

# Amts- und Anzeigebblatt

für den

## Bezirk des Amtsgerichts Eibenstock und dessen Umgebung.

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

**Abonnement**  
viertelj. 1 M. 20 Pf. (incl.  
Illustr. Unterhaltbl.) in der  
Expedition, bei unsern Reichs-  
Postanstalten.

Verantwortlicher Redakteur: E. Hannebohn in Eibenstock.

38. Jahrgang.

Nr. 95.

Donnerstag, den 13. August

1891.

### Wegesperre.

Infolge Aufbringung von Seggflaster und Steinschutt auf einen Tract des **Morgenröthe-Carlsfelder** Communicationsweges und des sich daran anschließenden Ausbaues eines weiteren Tractes des **Morgenröthe-Sachsengrunder** Communicationsweges vom „hohen V bis zur Tanne“ und Beschötterung eines dergleichen Tractes vom V-Weg bis zum Steinbruch werden diese Communicationswege vom **17. dieses Monats** an bis auf Weiteres für den Fahrverkehr hiermit gesperrt, was hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht wird.  
Auerbach, am 10. August 1891.

### Königliche Amtshauptmannschaft.

von Polenz.

Trommer.

Am 15. August 1891 ist der dritte Termin der hiesigen **Commun-  
anlagen** fällig. Es wird dies hiermit mit dem Bemerken in Erinnerung ge-  
bracht, daß nach Ablauf der achtägigen Zahlungsfrist gegen etwaige Restanten  
das Zwangsvollstreckungsverfahren einzuleiten ist.

### Der Gemeinderath zu Schönheide.

### Bekanntmachung.

Bezugnehmend auf die Bekanntmachung der königlichen Oberforstmeisterei  
Eibenstock vom 27. Juli dieses Jahres, wird hiermit nochmals zur öffentlichen  
Kenntniß gebracht, daß das **Einsammeln von Preiselbeeren** auf dem  
Wildenthaler Forstreviere **vor dem 16. August verboten ist**; von diesem  
Tage an aber nur während der Stunden von Morgens 7 bis Abends 6 Uhr  
gestattet wird. Zuwiderhandlungen werden nach Befinden unter gleichzeitiger  
Wegnahme der Beeren und Gefäße mit einer Geldstrafe von mindestens 3 M.  
geahndet werden.

### Polizeiverwaltung des Staatsforstreviers Wildenthal,

am 9. August 1891.

Uhlmann.

### Zur Eisenbahn-Statistik.

Obwohl erst seit einem halben Jahrhundert be-  
stehend, hat sich das Eisenbahnwesen doch bereits den  
ersten Rang unter den Beförderungsmitteln der Zeit-  
zeit errungen und übertrifft sogar — ob man die  
Menge und die Werthe der beförderten Güter oder  
die Zahl der beförderten Personen in Rechnung  
zieht — die Schifffahrt um ein ganz Bedeutendes.

Das preussische Eisenbahnministerium oder wie  
es offiziell heißt „Ministerium für öffentliche Arbeiten“  
läßt in dem von ihm herausgegebenen „Archiv für  
Eisenbahnwesen“ eine Zusammenstellung der Eisen-  
bahnen der Erde für die Zeit von Ende 1885 bis  
Ende 1889 erscheinen. Zu letztgedachtem Zeitpunkt  
gab es 595,767 Kilometer Eisenbahnen auf der Erde,  
was einer Zunahme von 245,741 Kilometern seit  
Ende 1879 gleichkommt. Man denke: in zehn Jahren  
hat sich die Zahl der Schienenstränge auf der Erde  
um volle zwei Fünftel vermehrt; heute dürften sich  
dieselben bereits verdoppelt haben.

In den ersten fünf Jahren von 1879 bis 1884  
war die Entwicklung eine noch größere als in den  
Jahren von 1884 bis 1889; im letztgedachten Zeit-  
raume betrug die Zunahme nur 108,000 Kilometer.  
Zu dieser Ziffer hat Amerika mit 68,679 Kilometern  
das Meiste beigetragen und von diesen kommen auf  
die Ver. Staaten allein 52,179 Kilometer.

In Europa betrug der Zuwachs von Ende 1884  
bis Ende 1889 nur 24,602 Kilometer, also noch  
nicht einmal die Hälfte des nordamerikanischen  
Zuwachses. Diese Ziffern führen eine sehr bereich-  
te Sprache; sie zeigen den geradezu kolossalen Auf-  
schwung, den das Verkehrsweisen Nordamerikas nimmt  
und dieser wiederum ist nur möglich durch die ge-  
steigerte industrielle und landwirtschaftliche Produktion,  
welche nicht nur „Amerika für die Amerikaner“,  
sondern für die Letzteren auch Ostasien und einen  
Theil des australischen Inselmeeres zu erobern im  
Begriffe steht.

In Europa betrug der Zuwachs seit Ende 1885  
nur 24,604 oder 12,6 Prozent (gegen 25,1 Prozent  
in Amerika). Von den verschiedenen Ländern Eu-  
ropas hat Deutschland den größten Zuwachs an  
Eisenbahnlänge, 4222 Kilometer oder 11,2 Prozent  
aufzuweisen. Hiernach kommen Oesterreich-Ungarn,

Frankreich, Rußland und Italien mit beträchtlichen  
Zunehmungen —, Oesterreich-Ungarn einschließlich  
Bosnien u. s. w. um 3888 Kilometer —, während  
in England die Zunahme nur sehr gering gewesen  
ist: 1245. Aus dieser geringfügigen Ziffer läßt sich  
jedoch keineswegs der entgegenge setzte Schluß von  
dem ziehen, was von Nordamerika gesagt wurde.  
England war bisher schon das eisenbahnreichste Land  
der Welt; sein Netz ist vollkommen ausgebaut und  
daraus erklärt sich die geringe Zunahme zur Genüge.

In Asien ist es Britisch-Indien, dessen Eisenbahn-  
netz den größten Zuwachs, 6180 Kilometer oder 32  
Prozent, aufweist. Japan hatte es von 559 Kilo-  
meter Ende 1885 auf 1460 Ende 1889 gebracht,  
China (Stammland) in demselben Zeitraum von 11  
auf 200 Kilometer, doch dürfte der von der russischen  
Regierung nunmehr in Angriff genommene Bau der  
sibirischen Bahn demnächst vielleicht auch einen neuen  
Anstoß zu größeren Eisenbahnbauten in dem großen,  
volkreichen China geben. Man denke sich: ein Land,  
das reichlich einem Drittel aller Menschen zum  
Wohnsitz dient, fast ohne Eisenbahnen; denn die in  
China bestehenden sind von Europäern gebaut und  
werden von der einheimischen Bevölkerung nur sehr  
widerwillig gebuhet. Hierbei mag bemerkt werden,  
daß die Schwierigkeiten des Bahnbaues in China  
und die Abneigung der heimischen Bevölkerung da-  
gegen in dem Gräber-Kultus der Chinesen begründet  
ist. Reguläre Begräbnisplätze bestehen daselbst nur  
wenige, und so ist das ganze Land mit Gräbern  
sörmlich übersät, die als heilige Stätten verehrt  
werden. Eine geradlinige Trace zu ziehen, ohne  
Gräber zu berühren, ist fast unmöglich; eine Ver-  
legung der Gräber aber wird nicht geduldet.

In Afrika hat bisher nur in Algier und Tunis  
eine beträchtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens  
stattgefunden. Selbst für Aegypten ist seit 1885  
nur ein Zuwachs von 1500 auf 1541 Kilometer zu  
verzeichnen. Dagegen haben die Eisenbahne in  
den verschiedenen Kolonien Australiens im Verhält-  
niß zur Bevölkerungszahl schon eine sehr beträcht-  
liche Ausdehnung und sind im fortwährend starken  
Wachsthum begriffen. Ende 1889 belief sich das auf  
die Eisenbahnen der Erde verwendete Anlagelcapital  
auf rund 128 1/2 Milliarden Mark. Es hat sich in

einem Jahre, seit Ende 1888, um rund 7 Milliarden  
vergrößert. Durchschnittlich stellt sich ein Kilometer  
Eisenbahnlänge auf rund 215,700 Mark.

### Tagesgeschichte.

— Deutschland. Da der Kaiser nun nach  
Deutschland zurückgekehrt ist, darf angenommen werden,  
daß der Gesetzentwurf wegen Bekämpfung der  
Trunksucht, welcher jetzt fertig ist, zur Genehmigung  
desselben und Einbringung an den Bundesrath vor-  
gelegt werden wird. Auf baldige Veröffentlichung  
ist dann zu rechnen, damit die Jahresversammlung  
des Deutschen Vereins gegen Mißbrauch geistiger  
Getränke in Bremen am 21. t. Mts. den Entwurf  
zur Berathung ziehen und Vertreter der Reichsbe-  
hörden hierzu einladen kann. (Biel wird bei den  
gesetzlichen Maßnahmen gegen die Trunksucht nicht  
herauskommen.)

— Der Petersburger Korrespondent der „Köln.  
Ztg.“ schreibt, es herrsche kein Zweifel mehr darüber,  
daß der russischen Regierung die Kundgebung  
für die Franzosen schließlich über den Kopf ge-  
wachsen seien. Rußland habe in Wirklichkeit zwölf  
ihm für spätere Zeiten recht gefährliche Tage durch-  
gemacht. Nachträglich sehe die russische Regierung  
die Gefährlichkeit der Franzosentage ein. Das russische  
Volk, sowohl die vornehmen wie die gewöhnlichen  
Leute, lernten sabelhaft schnell, auch nicht gekrönten  
Häuptern Hurrah zuzurufen, eine Errungenschaft,  
welche es, wenn es Geschmad daran gefunden habe,  
über kurz oder lang auf eigene Faust verwerten dürfte.

— Trier. Am 6. Aug. ist, wie schon auf telegraphi-  
ischem Wege berichtet, der heilige Rock seinem Ver-  
bühniß unter dem Hauptaltar des Domes entnommen  
und in die Domschatzkammer gebracht worden. Am  
18. August wird man die Reliquie auf einer Estrade  
neben dem Hochaltar aufstellen. Zu derselben führt  
eine breite Marmortreppe hinan und eine andere  
von ihr hinunter. Die Reliquie wird in ihrer ganzen  
Breite und Länge entfaltet den Gläubigen dargeboten.  
Sie befindet sich in einem eigenen, mit weißer Seite  
ausgeschlagenen Reliquienschrein, welcher vorn offen  
ist. Um diesen Schrein wird eine kostbare seidene  
Draperie mit goldenen Borden und Quasten ange-