

# Amts- und Anzeigebblatt

für den

## Bezirk des Amtsgerichts Eibenstock und dessen Umgebung.

**Abonnement**  
viertelj. 1 M. 20 Pf. (incl. 2 illust. Beilagen) in der Expedition, bei unsern Boten, sowie bei allen Reichs-Postanstalten.

**Erscheint**  
wöchentlich drei Mal und zwar Dienstag, Donnerstag und Sonnabend. In-  
scriptionspreis: die Klein-  
zeile 10 Pf.

Verantwortlicher Redakteur, Drucker und Verleger: E. Hannebohn in Eibenstock.

44. Jahrgang.

Nr. 62.

Donnerstag, den 27. Mai

1897.

### Konkursverfahren.

In dem Konkursverfahren über das Vermögen des Baumeisters **Georg Zenner** in **Eibenstock** ist zur Abnahme der Schlussrechnung des Verwalters, zur Erhebung von Einwendungen gegen das Schlussverzeichnis der bei der Verteilung zu berücksichtigenden Forderungen und zur Beschlussfassung der Gläubiger über die nicht verwertbaren Vermögensstücke der Schlusstermin auf

**den 25. Juni 1897, Vormittags 11 Uhr**

vor dem königlichen Amtsgerichte hier selbst bestimmt.

Eibenstock, den 24. Mai 1897.

**Aktuar Friedrich,**

Gerichtsschreiber des königlichen Amtsgerichts.

### Bekanntmachung.

Es wird erneut auf die Bestimmung unserer Strafenordnung, wonach Haus- und Grundstücksbesitzer die Straße längs ihrem Grundstücke bis zur Straßenmitte rein zu halten haben, hingewiesen. Wiederholte Unachtsamkeit in dieser Beziehung wird nunmehr bestraft.

Eibenstock, den 20. Mai 1897.

**Der Rath der Stadt.**

Hesse.

Hlg.

### Sonnabend, den 29. djs. Mts.,

Vormittags 11 Uhr

sollen die im **Börner'schen** Gasthose in **Carlsfeld** eingestellten Pfänder, als: **Vier- und Schnapsgläser, 1 Faß Bratheringe, 1 Messing-, 5 Holzhähne, 4 Saß Kartoffeln, Zwiebeln, Rinsen, Erbsen, Eier, versch. email. Geschirr und 1 Bräudenwaage** versteigert werden.

Eibenstock, am 26. Mai 1897.

**Der Gerichtsvollzieher beim königlichen Amtsgericht.**

Aktuar Böhme.

Anher erstatteter Anzeige nach ist das **Einlagenbuch Nr. 432** hiesiger Spar-  
kasse, auf **Emil Hef** lautend, abhanden gekommen.

Gemäß des von Herrn **Bürstfabrikant Robert Edwin Hef** hier gestellten Antrags wird dies hierdurch mit der an den etwaigen Inhaber gerichteten Aufforderung bekannt gemacht, Ansprüche an erwähntes Buch bei deren Verlust bis spätestens den 15. September 1897 unter Vorlegung des Buches bei der hiesigen Sparkassenverwaltung anzumelden.

Schönheide, am 20. Mai 1897.

**Der Gemeinderath.**

### Kanal-Pläne.

Die Zeit des Verkehrs sucht immer nach neuen Wegen und der Kanal kommt neben der Eisenbahn wieder zu Ehren. Die Kanalbeförderung hat gegenüber der auf der Eisenbahn den Vorzug größerer Billigkeit und ein ungarischer Statistiker hat berechnet, daß die Transportkosten für eine Tonne und Kilometer auf Eisenbahnen auf 2, Kreuzer, auf natürlichen Flußlinien auf einen halben und auf Kanälen auf 0, Kreuzer zu stehen kommt. Man ersieht aus diesen einfachen Ziffern einen solchen Preisunterschied, daß die Herstellung von künstlichen Wasserstraßen auch dann noch lohnend ist, wenn sie mit erheblichen Kosten verknüpft ist. Dazu kommt der gewaltige Aufschwung der Technik, der alle Hindernisse fast spielend bewältigt und es sogar ermöglicht, Wasserstraßen über ganz ansehnliche Gebirgsrücken zu führen. Es ist daher leicht erklärlich, daß die interessierten Kreise in allen Ländern auf die Fehdung der Binnenschifffahrt bedacht sind; jetzt schon werden ein Viertel bis ein Drittel aller Frachten zu Wasser ausgeführt, und stets treten zahlreiche Pläne auf Verbesserung und Vermehrung der Wasserstraßen an die Öffentlichkeit.

Mit großen Anstrengungen hat Deutschland im Laufe der Zeiten sich wieder einen Teil seines früheren Welt- handels erobert, aber noch hat es lange nicht so viel, als es haben könnte. Der Haupthandelsweg geht heute noch von Süd-Osten nach Nord-Westen, von Asien, Australien und Ost-Afrika über Port Said (Suez-Kanal) nach London und Hamburg. Durch den Suez-Kanal gehen jetzt schon jährlich 2000 Schiffe, und ihre Zahl nimmt stetig zu; sie bringen Naturprodukte aus fernen Welttheilen und führen dahin die Industrie-Erzeugnisse Europas. Nun zeigt ein Blick auf die Karte, daß die Schiffe von Port Said nach Hamburg einen weiten Umweg um Spanien und Portugal herum machen müssen. Von Port Said nach Hamburg beträgt der Seeweg 3316 und nach Stettin gar 3596 Seemeilen, während die direkte Entfernung von Port Said nach der Donau-Mündung 950 und von dort nach Stettin etwa 1000 Seemeilen beträgt; das sind 1950 gegen 3596 Seemeilen.

In Oesterreich geht man jetzt mit dem Plane um, die Ober und die Elbe durch tiefe Kanäle mit der Donau zu verbinden und so eine große Wasserstraße nicht nur für den Binnenvorkehr, sondern auch für den Welthandel herzustellen. Die Schiffbarmachung der Donau selbst hat in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht: Zuerst wurde die Sulina-Mündung reguliert, dann ist das Eisenerne Thor eröffnet worden, ferner wurde die Strecke von Preßburg bis an die Mündung der Raab fortrigert, und endlich sind für weitere Korrekturen der mittleren Donau von der ungarischen Regierung 50 Millionen Gulden bewilligt worden.

Nun hat das österreichische Handelsministerium die Vorarbeiten unternehmen lassen, um durch einen Kanal von Wien aus die Donau mit der Ober (bei Oberberg) und von dort mit einer Abzweigung des Kanals nach Krasau auch mit der Weichsel zu verbinden. Daneben kommt noch ein anderes Projekt in Betracht, nämlich die Verbindung von Wien mit Budweis, durch welche die Verbindung mit der Elbe durch die Moldau über Prag hergestellt würde.

Die Kosten für beide Kanäle sind im Vorschlage auf 201 Mill. Gulden berechnet und ein französisches Konjunktium hat sich zum Bau erboten, wenn ihm die Konzession erteilt wird. Das älteste deutsch-österreichische Kanalprojekt ist bekanntlich die Verbindung von Rhein (Main) und Donau durch den Ludwig-Kanal, der vom Main bei Bamberg über

Nürnberg in die Altmühl und durch diese in die Donau führt. Der Kanal kann seine Aufgabe nicht erfüllen, weil er zu klein ist; man muß ihn daher bedeutend vergrößern oder einen andern Kanal bauen, und außerdem muß der Main von Frankfurt bis nach Bamberg kanalisiert werden. Es existieren dafür verschiedene Projekte; die Kosten einer leistungsfähigen Donau-Main-Verbindung werden auf ungefähr 120 Mill. M. geschätzt. Nachdem der bayerische Landtag die Kosten der Projektur abgelehnt hat, ist eine Sammlung aus Privatmitteln begonnen, an der sich die interessierten bayerischen Städte und hervorragende Firmen beteiligten. Prinz Ludwig von Bayern interessirt sich sehr für die Sache u. für Bayern ist die Angelegenheit auch wohl schon entschieden. Der Prinz hat dieser Tage in Passau eine Tafelrede gehalten, in der er sagte: „Ich kann mir nicht denken, daß der bayerische Kanal an der Grenze Halt machen muß. Wozu haben wir ein Deutsches Reich, wenn ein Staat neben dem andern sich abschließt? Und das Schlimmste wäre es, wenn der größte Staat im Reiche aus kleinlichen Rücksichten dem anderen Staat die Vorteile nicht gönnen würde, die er selbst hat. Der erste Mann im Reiche, der zugleich der König Preußens ist, ist ein Freund der Wasserstraßen, das hat er mir selber gesagt. Wenn man ein solcher Freund ist, glaube ich nicht, daß sich Preußens König (soll wohl heißen: Preußens Regierung) als ein Feind der Kanalverfechtung erweist.“ (Preußen ist an dem Projekt übrigens nur mit einer kleinen Mainstrecke bei Frankfurt beteiligt.)

### Tagesgeschichte.

— Deutschland. Im Reichstage werden ernste Versuche gemacht, auf eine Vertagung (nicht Schließung) des Reichstages hinzuwirken.

— Das Reichsversicherungsamt bereitet für das laufende Jahr zum ersten Male eine umfassende Statistik der entsehdigungspsflichtigen Unfälle vor. Es ist zu diesem Zweck ein Formular ausgearbeitet worden, das in den nächsten Tagen den Vorständen der Berufsvereinigungen zugehen wird. Es soll für jede verletzte oder getödtete Person eine besondere Karte ausgefüllt werden. Darin ist anzugeben die Zeit des Unfalls, dessen Ursache, die Veranlassung, Ort und Hergang des Unfalls, die Maschine, der Vorgang oder die Arbeitsverrichtung, bei der sich der Unfall zutrug, und der Betrieb, in dem er erfolgte. Ferner sind dann noch die Namen der entsehdigungsberechtigten Hinterbliebenen eines infolge eines Unfalls Getödteten anzugeben.

— Die englische Regierung hat den Gesandtschaftsrath Gervald Law mit einem Bericht über die wirtschaftliche Lage Italiens betraut. In diesem Bericht, der für Italien recht günstig lautet, erweckt das Kapitel „Ueber die Konkurrenz des englischen Handels in Italien durch Deutschland“ besonderes Interesse. Der englische Handel mit Italien ist in den letzten zehn Jahren auf derselben Stufe stehen geblieben, während der deutsche große Fortschritte gemacht hat. Im Jahre 1886 bewertete sich der englisch-italienische Handelsverkehr auf 346 Millionen Lire, der deutsch-italienische nur auf 237 Millionen Lire. Im Jahre 1895 dagegen waren die entsprechenden Zahlen 340 Millionen Lire und 314 Millionen Lire, d. h. der englisch-italienische Handelsverkehr wies einen Rückgang von 6 Millionen Lire auf, der deutsch-italienische dagegen eine Zunahme von 77 Millionen Lire. Dabei fällt zu Gunsten Englands noch ins Gewicht,

daß seinen Haupt-Ausfuhrartikeln nach Italien, Kohle und Eisen, mit Rücksicht auf die Transportverhältnisse von deutscher Seite keine wirksame Konkurrenz gemacht werden kann. Um so ärgere Einbußen haben die englischen Fabrikate im Wettbewerb mit den deutschen erlitten. Dr. Gervald Law erklärt diese Thatsache aus dem Mangel tüchtiger englischer Geschäftreisenden in Italien sowie aus dem Mangel an Anpassungsvermögen der englischen Fabrikanten, die sich, statt ihre Fabrikationsweise und die Art ihrer Fabrikate dem italienischen Geschmack anzupassen, darauf verweisen, ihren Artikel für vollkommen und verbesserungsunfähig zu halten und ihn so, wie er ist, den Italienern verkaufen zu wollen. In diesen beiden Punkten habe die englische Industrie von der deutschen zu lernen.

— Frankreich. Der „Bosq. Jiz.“ wird aus Paris gemeldet: Eine Gruppe von Eisäffern macht große Anstrengungen, um eine Bewegung der öffentlichen Meinung zu Gunsten der Befestigung von Nancy hervorzurufen. Sie hat eine Karte herstellen lassen, die alle nach der Grenze führenden deutschen Eisenbahnlinien, die zur Ausschiffung von Truppen, Pferden und Geschützen geeigneten Bahnsteige der Haltepunkte dieser Linien, die Länge der Bahnstrecke und den Aufmarsch der Heere die Grenze entlang anzeigt. Diese Karte wurde dem „Temp“, den „Débats“ und dem „Petit Journ.“ beigelegt.

— Die Untersuchung über die Entstehung und Ausbreitung des Pariser Bazarbrandes sowie über das Verhalten der Beteiligten wird nicht vor einem Monat abgeschlossen sein. Auf der Brandstätte sind jetzt Arbeiter damit beschäftigt, den Schutt in kleine Haufen zusammenzufahren, um ihn zu sieben, bevor er fortgeschafft wird. Es werden noch eine Menge kleiner Gegenstände in diesem Brandschutt gefunden, besonders Metallkassen, als Schnallen, Hutnadeln, Verschlässe von Geldtäschchen, Stücke von Schirmen. Aber auch menschliche Reste fehlen keineswegs, als Knieeisen, Schienbeine, Rückenwirbel, Schädelstücke, Fingerknöchel. All diese Reste werden sorgsam in einem Sarg vereinigt, der mit den Särgen der drei unerkannt gebliebenen Leichen beigelegt werden wird. Es sind also jedenfalls einige Personen umgekommen, deren Leichen nicht von Angehörigen herausverlangt wurden. Dies ist i. Z. auch beim Brand der Komischen Oper vorgekommen, wo von 22 Leichen verbrannter Zuschauer zehn unerkannt blieben, da Niemand nach ihnen fragte. Der feierlich vom Minister des Innern zum Ritter der Ehrenlegion erklärte Rutscher Georges zeigt seinen mit fettigen Flecken verunzierten Rock, den er bei der Rettung getragen: C'est de la graisse de Chrétien. (Es ist Menschenfett.) Im Ganzen hatten über 1200 Personen sich als Retter gemeldet, um Belohnungen zu erhalten. Zu den mit Denkmünzen ausgezeichneten 169 Personen werden noch einige hinzukommen. Der Retter Georges erhält eine Anstellung, auch der Stallknecht Troisch, der gleich dem Turnlehrer Weber die große goldene Denkmünze erhalten hat, wird im Staatsdienst ver sorgt.

— Schweiz. Der große Rath in Bern hat in langer Sitzung die Frage der Zulässigkeit des Prägels in der Schule behandelt. Der Erziehungsdirektor Gobat und zwei andere Regierungsräthe nahmen den Standpunkt ein, jede körperliche Züchtigung der Schüler sei eine Mißhandlung und strafbar. Es sei den Lehrern durchaus unterlagt, in den Schulen körperliche Züchtigungen anzuwenden. Die Mehrheit der Regierung dagegen vertrat die Ansicht, die Anwendung körperlicher Strafen lasse sich in den Schulen so wenig als