

Amts- und Anzeigebblatt

für den Amtsgerichtsbezirk Eibenstock und dessen Umgebung

Bezugspreis vierteljährlich M. 1.50 einschließlich des „Illustr. Unterhaltungsblatts“ und der humoristischen Beilage „Seifenblasen“ in der Expedition, bei unseren Boten sowie bei allen Reichspostanstalten.

Tel.-Adr.: Amtsblatt.

Tageblatt für Eibenstock, Carlsfeld, Hundshübel, Neuheide, Oberstüßengrün, Schönheide, Schönheiderhammer, Sosa, Unterstüßengrün, Wildenthal usw.

Erscheint täglich abends mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage für den folgenden Tag. Anzeigenpreis: die kleinspaltige Zeile 12 Pfennige. Im amtlichen Teile die gespaltene Zeile 30 Pfennige.

Sernsprecher Nr. 210.

Drucker und Verleger: Emil Hannebohn, verantwortl. Redakteur: Ernst Lindemann, beide Eibenstock.

Nr. 158.

59. Jahrgang.
Donnerstag, den 11. Juli

1912.

Diphtherie-Sera mit den Kontrollnummern: 1168 bis 1173 aus den Höchster Fabrikwerken, 242 bis 251 aus der Merck'schen Fabrik in Darmstadt, 182 bis 187 aus dem Serumlaboratorium Ruete-Enoch in Hamburg, 234 aus der Fabrik vormals E. Schering in Berlin sind, soweit sie nicht bereits früher wegen Abschwächung pp. eingezogen sind, vom 1. Juli 1912 ab wegen Ablaufs der staatlichen Gewährdauer zur **Einzichung bestimmt** worden. Das **Diphtherie-Heilserum** mit der Kontrollnummer 233 aus der Fabrik vormals E. Schering in Berlin ist seinerzeit wegen Beanstandung bei der Prüfung **nicht im Handel erschienen**.

Dresden, am 8. Juli 1912.

Ministerium des Innern.
II. Abteilung.

Eingegangen sind:

a) vom Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen die **Nrn. 16 bis 50;**

b) vom Reichsgesetzblatt die **Nrn. 14 bis 36** für das laufende Jahr. Die Gesetzblätter, deren Inhalt aus den im Flur des Rathauses befindlichen Anschlägen ersichtlich ist, liegen 14 Tage lang zur Einsicht an Ratstafel aus.

Stadttrat Eibenstock, den 8. Juli 1912.

Die **Nrn. 50 und 52** des Nachtrags zur Schankstättenverbotsliste sind zu freieren.

Stadttrat Eibenstock, den 8. Juli 1912.

Zugelaufen

ist ein Hund, Zwerg-Dobermann-Rasse, Rübe, 35 cm hoch, schwarzhaarig. Ueber den Hund wird verfügt, wenn sich der Eigentümer nicht bis zu 12. Juli 1912 meldet.

Stadttrat Eibenstock, am 9. Juli 1912.

Zur Errichtung eines sächsischen Verkehrsministeriums.

Die Frage der Errichtung eines sächsischen Verkehrsministeriums, die durch die in Nr. 155 unseres Blattes berührte Eingabe des Verbandes Sächsischer Industrieller nochmals zur Erörterung gestellt worden ist, ist bereits in dem letzten Landtage ausführlich behandelt worden. Die Regierung hat hierzu eine ausführliche Denkschrift veröffentlicht und im Königl. Finanzministerium hat im vorigen Jahre eine Konferenz mit Sachverständigen aus allen Kreisen stattgefunden, deren Äußerungen im großen ganzen dahin gingen, daß eine wesentliche Abänderung der bestehenden Verhältnisse nicht geboten sei. Auch im Plenum der Zweiten Kammer hat Herr Finanzminister von Seydewitz in der Sitzung am 31. Januar d. J. den Standpunkt der Regierung dargelegt. Herr Minister von Seydewitz sagte hierbei:

„Für einen Staat, wie den sächsischen, ist es von ganz hervorragender Wichtigkeit und zugleich von offenkundigstem Vorteil, die Verwaltung der Staatseisenbahnen in unmittelbarer, organischer Verbindung mit der Verwaltung der Staatsfinanzen führen und dadurch auf dem einfachsten, kürzesten und sichersten Wege sowohl den besonderen Interessen des Verkehrs wie denjenigen der Allgemeinheit der Steuerzahler und des ganzen Landes gerecht werden zu können. In dieser Zugehörigkeit der Eisenbahnverwaltung zum Geschäftsbereich des Finanzministeriums ist gerade auch für unsere sächsischen Verhältnisse die erreichbar beste Gewähr dafür gegeben, daß die hier beteiligten großen allgemeinen wie besonderen Interessen gerecht und billig miteinander ausgeglichen werden. Die Abtrennung der Staatseisenbahnen von der Finanzverwaltung müßte uns in Sachsen eines unerföhrlichen Vorzugs unserer Staatseinrichtungen, über den wir mit allem Vorbedacht wachen sollen, berauben, müßte mit Naturnotwendigkeit die Entwicklung unseres Staatswesens und den Gang unserer Staatsverwaltung dauernd erschweren und stören. Es bedarf keiner Ausführung, daß die Eisenbahneinnahmen schonend, die Eisenbahnausgaben vorföhrlich zu behandeln sind. Dieses notwendige Erfordernis des allgemeinen Staatsinteresses ist am besten in der Hand des Finanzministers gewahrt. Alle Staatsbetriebe — und von ihnen ist derjenige der Eisenbahnen der weitaus bedeutungsvollste — stehen mit der Steueraufgabe, mit dem ganzen Stande der Staatsfinanzen in einem gar nicht zu trennenden, unlösbaren Zusammenhange; die Ergebnisse und Ertragnisse der Betriebsverwaltungen und der allgemeinen Staatswirtschaft verhalten sich zu einander wie Ursache und Wirkung. Gehen die Eisenbahntragnisse dauernd zurück, so muß unbedingt zu einer Erhöhung der Steuern geschritten werden, weil eben die beiden Einkommensquellen, Eisenbahneinnahmen und Steuern, zwingend zusammenhängen. Es ist nötig, daß die Staatseinnahmen und vor allen Dingen die wichtigsten und maßgebendsten unter ihnen, soviel dies nur immer geschehen kann, in der Hand der Finanzverwaltung zentralisiert und konzentriert sind. Die erste Bedingung großer und guter Finanzleitung ist ihre Einheit. Dies alles sind Erwägungen — es treten noch eine ganze Reihe weiterer hinzu —, denen man sich bei der wichtigsten Frage der Zugehörigkeit der Staatseisenbahnverwaltung zum Finanzministerium nach meiner Überzeugung im Interesse des Vaterlandes nicht entziehen kann. Sie erweisen unumwiderleglich, daß die seit sechs Jahrzehnten bestehende und bewährte Gemeinschaft nicht gelöst werden darf. Eine

solche Maßnahme wäre für die Regierung ungangbar und könnte von ihr nicht verantwortet werden. Ich darf hier noch besonders betonen, daß die Vereinigung der Finanzen und der Eisenbahnverwaltung auch für die Verkehrsrückichten ganz gewiß nicht schädlich ist, denn jeder Minister, dem das Eisenbahnwesen untersteht, faßt mindestens mit der Zeit ein großes Interesse am Verkehrswesen, und er ist dann am einfachsten in der Lage, die Bedürfnisse des Verkehrs zu befriedigen. Er hat nicht erst nötig, schwierige und langwierige Vernehmungen zu pflegen, wie es der Fall ist, wenn neben dem Verkehrsminister noch ein besonderer Finanzminister steht. Dieser Finanzminister ist, wie man wohl sagen kann, der naturgemäße Gegner des Verkehrsministers, er wird immer die Finanzfrage in den Vordergrund stellen und den Ausgaben des Verkehrsministers nur zu oft Widerstand entgegensetzen. Sind aber beide Ressorts in einer Hand, so sind gleiche Schwierigkeiten nicht gegeben; der Verkehrsminister wird sich dann in der einfachsten Weise mit sich selbst, dem Finanzminister, auseinandersetzen können, und es wird dann sicher in den meisten Fällen — ein großer Vorzug! — der Sache selbst gebient. Auch der Kostenpunkt ist ganz gewiß nicht zu unterschätzen. Die Neubegründung eines ganzen Ministeriums verursacht unbedingt einen erheblichen Aufwand. Wichtiger aber ist, daß die ganze geschäftliche Bewahrung wesentlich umständlicher wird, und man wird heute, wo wir auf unsere Fahne den Grundsatz der Geschäftsvereinigung geschrieben haben, auf eine derartige Maßregel ganz gewiß nicht zukommen können“. Wenn ferner noch der Herr Abgeordnete Dr. Riethammer auf andere Organisationen hingewiesen hat, insbesondere auf Bayern, so hat die Regierung auch diese Verhältnisse natürlich eingehend geprüft. Ich möchte aber doch bitten, zu bedenken, daß die Einrichtungen eines anderen Landes nicht ohne weiteres auf unser engeres Vaterland übertragbar sind. Es kommen da so viele Verschiedenheiten in Frage, daß man mit der Uebernahme solcher Einrichtungen doch eine gewisse Vorsicht üben muß. Was sich für einen Staat schickt, schickt sich nicht für den anderen, und jedenfalls glauben wir, daß sich die bayerischen Einrichtungen nicht für unsere sächsischen Verhältnisse eignen würden. Die Regierung ist nach alledem ihrerseits der Meinung, daß es doch das Richtige ist, es bei dem bisherigen Zustande im wesentlichen zu belassen, selbstverständlich vorbehaltlich von Änderungen und weiteren Verbesserungen im inneren Dienste, und ich würde mich sehr freuen, wenn die Beratungen schließlich zu dem Ergebnis führten, daß man endlich zu der langersehnten Beruhigung in unserem Eisenbahndienste gelangen könnte.“

Tagesgeschichte.

Deutschland.

— Zur Nordlandreise des Kaisers. Das Kaiserpaar unternahm am Montag nachmittag in Begleitung der Prinzessin Viktoria Luise und der Prinzen Adalbert und Oskar eine Rundfahrt auf der Havel nach Wannsee und der Pfaueninsel. Dienstag mittag 1 Uhr 20 Min. fuhr der Kaiser nach Wildpark, mit dem Hofsonderzug nach Swinemünde und tritt von dort die Nordlandreise an.

— Keine neuen Reichsanleihen. Die „Braunschweigische Landeszeitung“ meldet aus Berlin: Den mit der Aufstellung des neuen Reichsetats beschäftigten Reichsämtern wurde auch in diesem Jahre die Erklärung des Reichskanzlers zugestellt, die Aus-

lagen innerhalb des Einnahmeveranschlags zu halten. Es ist der Wille der Reichsregierung, auch für das kommende Etatsjahr an der Ausschließung neuer Reichsanleihen festzuhalten.

— Auszeichnung des früheren Kolonialstaatssekretärs v. Lindequist. Wie der Deutschen Post soeben mitgeteilt wird, hat im Anschluß an die Harzburger Tagung der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft der Regent von Braunschweig und Präsident der Deutschen Kolonial-Gesellschaft Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg dem früheren Staatssekretär v. Lindequist eine hohe braunschweigische Auszeichnung verliehen. Das Blatt bemerkt dazu: „Die Annahme, daß diese Auszeichnung nicht ohne vorherige Verständigung mit Berlin erfolgte, dürfte kaum von der Hand zu weisen sein. Diese Auszeichnung wird in den weitesten Kreisen, nicht nur in kolonialen, mit größter Freude begrüßt werden. Denn daß unser Gebietsschwachs in Kamerun nicht das ist, wofür ihn unsere Diplomatie anfänglich ausgab, ist eine nicht mehr zu leugnende Tatsache, der sich die maßgebenden Stellen, auch außerhalb des Reichskolonialamts, heute nicht mehr verschließen können. — Der damalige Entschluß Lindequists, seine Stellung lieber zu opfern als seine Ueberzeugung, in der er sich eins wußte mit seinen Referenten und den anderen Landeskundigen, wird heute in höchsten Kreisen anders beurteilt als vor wenigen Monaten, und das wird, wenn nicht alle Zeichen trügen, möglicherweise bedeutsame Entscheidungen zur Folge haben, so daß man heute wohl schon mit einer demnächstigen öffentlichen Rechtfertigung Lindequists rechnen darf.“

Rußland.

— Der deutsche Reichskanzler in Petersburg. Der deutsche Reichskanzler erlebte Freitag vormittag allerlei Arbeiten und fuhr darauf zur Besichtigung des Neubaus der deutschen Botschaft an einiger Kirchen; er frühstückte sodann in der deutschen Botschaft. Für nachmittags war eine Fahrt nach Peterhof zur Besichtigung der Schloß- und Gartenanlagen vorgesehen.

— Rücktritt des italienischen Botschafters in Petersburg. Der italienische Botschafter Melogor verläßt Petersburg. Er überreicht im September sein Abberufungsschreiben.

Frankreich.

— Bau französischer Panzerkreuzer. Der am Dienstag unter Vorsitz des Präsidenten der Republik abgehaltene Ministerrat hat nach dem Vorschlag des Marineministers Delcassé die Zahl der im Jahre 1913 zu bauenden neuen Panzerkreuzer auf vier festgesetzt, und zwar sollen zwei im Mai und zwei Ende des Jahres in Angriff genommen werden.

— Angriffe auf den englischen Botschafter in Paris. Der „Clair“ veröffentlicht eine in aufgeregtem Ton geschriebene Note, in welcher er den englischen Botschafter in Paris beschuldigt, sich zu sehr mit der inneren Politik zu befassen und im Trüben zu stehen, indem er versucht, die Rückkehr Clemenceaus zu erleichtern.

England.

— König Georg als Bergmann. Das Königspaar hat sich am Montag nach Northhire begeben, wo König Georg in ein Bergwerk einfahren will, um sich persönlich von der Arbeit der Bergleute zu überzeugen.

— Freiherr Marschall von Bieberstein im Kreise der Londoner Deutschen. Zu Eh-