen Stellvertreter,
- Herr Pastor Dr. Rosenmüller,
- Schuldirektor Schönherr,
- Kaufmann L. Unger,
- Th. Schulz,
- L. Rockstroh,
- Eichmeister Flach,
- Kaufmann Diersch,
- Hypothekensbuchführer Seelig;

**Sparcassenausschuß:**

- der Rathsvorstand, Vorsitzender,
- Herr Stadtrath Brandt, dessen Stellvertreter,
- Kaufmann Lipfert,
- Forstrentamtmanu Bettengel,
- Kaufmann Carl Dörfel jun.,
- N. Uhlmann,
- Rudolph,
- A. Reichhner;

**Bauausschuß:**

- Herr Stadtrath Bretschneider, Vorsitzender,
- Brandt, dessen Stellvertreter,
- Freihofsbesitzer Großmann,
- Kaufmann L. Unger,
- Maler Jochimsen;

**Haushaltplan- und Rechnungsausschuß:**

- der Rathsvorstand, Vorsitzender,
- Herr Stadtrath Bahnung, dessen Stellvertreter,

Zur Commission für die Staatsabgabenabschätzung sind gewählt worden: der Rathsvorstand, Herr Stadtrath Brandt, Herr Stadtrath Bahnung, und die Herren Stadtverordneten Lipfert, Rudolph und L. Rockstroh.

Nachdem sämtliche Gewählte die Wahl angenommen haben, wird dieses mit dem Bemerkten hierdurch zur Kenntniß der hiesigen Einwohnerschaft gebracht, daß bis zur Wiederbesetzung der Bürgermeisterstelle der Rathsvorstand auch in den Ausschüssen und Commissionen wie bisher durch den Unterzeichneten vertreten wird.

Eibenstock, am 25. Januar 1876.

- Herr Buchdruckereibesitzer Hannebohn,
- Kaufmann E. Schubart,
- Lipfert;

**Abzuschätzungsausschuß für Gemeindeabgaben:**

- der Rathsvorstand, Vorsitzender,
- Unterzeichnete, dessen Stellvertreter,
- Herr Mühlenbesitzer Goldbach,
- Kaufmann E. Fittel,
- L. Gläß,
- Fleischermeister Hermann Reichhner,
- Bordruker H. Bauer,
- Stadtverordnetenvorsteher Commerzienrath Hirschberg,
- Forstrentamtmanu Bettengel,
- Commerzienrath Dörfel,
- Buchdruckereibesitzer Hannebohn,
- Sutmacher Schubert;

**Feuerlösch-, Straßenbeleuchtungs- und Proviandauschuß:**

- Herr Stadtrath Brandt, Vorsitzender,
- Bahnung, dessen Stellvertreter,
- Eichmeister Flach,
- Maler Jochimsen,
- Bordruker H. Bauer,
- Kaufmann A. Reichhner;

**Armenauschuß:**

- der Rathsvorstand, Vorsitzender,
- Herr Stadtrath Bahnung, dessen Stellvertreter,
- Kaufmann R. Troll,
- Fabrikant E. Höhl,
- Kaufmann L. Gläß.

Der Stadtrath daselbst.  
J. B.: Müller, Stadtr.

Bgs.

### Eisenbahn-Oberbau.

(Von Dr. M. in der S. Dstg.)

Seit Jahren wird über die Vernichtung der Waldungen, welche so viele ökonomische Nachtheile zur Folge hat, geklagt und doch wurde bis jetzt der Hauptzerstörer unserer Forsten, der in denselben viel schlimmer als der Borstentaster und die Prozessionsraupe haust, noch nicht genügend ins Auge gefaßt, er ist in dem bisherigen System des Eisenbahnbaues zu suchen.

Betrachten wir zunächst nur Deutschland, dessen Schienenweg auf dem Continent nach einer neuesten Statistik das größte ist und man wird zu der Ueberzeugung gelangen, daß unter den Schienen ganze Waldungen in Form von Schwellen liegen, welche dem Verfaulen anheim gegeben sind und die nach einer verhältnißmäßig kurzen Zeit durch neues Material ersetzt werden müssen. Durch diesen kolossalen Schwellen-Verbrauch sind die Preise des harten und weichen Holzes ungemein gestiegen, was namentlich in kohlensamen Gegenden die ärmeren Bewohner überaus empfindlich berührt. Wenn aber das bisherige System des Eisenbahn-Oberbaues beibehalten wird, so ist der vollständige Ruin unserer Waldungen unausbleiblich, des enormen Bedarfs an Telegraphenstämmen gar nicht zu denken. Man hat berechnet, daß die Einwechslung der Schwellen jährlich gegen 4000 Thlr. per Meile kostet, was bei 10,000 Meilen Bahnlinie — und eine solche Summe ergeben annähernd die Schienenwege des Deutschen Reichs — jährlich ein Capital von 40 Millionen Thaler nur für Holz ergibt. Es liegt deshalb im Interesse der Bahndirektionen, ernstlich an ein anderes System zu denken. In Baiern hat man seit einigen Decennien in Unterlagen von Stein ein Ersatzmittel für Schwellen gefunden, aber es hat sich dasselbe in

verschiedener Beziehung nicht vollständig bewährt, denn die Quadersteine widerstehen nicht immer dem wuchtigen Druck der Lastzüge. Auch der festeste Stein kann unter Umständen dem Bahnzug so gefährlich werden wie eine morsch gewordene Schwelle. Die Verwaltung der österreichischen Nordwestbahn hat nun, von halben Maßregeln absehend, einen Plan gefaßt, der so zu sagen den Nagel auf den Kopf treffen wird. Sie gedenkt in der nächsten Zeit das Experiment des eisernen Oberbaues zur Ausführung zu bringen und bemerkt hierzu: „Wenn sich die Vortheile dieses Systems bewähren sollten, würde der Eisenbahnbau nicht allein wesentlich wohlfeiler, sondern auch die Sicherheit ungemein erhöht werden.“ Nun darf man aber wohl die Frage aufwerfen, wozu noch eine Sache anzweifeln und Proben anstellen, nachdem sich dieselbe längst bewährt hat, und zwar im Lande der Pharaonen.

Vor einundzwanzig Jahren wurde in Egypten die erste Eisenbahn, die Strecke von Alexandrien nach Kairo erbaut, und da das Holz dort fast höher als Eisen im Preise steht, weil in Egypten nicht eine einzige Waldung vorhanden ist, so erfaßte man dort die glückliche Idee, die Bahnkrone mit eisernem Oberbau zu belegen. Die Schienen dieser Eisenbahn, die überhaupt die erste des Orients war, sind auf gußeisernen Chairs, welche die Gestalt des Orients war, sind auf gußeisernen Chairs, welche die Gestalt von Schüsseln haben, mit Keilen festgemacht, und die Chairs sind wiederum durch gewalzte Eisenstäbe zur Erhaltung der Parallelität mit einander verbunden. Die gedachten Chairs liegen einfach auf dem Bahnkörper, welcher meist aus angeschlammtem Kalkschlamm, an einigen Stellen auch aus Sand, besteht. Das System des eisernen Oberbaues hat alle Erwartungen erfüllt und ist bei dem großartigen Schienenweg, das Egypten geschaffen, überall zur Anwendung gekommen. Während meines Aufenthalts in Egypten