

# 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**  
vierteljährlich 1 M. 20 Pf. (incl.  
Illustr. Unterhaltbl.) in der  
Expedition, bei unsern Bo-  
ten, sowie bei allen Reichs-  
Postanstalten.

Verantwortlicher Redakteur: E. Hannebohn in Eibenstock.

39. Jahrgang.

Nr. 73.

Donnerstag, den 23. Juni

1892.

Die in Gemäßheit von Art. II § 6 der Allerhöchsten Verordnung vom 21. Juni 1887 — Reichsgesetzblatt Seite 245 flg. — nach dem Durchschnitt der höchsten Tagespreise des Hauptmarktes Zwickau im Monat Mai c. festgesetzte und um Fünftel vom Hundert erhöhte Vergütung für die von den Gemeinden resp. Quartierwirthen im Monat Juni d. J. an Militärpferde zur Verabreichung gelangende Marsch-Fourage beträgt:

8 M. 14 Pf. für 50 Ko. Safer,  
4 " 20 " " 50 " Heu und  
3 " 15 " " 50 " Stroh.

Schwarzenberg, am 20. Juni 1892.

Königliche Amtshauptmannschaft.  
Führ. v. Wirking.

### Johannis-Markt in Eibenstock am 27. und 28. Juni 1892.

Der Stadtrath.  
Dr. Körner.

### Gras-Versteigerung auf Hundshübler und Auersberger Staatsforstrevier.

Die diesjährige Grasnutzung der Wiese lit. a. des Hundshübler Forstreviers an der sogenannten Marie oberhalb Reibhardtsthal, der Posthalterwiese lit. i. an der Brücke bei Muldenhammer und der Förster- u. Gnüchtelwiese lit. h. an der Eibenstock-Schneeberger Straße oberhalb Wolfsgrün des Auersberger Forstreviers soll

Dienstag, den 28. Juni 1892

gegen sofortige Bezahlung und unter den vor Beginn der Auktion bekannt zu gebenden Bedingungen meistbietend versteigert werden.

**Zusammenkunft:** früh 8 Uhr auf der Wiese an der Marie oberhalb Reibhardtsthal, des Vormittags 11 Uhr an der Brücke bei Muldenhammer und Nachmittags 3 Uhr an der Straße oberhalb Wolfsgrün.

Königl. Forstrevierverwaltungen Hundshübler, Auersberger in Eibenstock und Königl. Forstrentamt Eibenstock,  
Heger. Lehmann. am 15. Juni 1892. Wolfram.

### Gras-Versteigerung auf Auersberger Staatsforstrevier.

Die diesjährige Grasnutzung der Kunstwiesen des Auersberger Forstreviers, lit. a. Göh- und Prügnerwiese, b. am Brännelebachel, c. Aenelewiese und d. Schießplatzwiese soll

Mittwoch, den 29. Juni 1892

gegen sofortige Bezahlung, sowie unter den vor Beginn der Versteigerung bekannt zu machenden Bedingungen meistbietend versteigert werden.

**Zusammenkunft:** früh 8 Uhr am Brännelebachel.  
Königl. Forstrevierverwaltung Auersberger in Eibenstock und  
Königl. Forstrentamt Eibenstock,  
Lehmann. am 15. Juni 1892. Wolfram.

### Bekanntmachung.

Die Gemeindeanlagen etc. sind für das erste Halbjahr, erster und zweiter Termin, spätestens bis 27. Juni 1892, die rückständigen Schulgelder auf das erste Halbjahr 1892 sind bei Vermeidung der Execution bis Ende des Monats anher abzuführen.

Schönheiderhammer, den 21. Juni 1892.

Die Kassenverwaltung.  
E. Volker, G. Vorst.

### Berlin als Seehafen.

Geräuschlos aber energisch schlägt gegenwärtig ein Projekt seine Wurzeln in die Interessentkreise, das bestimmt ist, der deutschen Industrie einen neuen und großartigen Verkehrsweg zu eröffnen, nämlich die direkte Wasserbindung Berlins mit dem Meere. Bekanntlich hat bereits im Jahre 1878 Dr. Stroussberg in einer Broschüre die Idee angeregt, einen Nord-Ostseekanal über Berlin zu leiten, um mittels desselben die Reichshauptstadt zu einem Stapelplatz des Welthandels zu machen. Inzwischen hat sich in und um Berlin die Industrie in ganz ungeheuren Verhältnissen entwickelt. Eine neuerliche Anregung des Seekanals nach Berlin durch die bekannte Abhandlung des Vizeadmirals Vatsch ist auf fruchtbaren Boden gefallen und hat sich in interessanten und Fachkreisen zu behaupten gewußt.

Der Vatsch'sche Vorschlag berührt die Linie Berlin-Stettin durch das Pankehal-Hohenstaathen-Oderthal, der Wasserbauinspektor Garmann, der das Projekt prüfte, giebt aber dem Stroussberg'schen den Vorzug hinsichtlich der günstigeren Stromverhältnisse der Oder mit ihrem Seitenkanal und Benutzung des Oberlaufes erst von Schwedt ab, und hinsichtlich der Kosten der Vatsch'schen Linie mit mindestens 265 Millionen Kosten gegenüber den 200 Millionen für das Stroussberg'sche Projekt. Das Verdienst der eingehenden Prüfung und Klarlegung der einschlägigen Fragen und der verschiedenen vorgeschlagenen Linien darf unstreitig der kgl. Regierungsbaumeister Sched jun., der sich mit den Vorarbeiten eingehend beschäftigt hat, beanspruchen, weil er die Angelegenheit damit wesentlich förderte. Nach seinem Anschläge betragen die Ausführungskosten nur 150 Millionen für die Strecke Berlin-Stettin, gegenüber 242 Millionen für Berlin-Hamburg direkt, 282 Millionen für Berlin-Hamburg, 358 Millionen für die Linie Berlin über Mecklenburg mit Anschluß an Ludwigslust-Wismar nach Hamburg. Auf Grund der Prozentsätze des ermittelten Gesamtverkehrs kommt Herr Sched zu dem Resultate, daß der Seekanal Berlin-Stettin im Vergleich der aufzuwendenden Geldbeträge bei wahrscheinlich fast gleichem quantitativen Verkehrswerte als die vorteilhafteste Linie erscheinen muß, da die für den Massenverkehr vorwiegend in Frage

kommende Qualität der Verkehrsgüter auf der Strecke Berlin-Stettin größer sei, als bei Berlin-Hamburg. Die Interessenten des Nordens und Nordwestens von Berlin, die der Idee eines Seekanals schon lange sympathisch gegenüberstehen, stimmen ebenfalls der Linie Berlin-Stettin zu.

Bereit mit dem Regierungsbaumeister Sched jun. tritt der Architekt und Ingenieur Schenk mit lebhafter Propaganda für das Projekt ein und es ist diesem Herrn gelungen, sowohl in Berlin wie auch in den an dem Kanal interessierten anderen Orten Geldmittel für die Vorarbeiten flüssig zu machen, so daß mit den letzteren unmittelbar nach der Konzessionserteilung begonnen werden kann.

Es wäre ein Irrthum, wenn man annehmen wollte, daß die Durchführung des Projekts etwa allein dem „Wasserlopf“ Berlin und den Ortschaften, die der geplante Kanal berühren soll, zu gute kommen würde. Seine wirtschaftlichen Vorteile würden bei dem erweiterten Ausbau der natürlichen Wasserstraßen und namentlich nach Ausführung des Mittelkanals dem ganzen Reichsgebiet zu gute kommen. „Unsere Zeit steht im Zeichen des Verkehrs“ und dasjenige Land wird am ehesten in der Lage sein, auf dem Weltmarkt zu konkurrieren, das für zweckmäßige und ausreichende, dabei aber auch einen billigen Transport ermöglichende Verkehrswege im ausgedehnten Maßstabe sorgt. In dieser Beziehung sind uns England und Belgien weit voran und wir haben alle Ursache, unsere binnenländische Abgeschlossenheit durch mächtige Wasserstraßen in's Innere nach Möglichkeit aufzuheben und auszugleichen.

Bei dem gegenwärtig sehr flüssigen Geldstande würden auch die Mittel für ein derartiges, groß angelegtes Unternehmen leicht aufzubringen sein, wenn sich die preuß. Staatsregierung entschließen könnte, eine Zinsgarantie bis zu einer gewissen Höhe zu übernehmen. Da es sich bei diesem Kanal nicht um Zwecke der Landesverteidigung handelt, so ist kaum anzunehmen, daß das Reich eine solche Garantieleistung bieten würde, wenngleich sich nicht verkennen läßt, daß die Vorteile einer solchen Wasserstraße sich nicht auf die direkt anliegenden Landestheile beschränken. Vor Allem würde der Verkehr mit Schweden-Norwegen und dem von der Ostsee aus zugänglichen, dort industriell am weitesten entwickelten Rußland einen

ungeahnten Aufschwung nehmen und die Einfuhr von Rohprodukten ungemein erleichtern und verbilligen.

Großartige Unternehmungen hat das einige Deutschland bisher immer nur unter der Perspektive der Landesverteidigung in's Werk gerufen, wie beispielsweise den Nord-Ostseekanal. Auch die strategisch wichtigen Eisenbahnen überwiegen bei den Bahnbauten der neueren Zeit. Ein erfreuliches Gegengewicht, rein im Sinne friedlicher Kulturarbeit, würde die Ausführung des eben gekennzeichneten Seekanals bilden und schon aus diesem Grunde würde man seine Ausführung sympathisch begrüßen müssen.

### Tagesgeschichte.

— Deutschland. Ueber die dem deutschen Reichstage zugeordnete neue Militärvorlage will die „Post“, die in militärischen Dingen meist gut unterrichtet ist, das Folgende erfahren haben: Bei den Erörterungen über die Frage einer Verfüzung der gesetzlichen Dienstpflicht ist regierungsfest von Anfang an der Standpunkt festgehalten worden, daß im Bejahungsfalle keine Ermäßigung, sondern im Gegenteil eine wesentliche Erhöhung des Präsenzstandes die Folge sein würde und außerdem die Forderung einer wesentlichen Vermehrung des Ausbildungspersonals als unerlässlich aufrecht zu erhalten sei. Wie hoch sich jene Erhöhung auf die Dauer zu belaufen habe, kann heute wohl noch Niemand übersehen; es wird wesentlich davon abhängen, wie weit man in die Ersatzreserve und in den Landsturm ersten Aufgebots hineingreifen will und darf, um die Reihen des stehenden Heeres zu verstärken. Die Gesamtmilitärstärke beträgt heute nahezu 487,000 Mann bei sehr starker Beurteilung des dritten Jahrganges. Nehmen wir an, daß der gänzliche Wegfall des letzteren bei den Fußtruppen etc. die Präsenz auf 440,000 Mann herabdrücken würde und gegen 70,000 Mann jährlich mehr mit Sicherheit eingestellt werden können, so würde sich unter Berücksichtigung der gesteigerten Abgänge vielleicht ein Gesamtstand von 550,000 Mann als die zunächst entsprechende Friedensstärke ergeben. Wir haben Grund anzunehmen, daß die Vermehrung gegen heute etwa 63,000 Mann betragen und an laufenden Mehrkosten sich annähernd die Summe von 60 Millionen Mark ergeben werde. Natürlich war