

Erst. tagl. Morg. 7. Uhr. Insetate
werden bis Abends 6. A. Sonnt.
bis Mittags 12 Uhr angenom-
men in der Expedition:
Marienstraße 18.

Abonnement vierteljährl. 30 Rgr.
bei unentgeltlicher Lieferung in's
Haus. Durch die R. Post viertel-
jährlich 22 Rgr. Einzeln Num-
mern 1 Rgr.

Dresdener Nachrichten

Tageblatt

für Unterhaltung und Geschäftsverkehr.

Mitredacteur: Theodor Droblsch.

No. 243.

Montag, den 31. August 1863.

Anzeigen i. dies. Blatte, das zur Zeit in 7900 Exempl.
erlcheint, finden eine erfolgreiche Verbreitung.

Dresden, den 31. August.

Laut Bekanntmachung erfolgt die Ankunft Sr. Maj. des Königs wahrscheinlich Mittwoch, den 2. September Mittags 1 Uhr. Allerhöchst derselbe wird sich zu Wagen vom Leipziger Bahnhof aus durch die Leipziger Straße, Palaisplatz, Heinrichstraße, über die alte Brücke, Augustusstraße, Neumarkt, Landhaus- und Birnaischstraße nach Pillnitz begeben. Während die festliche Ausschmückung des Platzes vor dem Bahnhofs Seiten der Gemeinde bewirkt wird, werden also die Anwohner der vorbemerkten Straßen vorzugweise berufen sein, die Gefühle ihrer Freude und Verehrung durch Decoration ihrer Häuser an den Tag zu legen. Die Mitglieder der städtischen Collegien versammeln sich am Leipzig-Dresdner Eisenbahnhofs. Die denselben sich anschließenden Innungen, Schützengilden, Corporationen, Vereine und sonstige Theilnehmer nehmen ihre Aufstellung theils ebendasselbst, theils in den anstoßenden Straßen und Plätzen nach zu treffender Bestimmung. Nach Ankunft Sr. Maj. des Königs im Bahnhofs erfolgt daselbst Allerhöchst dessen Begrüßung durch Ansprache des Vorsitzenden im Stadtrathe.

Nachdem vorgestern Abend 10 Uhr Se. R. Hoheit der Prinz Georg von seiner Reise zurückgekehrt, traf gestern Abend gegen 6 Uhr Höchst dessen Schwiegervater, Se. Maj. der König Dom Ferdinand von Portugal hier ein, wurde von Sr. R. Hoh. dem Prinzen Georg nebst Gemahlin am Leipziger Bahnhofs empfangen und begab sich nach dem prinzipal Palais in der Längengasse, um auf einige Zeit hier zu verweilen. Auch Se. Königl. Hoheit der Kronprinz wurde gestern zurückwartet.

Der Wahrheit die Ehre! Ein heller Morgenstern, gleichsam als ein noch nie gesehener Comet, ging der Schiffsahrt auf dem Elbstrom in diesem Jahre auf. Unter den Beschlüssen der fünften Elbschiffahrts-Revisions-Commission zu Hamburg d. J. Seiten sämtlicher Elbuferstaaten erschien am 4. April der Stern für die neue Schiffsahrtsepoche auf der Elbe, nämlich der Elbezoll ward bedeutend ermäßigt. Das Erscheinen dieses Cometen wurde auf den 1. Juli d. J. bestimmt und es zeigte sehr bald sich eine Windstille im Handelsgebiet auf dem Flusse, in der Zubericht, daß nach dem Termine ein besto lebhafterer Verkehr erfolgen würde. Günstiger Wasserstand der vorhergehenden Monate lächelte nun der Schiffsahrt eine glücklichere Zeit entgegen, Kaufmann und Schiffer erfreuten sich des 1. Juli's. Im regen Eifer befrachtete man die Fahrzeuge schon vor der Zeit mit den vornehmsten Colonialwaaren zc. in Hamburg und Alles harrete der Stunde, wo die Nordsee am 1. Juli Mittags halb 1 Uhr ihre Fluth der Elbe entgegen schicken würde und nach dortigem Gebrauch der Schiffer bei Eintritt der Fluth die Anker lichtet, die Segel spannt und dem geliebten Hamburg ein leises Lebewohl nachruft, seine Reise nach Umständen schnell, wohlgenuth und mit Leichtigkeit bis zum Bestimmungsorte vollendet. Das war aber dieses Mal nicht der Fall. Anhaltende Trockenheit, besonders in Böhmen, darauf folgender kleiner Wasserstand, das war das

eintretende Mißgeschick, welches sich mit aller Macht auf die ersten Hoffnungen des Elbverkehrs stürzte, hauptsächlich auf der Tour von Hamburg bis oberhalb Magdeburg, bis Dresden, resp. Böhmen. Wie zu vermuthen, würden die Schlepplampfschiffe einen außergewöhnlichen Verkehr auf der Elbe entwickelt haben, aber der niedere Wasserstand war leider von der Beschaffenheit, daß nicht ein einziger Remorqueur der beiden Gesellschaften, Norddeutsch und Süddeutsch mit den seit 1. Juli von Hamburg abgegangenen Ladungen die Station Dresden erreichen konnte. Bis Riesa, Torgau, Dessau und endlich Magdeburg — dort war es aus mit der Wasserpartie, weil diese Remorqueure vermöge ihrer dichten Bauart zu großen Tiefgang haben. Beide Gesellschaften waren genöthigt Personen-Dampfschiffe zu miethen und die Schlepplähne mit den Waaren nach Dresden und Böhmen zu bringen. Der Wasserstand ausdauernd sehr klein und am kleinsten, vermochte aber beide Gesellschaften kaum zurückzuhalten; mit neuem Muthe kämpften sie gegen das Element um nur die übernommenen Waaren hauptsächlich nach Dresden zu bringen, Tausende von Thalern sind dabei ausgestreut worden. Die größten Opfer hat die Süddeutsche Gesellschaft gebracht; der dabei fungirende Betriebs-Inspector hat seiner Direction viel Ehre gemacht, der Geldbeutel ist aber etwas leichter geworden. Auf gleiche Weise haben auch Segelschiffer sich sehr angestrengt, die übernommenen Waaren nach Dresden zu liefern. Ein Beispiel zeigt genug: Ein Schiff hatte in Hamburg 2800 Centner geladen, dazu brauchte man schließlich bis Dresden 3 Ableichter, welche zusammen 4 Fahrzeuge ausmachen, die aber bei günstigem Wasserstande eine Centnerzahl von 12,000 Str. tragen.

Die Schlacht bei Dresden und deren Folgen. Erinnerung an die Schreckenstage Dresdens und Umgegend vor fünfzig Jahren. Zusammengestellt von August Kummer, Oberlieutenant von der Armee. Dresden, Druck und Verlag von Wilhelm Brummer. 52 Seiten. Das Buch ist geeignet, einem Jeden eine vollkommene Anschauung von Dem zu geben, was sich in jenen welthistorischen Tagen zu Dresden und dessen Umgegend ereignet. Mit großer Sachkenntniß führt der Verfasser die Ereignisse von Stunde zu Stunde, von Tag zu Tag vor die Augen des Lesers, und nicht ohne ein inneres Ergreifen legt man das Buch aus der Hand. Jeder Dresdner sollte sich mit dem Inhalt vertraut machen, um Kenntniß zu erlangen, was unsere Vorfahren an jenen Tagen erlebt und erlitten. So manches Dorf, so manchen Flecken in nächster Nähe wird er dann gewiß mit andern Augen, andern Gefühlen betrachten.

Schon wieder ließ sich vorgestern Abend ein junger anständig gekleideter Mann auf der schlesischen Bahn durch die Locomotivenräder den Kopf abschneiden. Er hatte sich zwischen den Bahnhüterhäusern No. 3 und 4 auf die Schienen gelegt. Der Leichnam lag gestern Vormittag noch dort.

Eine Versammlung von Papier-Fabrikanten aus fast allen Gegenden Deutschlands findet im Laufe des nächsten Mo-