

Amts- und Anzeigebblatt

für den

Bezirk des Amtsgerichts Eibenstock und dessen Umgebung.

Erscheint

wöchentlich drei Mal und zwar
Dienstag, Donnerstag u. Sonn-
abend. Insertionspreis: die
kleinspaltige Zeile 12 Pf. Im
amtlichen Teile die gespaltene
Zeile 30 Pf.

Abonnement

viertelj. 1 M. 20 Pf. einschließl.
des „Illustr. Unterhaltungsbl.“
u. der Humor. Beilage „Eisen-
blasen“ in der Expedition, bei
unsern Boten sowie bei allen
Reichspostanstalten.

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

51. Jahrgang.

Nr. 74.

Dienstag, den 28. Juni

1904.

Erhebung von Sonderbeiträgen für die Handelsschule zu Eibenstock.

Die Handelskammer Plauen beabsichtigt zufolge eines Antrags des Vorstandes des Handelsschulvereins zu Eibenstock, auf Grund des § 19 des Gesetzes, die Handels- und Gewerbekammern betreffend, vom 4. August 1900, nach Gehör der Beteiligten unter Zustimmung des königlichen Ministeriums des Innern Sonderbeiträge zur finanziellen Unterstützung der Handelsschule Eibenstock zu erheben. Als Beteiligte sind anzusehen die physikalischen und juristischen zur Handelskammer beitragspflichtigen Personen in den Orten des Amtsgerichtsbezirks Eibenstock. Die jährlich zu erhebenden Sonderbeiträge sollen mit den jedesmaligen jährlichen Zuschlägen für die Handelskammer zunächst für die Schuljahre 1905/6 bis 1916/17 in dem jedesmal vorausgehenden Jahre zur Erhebung gelangen. Der bisher sich auf 2 Pfennig für jede Mark des Steuerjahres und das Einkommen aus Handel und Gewerbe berechnende jährliche Beitrag zur Handelskammer wird sich demnach schätzungsweise für die Beteiligten in den ersten 6 Jahren der gedachten Periode um 3 Pfennig, also auf 5 Pfennig, erhöhen und sich allmählich bis um 3 1/2 bez. 4 Pfennig, also auf 5 1/2 bez. 6 Pfennig in den folgenden Jahren der Periode steigern.

Die zur Handelskammer Beitragspflichtigen in den Orten des Amtsgerichtsbezirks Eibenstock werden hierdurch öffentlich aufgefordert, etwaige Einwendungen gegen dieses Vorhaben bis zum 30. Juni 1904 schriftlich bei der Handelskammer Plauen geltend zu machen.

Plauen, den 18. Juni 1904.

Die Handelskammer.

Rochling, l. stellv. Vorsitzender. Dr. Dietrich, Syndikus.

Mittwoch, den 29. Juni 1904,
nachmittags 4 Uhr

soll im Restaurant „zum Stern“ hier ein daselbst eingestelltes Piano meistbietend gegen sofortige Barzahlung versteigert werden.

Eibenstock, am 27. Juni 1904.

Der Gerichtsvollzieher des königlichen Amtsgerichts.

Zur deutschen Flottenpolitik.

Die „Pall Mall Gazette“, die bekanntlich Deutschland durchaus nicht wohlwollend ist, veröffentlicht unter der Ueberschrift „Tatsachen, nicht Phantasien“ eine sehr beachtenswerte Betrachtung J. E. Balfords über die Ziele der deutschen Flottenpolitik. In England gewinnt in Bezug auf letztere, namentlich infolge der publizistischen Tätigkeit D. W. Wilsons, mehr und mehr die Auffassung an Boden, daß Deutschlands Flottenpolitik aggressiv sei, und zwar aggressiv allein gegen England. Balford erwirbt sich das Verdienst, diese Anschauung auf Grund authentischer Materials als „sire Idee“ nachzuweisen. Die falsche Ansicht Wilsons hat ihre Quelle in dem Umstande, daß die Gesamtstärke der Flotten der wichtigsten Großmächte außer acht gelassen und lediglich das deutsche Flottenprogramm der nächsten Jahre herangezogen wird. Zieht man den nötigen allgemeinen Vergleich, so ergibt sich nach den Ermittlungen Balfords für den 1. April 1904 das folgende Bild: An Linien Schiffen und Kreuzern über 5000 Tons besitzt England (über 20 Jahre alte Schiffe nicht mitgerechnet) zusammen 119, nämlich 55 Linien Schiffe und 64 Kreuzer, Frankreich 28 Linien Schiffe und 21 Kreuzer, die Vereinigten Staaten 13 Linien Schiffe und 6 Kreuzer, Deutschland 16 Linien Schiffe und 10 Kreuzer. Im April 1908 werden die Durchführung der vorhandenen Flottenbaupläne vorausgesetzt, verfügen: England über 61 Linien Schiffe und 75 Kreuzer, Frankreich über 29 Linien Schiffe und 24 Kreuzer, die Vereinigten Staaten über 26 Linien Schiffe und 18 Kreuzer, Deutschland über 23 Linien Schiffe und 13 Kreuzer. Welches nun sind die Folgen, die Balford aus den angeführten Zahlen ableitet. Er sagt:

„Verglichen mit England, wird die deutsche Flotte (im Jahre 1908) nicht in verhältnismäßiger Stärke gewachsen sein; daher muß erklärt werden, daß die Behauptung (Wilson's), für die nördlichen Gewässer nahe eine Zeit, wo England erheblich schwächer an guten Linien Schiffen sein werde als Deutschland, keine Tatsache ausdrückt. Das Schlimmste, was dem deutschen Flottenprogramm von 1900 nachgelagt werden kann, scheint zu sein, daß die deutsche Admiralität dem Ziele zustrebt, mit einer Flotte von 40 Schiffen auf dem Gebiete der Weltpolitik ein größeres Gewicht als bisher in die Waagschale werfen zu können; aber es gibt keinen positiven Grund für die Behauptung, daß diese Absicht eine Politik direkter Feindseligkeit gegen Großbritannien einschließt.“ Am Ende seiner Ausführungen gedenkt Balford des Kaisers als Inspirators und Organisators des Flottenprogramms von 1900 und schließt: „Als 1898 die erste Flottenvorlage eingebracht wurde, dachte in England keine verantwortliche Persönlichkeit daran, daß die Vorlage eine Drohung für irgend jemand, zu allererst für England bedeute; nicht hat sich seitdem in der Politik ereignet, was einen Wechsel in Deutschlands Flottenpolitik rechtfertigte.“

Die Veröffentlichung der objektiven Darlegungen Balfords in einem Blatte wie die „Pall Mall Gazette“ berechtigt zu der Erwartung, daß in England die rein defensive Natur unserer Flottenrüstung, die aus der weltwirtschaftlichen Entwicklung notwendigerweise sich ergibt, mehr und mehr erkannt werde.

Tagesgeschichte.

— Deutschland. König Eduard von England traf auf seiner Yacht „Victoria and Albert“, die von mehreren Kriegsschiffen begleitet ist, am 24. Juni abends in Brunsbüttel ein und fuhr am Sonnabend, den 25. Juni durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach dem Kieler Hafen. Unser Kaiser begrüßte seinen Gast um 3 Uhr nachmittags an der Holtzener Schleuse. Die Ankunft erfolgte unter strömendem Regen. An Bord der „Hohenzollern“ fand abends Galatafel statt, bei der vom Kaiser und seinem hohen Gaste Trinksprüche ausgedrückt wurden. Zur Tafel waren sämtliche preussische Minister geladen.

— Der Deutsche Kaiser und die Franzosen. Ein Pariser Mitarbeiter der „Tgl. Reich.“ schreibt: So oft hat man sich schon getäuscht, so oft schon haben die Wächter an der Seine vergebens ins Horn geblasen. Es wäre ganz erklärlich

gewesen, wenn sie allmählich eingeschlafen wären. Aber nein, sie haben ihre Wachsamkeit eher verdoppelt, und das hat sich auf das schönste gelohnt. Diesmal haben sie ihn so gut wie sicher, ganz unzweifelhaft sicher, den Besuch des Deutschen Kaisers in Paris nämlich, über den sie solange orakelt und gespottet haben, daß sie ihn jetzt schließlich beinahe herbeiführen und dem Kaiser vielleicht einen bitterbösen Vorwurf machen werden, wenn er ihre zweifelssichere „Kombination“ doch wieder zusammentun machen sollte. Aber nein, das ist gar nicht möglich! Denn die Depesche, die er anlässlich des Sieges Thérès an den Präsidenten der Französischen Republik sandte, ist ja deutlich genug. Auf sein Betreiben allein hatte ja auch der deutsche Automobilklub Herrn Leubet zu dem Gordon Bennett-Rennen eingeladen. Der Kaiser wußte wohl, daß Herr Leubet nicht kommen würde, nicht kommen konnte. Aber darum war es ihm auch gar nicht zu tun. Er wollte damit Herrn Leubet nur in eine Falle locken. Denn der Kaiser verfolgt mit zäher Energie sein Ziel, freundliche Beziehungen zwischen Berlin und Paris herzustellen. Und, wenn Sie es noch nicht wissen sollten, so will ich es Ihnen verraten, ich habe die Nachricht aus den allerersten Pariser Quellen: der Sieg Thérès ist des Kaisers Werk. Er hatte den deutschen Rennfahrern den Befehl erteilt, sich von dem Franzosen, aber nur von ihm schlagen zu lassen. Dabei hatte er seine tiefgehenden politischen Ziele im Auge. Denn er wußte, daß das nächste Mal das Gordon Bennett-Rennen in Frankreich stattfindet. Und wenn also diesmal der deutsche Automobilklub den Präsidenten der Französischen Republik einlud, der der Einladung folgen konnte oder nicht, so verlangt es die allerelementarste Höflichkeit, daß im nächsten Jahre der französische Automobilklub den Deutschen Kaiser einlädt. Und der Deutsche Kaiser ist fest entschlossen, der Einladung Folge zu leisten. Und schon heute machen sich die guten Franzosen Sorge darüber, was denn alles aus diesem unvermeidlichen Besuch für Folgen entstehen könnten. Daß man um ihn ganz und gar nicht herumkommt, das steht nun einmal fest. Denn die Ausbrüche der Städtewunschkadette des Kaisers selbst lassen gar keinen Zweifel darüber, daß er sich das Terrain sorgsam vorbereitet und mit Liebenswürdigkeit von der französischen Industrie nur spricht, um die Empfindlichkeiten der französischen Patrioten nicht zu wecken. Also das nächste Jahr der Kaiser zunächst in den Ardennen! Denn dort wird wahrscheinlich das Rennen stattfinden. Das ist der Anfang von der Erfüllung der kaiserlichen Sehnsucht. Und dann bald auch in Paris. Und das ist dann die Vollendung. Kaiser Wilhelm wird es dann besser ergangen sein als Moses. Er hat das gelobte Land gesehen.

— Es ist bereits bekannt, daß die diesjährigen Kaisermander sich zum Teil an der Ostküste in Mecklenburg abspielen werden, und daß in den Dispositionen besonderer Wert auf ein Zusammenwirken von Meer und Flotte in der Praxis gelegt werden soll. Die aktive Schlachtschiff-Flotte wird hierbei zum ersten Mal in ihrer beschriebenen Zusammensetzung mitwirken. Man gedenkt ähnliche Kriegsszenen wie in Ostafrika herbeizuführen, wo die Aufgaben der Japaner vielfach durch ein gemeinsames und sich gegenseitig unterstützendes Vorgehen von Armee- und Flottenteilen gelöst wurden. Wie verlaute, soll Wismar einen Mittelpunkt der Operationen bilden, da die Lage dieser Stadt sich für derartige Absichten besonders eignet. Die Zahl der preussischen Armeeeoffiziere, die diesmal an Bord von Kriegsschiffen gehen werden, ist bedeutender als im Vorjahre. Außerdem werden noch württembergische und sächsische Offiziere, sowie von der bayerischen Armee ein Oberst und drei Hauptleute auf etwa fünf Wochen auf ein Schlachtschiff zur Dienstleistung kommandiert werden. Es kommen aber nicht nur Linien Schiffe für den Aufenthalt der Offiziere in Frage, sondern auch Kreuzer und Torpedoboote, da man Gewicht darauf legt, daß Erfahrungen in möglichst vielseitiger Weise durch die Abkommandierungen bei der Schlachtschiff-Flotte gesammelt werden.

— Eine ausgebreitete Verwendung von Kriegshunden wird in der deutschen Armee beabsichtigt. Bisher haben nur die Jägerbataillone Hunde gehalten, die zur Ueberbringung von Nachrichten dienen. Neuerdings ist nun ein Versuch zur Abrichtung von Hundes für den Depeschendienst im Felde auch in Spandau beim Garde-Fußartillerie-Regiment gemacht worden;

da er sich bewährt hat, so ist die Einführung von Kriegshunden auch noch in andern Truppenteilen geplant.

— Am 2. Juli werden, wie die „West. Ztg.“ erfährt, 14 Offiziere und zwei mobile Kompagnien der Eisenbahntruppe nach Swakopmund abgehen. Mit diesem Transport wird zugleich eine beträchtliche Menge an Eisenbahnmateriale hinübergeschickt werden. Die Entsendung der Eisenbahntruppen erfolgt auf Wunsch des Generalleutnants v. Trotha. Die am Waterberge vereinigten Hererosmassen, die jetzt auf drei Seiten umfaßt sind, sollen, bevor General v. Trotha zu einem entscheidenden Schlage ausbrechen will, zuvor auch auf der jetzt noch offenen Nordwestseite umschlossen werden, zu welchem Zweck sich der Ausbau einer neuen Etappenstraße von Karibib nach Duito als erforderlich erweist. Karibib und Duito sind jetzt nur durch einen Ochsenpfad verbunden, der unter den gegenwärtigen kriegerischen Verhältnissen sich als ungenügend erweist. Dem am 2. Juli abgehenden Transport dürfte die Aufgabe zufallen, eine Bahnlinie zwischen Karibib und Duito herzustellen. Ist der Ring um den Waterberg auch im Nordwesten geschlossen, alsdann hofft General v. Trotha ein Ausweichen der Hereros nach dieser Richtung hin verhindern und den Feind zur Annahme eines entscheidenden Kampfes zwingen zu können. Wenn sich, wie vielfach angenommen wird, nach der Niederwerfung des Hereroaufstandes die Notwendigkeit ergeben sollte, auch mit den Ovambo im Norden unseres Schutzgebietes abzurechnen, würde die Bahn von Karibib nach Duito, deren Bau jetzt in die Wege geleitet werden soll, nicht bloß wertvolle Dienste leisten, sondern geradezu die notwendige Voraussetzung für eine kriegerische Expedition in das Amboland sein.

— Berlin, 24. Juni. Generalleutnant v. Trotha telegraphiert unter dem 22. Juni aus Oshandja: Die 1., 2., 4. Kompagnie des Feldregiments Nr. 1, die 3. Batterie, die Maschinengewehrabteilung Saurma-Jelisch und die Vastarabteilung unter Major v. Esdorff verhinderten die Hereros am Ausweichen nach Nordosten. Es wird nach Oshandja eine Verbindung mit Oberleutnant Goldmann hergestellt. Die 5. und 7. Kompagnie des Feldregiments Nr. 1 unter Heyde und die 4. Batterie marschieren nach Oshandja. Hier treten unter seinem Befehl die 6. Kompagnie des Feldregiments Nr. 1 und die 2. Batterie des Bataillons Mählenfeld, und zwar die 10. und 11. Kompagnie des Feldregiments Nr. 1, die 5. und 6. Batterie, die Maschinengewehrabteilung Dürr zusammen. Die Witbois unter Major v. Glasenapp gehen gegen den Omvambosfluß über Otjine vor, jedoch die Verbindung Heyde gesichert ist. Nach beendeter Mobilmachung in wenigen Tagen folgen die 9. Kompagnie und zwei Maschinengewehre Dürr. In der Gegend der Otaviminen bleibt Oberleutnant Goldmann mit der jetzigen 3. Kompagnie des Feldregiments Nr. 1. Die Maschinengewehrabteilung Wosjodio und die halbe Batterie Rabali klären gegen Waterberg und Ovambo auf. Hauptmann Franke, der durch die halbe 1. Batterie verstärkt ist, wird mit der jetzigen 8. Kompagnie des Feldregiments Nr. 1 seine bisherige Aufgabe, die Säuberung des Bezirks Omaruru, weiter verfolgen. Oberleutnant v. Winkler verbleibt vorläufig in Epullos. Oberleutnant Streitwolf ist in Sobabis postiert, das 1. Bataillon des Feldregiments Nr. 2 wird auf Duito, das 2. Bataillon mit einer Batterie nach Karibib vorzuschieben beabsichtigt. Die 2. Feldhaubitzenbatterie soll eventuell zur Verstärkung herangezogen werden. Die 7. Kompagnie wird vom 3. Bataillon des Feldregiments Nr. 2 in Swakopmund belassen und besetzt die Eisenbahnetappen nach dem Abbrücken der Truppen, bis die Ersatztruppen eintreffen, später geht sie über Windhof nach Süden. Nach der Ueberführung gehen der Stab, die 8. Kompagnie und die Batterie Kirchner. Eine geringe Anzahl Hereros wurden von Witbois überbracht, die über Otjive, Doutsjwa, Kamandumba auf Ovindi Otjufare ritten. Nach dem Omvambosfluß hin befindet sich dichter Busch und lange Dinstrecken, welche die Ausklärung sehr erschweren. Eine weitere Erkundung wird von Ovindi, Otjufare parallel zum Omvambosfluß bis Ovindi Kakatjougwa unternommen. Die Hereros sind von Samuel Mahahero bei den großen verlassenen Werften Ovindi, Otjipipa, Okerongcho, Otjafitua, Ovindi Otjufare und nördlich davon zusammengezogen.

— Berlin, 25. Juni. Gouverneur Leutwein telegra-