

# Amts- und Anzeigebblatt

für den

**Erscheint**  
wöchentlich drei Mal und  
zwar Dienstag, Donner-  
stag u. Sonnabend. In-  
sertionspreis: die kleinste  
Zeile 10 Pf.

**Bezirk des Amtsgerichts Eibenstock**  
und dessen Umgebung.

**Abonnement**  
vierteljährl. 1 M. 20 Pf.  
(incl. Bringerlohn) in der  
Expedition, bei unsern Bo-  
ten, sowie bei allen Reichs-  
Postanstalten.

Verantwortlicher Redacteur: E. Hannebohn in Eibenstock.

30. Jahrgang.

**N. 12.**

Sonnabend, den 27. Januar

**1883.**

Das unterzeichnete Königl. Amtsgericht hat am heutigen Tage in Folge Anzeige vom 22. lauf. Mts. auf Fol. 2 des Handelsregisters für die Stadt Eibenstock, die Firma **L. Rockstroh** in Eibenstock betreffend, verlautbart, daß die Herren Kaufleute **Christian Wilhelm Louis Kühn** in Eibenstock und **Alban Ludwig Rockstroh** daselbst Firma und Handelsgeschäft vom derzeitigen Inhaber, Herrn Kaufmann Carl Ludwig Rockstroh in Eibenstock, abgetreten erhalten haben.

**Königliches Amtsgericht Eibenstock,**  
am 24. Januar 1883.  
**Befehle.**

Das unterzeichnete Königl. Amtsgericht hat am heutigen Tage in Folge Anzeige vom 22. lauf. Mts. auf Fol. 132 des Handelsregisters für die Stadt Eibenstock das Erlöschen der Firma Louis Kühn in Eibenstock verlautbart.

**Königliches Amtsgericht Eibenstock,**  
am 24. Januar 1883.  
**Befehle.**

## Bekanntmachung.

Der unterzeichnete Stadtrath erklärt sich hiermit bereit, Beiträge für die

Ueberschwemmten in der Rheingegend an hiesiger Rathsstelle anzunehmen. Gleichzeitig hat derselbe beschlossen, Sammelbogen in einzelnen Localitäten auszulegen und werden diejenigen Inhaber hiesiger öffentlicher Localitäten, welche bereit sind, solche Sammelbogen in ihren Localen auszulegen, ersucht, dieselben an Rathsstelle abzuholen.

Eibenstock, den 14. Januar 1883.

**Der Stadtrath.**  
Löschner.

## Bekanntmachung.

Zufolge Beschlusses des unterzeichneten Schulvorstands vom 13. October 1882 soll in Zukunft und zwar von Ostern 1883 ab das **Schulgeld für solche Fortbildungsschüler**, welche in einem Lehrlingsverhältnis stehen, von den betr. Lehrherren erhoben werden.

Die Herren Gewerbetreibenden werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniß gesetzt, daß es ihnen überlassen bleibt, bei Abschluß von Lehrverträgen sich dementsprechend sicher zu stellen.

Johanngeorgenstadt, den 24. Januar 1883.

**Der Schulvorstand.**  
Böhm, Vors.

## Die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

welche seit dem Jahre 1865 besteht, hat es sich zur Aufgabe gestellt, sämtliche gefährliche Punkte der deutschen Küste von Memel an bis Emden mit Rettungsapparaten auszustatten, und den Rettungsdienst einheitlich zu organisiren und zu leiten. Alle Jahre leiden durchschnittlich etwa 1000 Schiffe und von diesen der zehnte Theil an der deutschen Küste Schiffbruch; es sind dabei also tausende und abertausende von Menschenleben in der gräßlichsten Todesnoth. Da muß ja jedem sofort klar sein, daß die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ein edles Werk barmherziger Bruderliebe in die Hand genommen hat. Viele Deutsche betheiligen sich daran und zwar nicht bloß solche, welche die Gefahren des Sturmwindes durchwühlten Meeres aus täglicher eigener Anschauung kennen, sondern auch solche, die im Innern von Deutschland leben. Hat doch ein im Binnenlande lebender Deutsche auf den Fall seines Todes der Gesellschaft sein ganzes Vermögen vermacht. Mitglied der Gesellschaft wird jeder, der einen jährlichen Beitrag von 1 1/2 Mark gibt. Die Gesellschaft hat nunmehr 38,000 Mitglieder; ihre letzte Jahreseinnahme betrug 214,000 Mark; an etwa 90 gefährlichen Küstenorten hat sie Rettungsstationen angelegt und durch ihre Rettungsgeräthe wurden im letzten Jahr 113 Personen vom sicheren Tode in den Fluthen des Meeres gerettet. Seit die Gesellschaft besteht, also seit 17 Jahren, wurden 1297 Schiffbrüchige durch sie dem Wellengrab entrissen. Es ist interessant, die Art und Weise kennen zu lernen, durch welche die Rettung vor sich geht. Bei Sturm sind Wachen auf den Stationen aufgestellt. Diese machen Alarm, wenn ein Schiff sich zeigt, das in Noth ist; übrigens werden meistens auch von dem betreffenden Schiffe her Nothsignale gegeben. Sofort kommen die Rettungsgeräthe in Thätigkeit. Das wichtigste davon ist das Rettungsboot. Ein solches muß in den empörten Gewässern möglichste Sicherheit bieten, sonst würde die Rettungsmannschaft nicht immer wieder sich bereit finden, ihr Leben dem Boote anzuvertrauen. Die Rettungsboote, welche von der Gesellschaft für die einzelnen Stationen angeschafft werden, sind von einem Amerikaner Francis erfunden. Sie sind aus gerolltem Eisenblech gebaut, und zwar möglichst leicht: ein Boot hat ein Gewicht von 22 Zentnern. Es ist gegen das Umschlagen durch seine bedeutende Breite, durch einen um den ganzen Bootrand hinlaufenden Korngürtel und durch Luftkissen, welche an der Seite angebracht sind, geschützt, und kann jedenfalls, wenn es umschlägt, nie versinken. Jeder Matrose steckt in einer Korjacke, so daß er, auch wenn er etwa in's Meer geschleudert wird, nicht unter sinken kann. Das Boot ist für gewöhnlich in einem Schuppen aufbewahrt und steht ganz gerüstet auf einem Wagen, auf welchem

es leicht und schnell an denjenigen Punkt der Küste geführt werden kann, bei dem verunglückten Schiff am nächsten und für die Abfahrt am günstigsten ist. Die Matrosen nehmen dann im Boot Platz, so lange es noch auf dem Wagen sich befindet, und so wird dann daselbst an's Meer gebracht; der andere Theil des Wagens neigt sich gegen die Wellen und das Boot mit seinen Insassen wird in's Meer hinausgestoßen. Sie rudern hinüber zum Schiff, sie bringen eine Anzahl der Verunglückten glücklich an's Ufer, wieder geht es dann hinaus in die tobende See, sie machen den Weg ein-, zwei-, auch dreimal, bis sie alle gerettet haben, ober bis das Schiff mit den übrigen — versunken ist.

Ist das Schiff aber in größerer Nähe vom Lande gestrandet, das heißt etwa 3—400 Meter von dem Lande entfernt, so wendet man auch noch einen anderen Apparat an, nämlich die Rakete und die Wiege. Die Rakete wird in eine besondere Rinne gelegt, welche an einem eigens zu diesem Zweck verfertigten sogenannten Hoch angebracht ist. An dem Ende der Rakete befindet sich eine Kette und erst an dieser Kette ist die Wurfleine befestigt, damit sie nicht von dem Feuer der Rakete verbrannt wird. Diese Rakete hat eine Tragweite von 400 Meter. Die Führungsrinne wird auf das Schiff gerichtet, so daß die Rakete, wenn sie losgebrannt wird, über das Schiff hinsteigt und die Wurfleine von den Schiffbrüchigen erfasst werden kann. Ist dies geschehen, so befestigt die Mannschaft am Land an dem anderen Ende der Wurfleine das dicke Rettungstau, welches dann von den Schiffbrüchigen mittelst der Wurfleine an Bord gezogen und am Schiffsmaat befestigt wird. Und nun wird an diesem Rettungstau die sogenannte Wiege in Thätigkeit gesetzt. Diese Wiege ist ein kleines, ganz bedecktes und oben verschließbares Boot, das durch Hilfsseile sowohl vom Schiff als vom Land aus in Bewegung gesetzt werden kann. Es läuft am Rettungsseil in 2 Ringen. Hinüber an's Schiff gezogen nimmt die Wiege zuerst die Frauen und Kinder in sich auf, der Dedel wird zugemacht, und nun zieht die Rettungsmannschaft das korbartige Boot durch den Wogengischt hindurch ans Land und läßt die einzelnen Schiffbrüchigen heraussteigen. Dann kommen die männlichen Passagiere an die Reihe, weiter die Schiffsmannschaft und zuletzt der Kapitän. Statt der Wiege wird hier und da auch die sogenannte Hosenboje gebraucht. Es ist das ein Ring, welcher aus Korke besteht, mit wasserdichtem Segeltuch überzogen und mit einer aus starkem Segeltuch verfertigten Hosen versehen. Der Schiffbrüchige steigt in diese Hosenboje hinein, legt die Arme um den Ring und wird so ans Land gezogen. Doch kann auf diese Weise nur Einer nach dem Andern gerettet werden, während in der Wiege immer mehrere zugleich Platz haben. — Es sind in der Wiege wie in der Hosenboje schaurige Fahrten, welche da ein armes Men-

schenskind machen muß, aber sie sind ja dann nur noch der letzte schreckliche, aber zum guten Ziele führende Theil der Schrecken eines Schiffbruchs. Den Männern aber, welche, manchmal trotz der Witten ihrer Weiber und Kinder, ihr eigen Leben an die Rettung der Schiffbrüchigen wagen, können wir unsere Bewunderung und Hochachtung nicht versagen.

## Tagesgeschichte.

— Deutschland. Kaiser Wilhelm wohnte am Dienstag Abend mit den Mitgliedern der königlichen Familie und den in Berlin anwesenden Fürstlichkeiten der feierlichen Einsegnung der sterblichen Ueberreste des Prinzen Carl bei. Am nächstfolgenden Tage empfing der Kaiser die inzwischen weiter zu den Leichenfeierlichkeiten eingetroffenen hohen Persönlichkeiten und begab sich dann mit der Kaiserin, den Mitgliedern der königlichen Familie und den fremden Fürstlichkeiten zur Beibehaltung der Trauerfeier in den Dom. Am Abend wurde die Leiche des Prinzen Karl nach Nikolshoe bei Potsdam übergeführt.

— Das Unglück mit dem Hamburg-amerikanischen Dampfer „Cimbria“ stellt sich als überaus schrecklich heraus. Bis jetzt werden von der ganzen aus beinahe 500 Personen bestehenden Besatzung des Schiffes nur 64 als gerettet gemeldet. Ueber vierhundert Personen also wären ertrunken. In weniger als einer Viertelstunde war das stolze Schiff unter dem Bogen verschwunden. Der bei weitem kleinere englische Dampfer hatte es gerade in der Mitte vom Backbord getroffen und ihm einen weitläufigen Leck beigebracht. Von Seiten der Offiziere war Alles veranlaßt worden, um die an Bord befindlichen Menschen zu bergen.

— Oesterreich. In Wien wie überhaupt in Oesterreich herrscht gegenwärtig im Mittelstande der Bevölkerung eine bemerkenswerthe Aufregung gegen die neuen Steuergesetze der Regierung, die zumal das Kleingewerbe sehr hart treffen. In Folge dessen sind in Wien an den Straßenecken geschriebene Placate angeheftet worden, welche die Bevölkerung zur Steuerverweigerung aufforderten. Die Polizei beehrte sich, die Placate zu entfernen, wobei dieselbe an manchen Orten von den Vorübergehenden verhöhnt wurde.

— Frankreich. Das Ministerium Ducloer kann sich nicht über die gegen die Thronprätendenten einzunehmende Stellung einigen und hat infolgedessen seine Entlassung eingereicht, die Grevy indessen einstweilen abgelehnt hat, da er selbst nicht weiß, wen er sonst mit der Bildung eines neuen Kabinetts beauftragen solle. Trotzdem aber wird er schon nach wenigen Tagen dem Drängen Ducloers nachgeben müssen. Zu der politischen ist überdies noch eine Börsenpanik hinzutreten, deren Urheber Rothschild sein soll, welcher die Regierung zwingen will, den Royalisten freie Hand zu lassen.









