Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland u. Oesterreich: vierteljährl. ℳ 6. Man abonnirt ferner mit entsprechendem Postaufschlag bei den Postanstalten in der Schweiz, Italien, Belgien, Holland, Luxemburg, Dänemark, Schweden und Norwegen, Rußland, den Donaustaaten, der Europäischen Türkei, Egypten. Für alle übrigen Staaten ist der Bezug nur unter Kreuzband durch die Expedition dieses Blattes möglich.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um ½7 Uhr, die Abend-Ausgabe Wochentags um 5 Uhr.

Redaction und Expedition:
Johannisgasse 8.

Filialen:
Alfred Hahn vorm. O. Klemm's Sortim. Universitätsstraße 3 (Paulinum),
Louis Lösche, Katharinenstr. 14, part. und Königsplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig, des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 25 ₰.
Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 75 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 50 ₰.
Tabellarischer und Ziffernsatz entsprechend höher. — Gebühren für Nachweisungen und Offertenannahme 25 ₰ (excl. Porto).

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Bei den Filialen und Annahmestellen je eine halbe Stunde früher.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.
Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

№ 166. **Montag** den 1. April 1901. **95. Jahrgang.**

Im Interesse rechtzeitiger und vollständiger Lieferung des **Leipziger Tageblattes** wollen die geehrten Leser die Bestellung für das II. Vierteljahr 1901 baldgefälligst veranlassen.
Der Bezugspreis beträgt wie bisher **vierteljährlich** für Leipzig **4 ℳ 50 ₰**, mit Bringerlohn für zweimaliges tägliches Zutragen **5 ℳ 50 ₰**, durch die Post bezogen für das Deutsche Reich und Oesterreich-Ungarn **6 ℳ**
In Leipzig nehmen Bestellungen entgegen sämmtliche Zeitungsspediteure,

die Hauptexpedition: Johannisgasse 8,
die Filialen: Katharinenstraße 14, Königsplatz 7 und Universitätsstraße 3,

sowie nachfolgende **Ausgabestellen:**

Arndtstraße 35 Herr **E. O. Kittel,** Colonialwaarenhandlung,
Beethovenstraße 1 Herr **Theod. Peter,** Colonialwaarenhandlung,
Brühl 53 C. F. **Schubert's Nachfolger,** Colonialwaarenhandlung,
Frankfurter Straße (Thomasiusstr.-Ecke) Herr **Otto Klautschke,** Colonialwaarenhandlung,
Löhrstraße 15 Herr **Eduard Hetzer,** Colonialwaarenhandlung,
Nürnberger Straße 45 Herr **M. E. Albrecht,** Colonialwaarenhandlung,
in **Anger-Crottendorf** Herr **B. Friedel,** Cigarrenhdlg., Zweinaundorfer Straße 6,
„ **Connewitz** Frau **Fischer,** Hermannstraße 23,
„ **Eutritzsch** Herr **Robert Altner,** Buchhandlung, Delitzscher Straße 5,
„ **Gohlis** Herr **Robert Altner,** Buchhandlung, Lindenthaler Straße 5,
„ **Lindenau** Herr **Albert Lindner,** Wettiner Str. 51, Ecke Waldstr., Buchbinderei,
„ **Neustadt** Herr **Paul Kuck, Annoncen-Expedition,** Eisenbahnstraße 1,
in **Oetzsch-Gautzsch** Herr **Richard Neustadt,** Buchhandlung in Oetzsch.

Ranstische Gasse 6 Herr **Friedr. Fischer,** Colonialwaarenhandlung,
Ranstädter Steinweg 1 Herr **O. Engelmann,** Colonialwaarenhandlung,
Schützenstraße 5 Herr **Jul. Schümichen,** Colonialwaarenhandlung,
Westplatz 32 Herr **H. Dittrich,** Cigarrenhandlung,
Yorkstraße 32 (Ecke Berliner Straße) Herr **F. W. Kletz,** Colonialwaarenhandlung,
Zeitzer Straße 35 Herr **V. Küster,** Cigarrenhandlung,
in **Plagwitz** Herr **G. Grützmann,** Zschochersche Straße 7a,
„ **Reudnitz** Herr **W. Fugmann,** Marschallstraße 1,
„ „ Herr **O. Schmidt,** Kohlgartenstraße 67,
„ „ Herr **Bernh. Weber,** Mützengeschäft, Gabelsbergerstraße 11,
„ **Thonberg** Herr **R. Häntsch,** Reitzenhainer Straße 58,
„ **Volkmarsdorf** Herr **Georg Niemann,** Conradstr. 55 (Ecke Elisabethstr.),

Zum 1. April.

Inmitten ernster Sorgen um des Vaterlandes Zukunft sieht heute, am Jahrestage seiner Geburt, die deutsche Nation das Bild ihres großen Einigers mit verdoppelter Klarheit vor dem geistigen Auge. Die Trauer, daß er dahingegangen, belebt sich aufs Neue; der Schmerz, daß er sich auf dem Platze, wohin ihn der gute Genius Deutschlands gestellt, nicht völlig ausleben durfte, ragt wiederum. „Es können Zeiten kommen, wo wir Bismarck mit den Fingernägeln aus der Erde kratzen möchten." So sagte, als der Greis, wenn auch als ein bei Seite geschobener, noch unter uns weilte, ein nationalliberaler Führer in einer Versammlung pfälzischer Bauern. Es ist eine herbe Einsicht, daß wir die Frage, ob solche Zeiten nicht schon da sind, hauptsächlich deshalb verneinen müssen, weil Bismarck doch nicht wirken dürfte, wenn er dem Leben zurückgegeben würde. Sein Tod ist trotzdem ein harter politischer Schlag für Deutschland gewesen. Er war auch in der Zurückgezogenheit ein Wegweiser und ein Warner für das deutsche Volk, und die Scheu vor dem unbestechlichen Urtheil des überlegenen Geistes erwies sich manches Mal als ein Hemmschuh der Entschließungsgeschwindigkeit. Sein Hintritt hat das stärkste Correctiv ausgetilgt.

Vom Fürsten Bismarck ist eine Stelle nahe dem Schienenstrang zur letzten Stätte bestimmt worden. „Dort höre ich die Eisenbahn", pflegte er lächelnd zu sagen. Wenn er wirklich hören könnte und mehr vernähme, als das Schrillen der Dampfpfeife, so würde ihm — es ist kein Wagniß, dies zu sagen — die Grabesruhe durch die Sorge um den Gang des von ihm gebauten und geschirrten Reichswagens gestört. Zwar wird uns heute mehr als jemals nach der Entlassung vor elf Jahren versichert, des ersten Kanzlers Ueberlieferungen seien lebendig, seien wirkend geblieben. Und gewiß wäre und ist es Vermessenheit, wenn die nicht am Webstuhle der Politik Stehenden in einem bestimmten Falle urtheilen und urtheilen, Bismarck hätte dies gethan und jenes unterlassen. Dies gilt insonderheit gegenüber den auswärtigen Angelegenheiten. Aber es ist bequem, uncontrolirbar und darum wenig besagend, wenn die Regierung, wie sie jetzt gern thut, Zweiflern zuruft: Wir handeln, wie Eure größte Autorität gehandelt haben würde. In der inneren Politik bietet nicht selten die Erkenntniß starke Stützen des Zweifels an der Zuverlässigkeit jener Versicherungen und in der auswärtigen läßt mindestens der Instinct des Volkes beruhigten Glauben oft nicht aufkommen. Mit Ausnahme der beiden Parteien, die ihm ihrer Natur und Zweckbestimmung nach die Schaffung einer leistungsfähigen deutschen Centralgewalt nicht verzeihen dürfen, ziehen auch die alten Gegner Bismarck's häufiger und immer häufiger klagende Vergleiche zwischen Einst und Jetzt. Von den Freunden und Verehrern zu geschweigen. Aber diese Stunde scheint doch die rechte, um nachtragend und berichtigend hervorzuheben, daß, zufolge dem stenographischen Bericht über die letzte Reichstagsrede des Fürsten Herbert Bismarck, die Auffassungen dieses vertrautesten Schülers des ersten Kanzlers nicht unwesentlich andere sind, als sie nach der Mittheilung aller Preßorgane ohne Ausnahme erscheinen mußten. Der Abg. Fürst Bismarck hat die Chinapolitik der Regierung nicht vorbehaltlos gebilligt, er ließ vielmehr ernsten Zweifel an deren voller Zweckmäßigkeit laut werden und gab den Mangel unbeschränkten Einverständnisses sehr deutlich durch die Erklärung zu erkennen, er wolle sich der Kritik der Chinapolitik aus patriotischen Rücksichten enthalten.

Niemand erkennt die Vererbungsfähigkeit geistiger Autorität an, aber das deutsche Volk kann auch ohne solche Anerkennung nicht zu der Ueberzeugung gelangen, daß die alten Pfade weiser Selbstbeschränkung und des Zurathehaltens wirklicher Interessen wiederum aufgesucht seien. Es sieht auf der anderen Seite unerträglichen Blickes Lehren Bismarck's, die sein Handeln und Sprechen im Amte und die sein Buch noch über das Grab hinaus gab, in den Wind geschlagen, am häufigsten die über das unerläßliche Maß der öffentlichen Vertretung der Politik durch verantwortliche Rathgeber.

Das deutsche Volk glaubt auch tiefgehende üble Wirkungen der Nichtachtung des großen Vermächtnisses zu erkennen und deshalb vermag der herbe Schmerz, den der Tod des Großen erweckte, noch immer nicht in linde Trauer sich zu wandeln. Jedoch Otto von Bismarck war kein Held, den man durch Zagen um sein Werk ehrt; dieser Geist fordert Muth und Thatkraft von den Erben seiner Schöpfungen, die er zu fest gefügt, als daß sie vor einer, wenn auch harten Probe ihrer Dauerbarkeit nicht Stand halten sollten. Wir müssen heute in Zuversicht und treuen Vorsätzen nach der geweihten Gruft im Sachsenwalde grüßen; die Feuer, die von den Bismarcksäulen zu lodern beginnen, sollen uns nicht von der verscheuchen, nein, von der läuternden Kraft des Elementes reden.

Städtebilder aus Sachsen.

Riesa.

Nachdruck verboten.

△ Zu den Städten unseres Vaterlandes, die in jüngster Zeit eine rasche Entwickelung gehabt haben, gehört in erster Linie Riesa*) mit. Bis zum Dreißigjährigen Kriege war es ein unbedeutender Ort, Luther konnte ihn nicht einmal dem Namen nach. Die Urgeschichte des Ortes ist mit der Geschichte des Klosters Riesa auf das Innigste verknüpft. Von der Gründung desselben erzählt die Sage Folgendes: Ein Riese kam auf seiner Wanderschaft an die Elbe. Bevor er dieselbe überschritt, schüttete er den Sand, der sich in seinen Schuhen angesammelt hatte, aus. Des Sandes war soviel, daß ein kleiner Hügel daraus entstand. Auf demselben habe man später ein Kloster errichtet und dasselbe „Riesa" genannt.

Der Name des Ortes erscheint zum ersten Male in einer Stiftungsurkunde des Bischofs Dietrich von Naumburg (1111 bis 1123) in der Form Rizawe. Um 1250 wird er Ryssaw, 1302 Rifatwe, 1333 Rysen, 1412 Rieffa, 1414 Riesau und 1451 Riesa geschrieben. Der Name ist slawischen Ursprunges und soll nach Friedemann „Flußort", nach Hey, der es von Ryzowa ableitet, Siedelung des Ryz, Rothen, Braunsheim bedeuten.

Das Kloster Reszoa, d. h. Riesa, war das älteste in der Mark Meißen, es wird zuerst 1119 erwähnt. Anfänglich war es von den Benedictiner-Mönchen besetzt, zwischen 1170 und 1190 hielten Nonnen vom Orden des heiligen Benedict ihren Einzug und blieben darin bis zur Aufhebung des Klosters im Jahre 1542. Die Nonnen verstanden es, das Kloster zu heben, namentlich unter dem Propst Alexander wurde der Besitz umfänglich. Eine Erwerbung Alexander's war für die Zukunft Riesas höchst bedeutungsvoll. Er erwarb 1234 von den Brüdern Sifrid und Burchard die Fähre bei Prompnitz um 12 Mark Silbers unter der Bedingung, daß zwischen Strehla und Riesa ein anderes Fahrzeug die Elbe nicht regelmäßig überfahren dürfe. Durch diese Bestimmung wurde durch den weitblickenden Alexander der Verkehr von Ost nach West über Riesa gelenkt, und das nicht zum Nachtheil des Klosters und des unter seinem Schutze stehenden Dörfchens.

Das aufblühende Kloster wird gegen Mitte des 13. Jahrhunderts durch eine Feuersbrunst fast vollständig vernichtet, die Noth der Nonnen war so groß, daß von der Oder bis zum Rheine für sie gesammelt ward. Doch scheinen diese Sammlungen nicht sehr erfolgreich gewesen zu sein, denn das Kloster war genöthigt, Grundstücke zu veräußern. Zwischen 1311 und 1318 wurde das Kloster von einer zweiten Feuersbrunst heimgesucht; diese scheint nicht so verhängnißvoll für dasselbe gewesen zu sein, denn 1319 befand sich der Convent schon wieder vollzählig zu Riesa.

Unter dem Schutze der Markgrafen von Meißen nahm das Kloster Riesa eine stetige Entwickelung. Verhängnißvoll für dasselbe waren die Stürme der Hussitenkriege. Die erste Plünderung geschah 1426; Ende September 1429 kamen die wilden Horden wieder nach Riesa, ebenso 1440. Bei diesen Einfällen kamen die Klostergebäude glimpflich weg, sie konnten in kurzer Zeit wieder hergestellt werden. Um den Mißhandlungen zu entgehen, flüchteten die erschreckten Nonnen vor den entmenschten Hussiten in eine unterirdische Gruft unter der Kirche. Hier seien sie, so erzählt man, erstickt. Diese Erzählung gewinnt dadurch an Glaubwürdigkeit, daß man 1750 in einer Krypta 14 Skelette in knieender Stellung vorfand.

Je mehr der Reichthum der Klöster wuchs, desto größer ward die Unwissenheit und Sittenlosigkeit in denselben. Als am 1. Juli 1358 das Testament des Bischofs Johann unterschrieben werden sollte, erklärten von den dreizehn anwesenden Domherren fünf, daß sie des Schreibens unkundig seien, unter ihnen der Propst, Cantor und Archidiakonus von „Misen". Einzelne Nonnen entflohen aus dem Kloster, um sich zu verheirathen, solches kam auch wiederholt im Nonnenkloster zu Riesa vor. Um eine Besserung an Haupt und Gliedern herbeizuführen, wurden verschiedene Versuche gemacht; erst die Reformation schaffte hierin Wandel, indem die Klöster zum größten Theile aufgehoben wurden. Dieses Schicksal hatte auch das Riesaer Nonnenkloster. Am 17. Juni 1540 kamen die Visitatoren nach Riesa und legten den Nonnen die Frage vor, ob sie das Nonnenkleid freiwillig ablegen wollten; dazu waren diese nicht bereit. Es ward ihnen wiederholt Bedenkzeit gewährt, sie wurden auch im Kloster gebaldet und mit den nothdürftigsten Nahrungsmitteln versehen. Die Aufhebung des Klosters zu Riesa erfolgte 1542, die noch vorhandenen Nonnen wanderten nach Mühlberg an der Elbe und fanden in dem dortigen Kloster Aufnahme. Die Besitzungen des Klosters wurden zum Theil verkauft, die Erträgnisse aus dem verbleibenden Reste dienten zur Besoldung der Beamten. Heute noch erinnern einzelne Reste des Klostergebäudes an sein vormaliges Dasein, ein bleibendes Denkmal aber bleibt im Rathhause erhalten, dessen Seitengebäude in früherer Zeit dem Nonnenkloster angehörten.

Die slawische Siedelung Riesa, die auch dem Kloster den Namen gegeben hatte, entwickelte sich unter dem Schutze des Klosters zu einem größeren Gemeinwesen. Es siedelten sich Handwerker, Landwirthe und Händler an, die durch das Kloster eine bessere Nahrung fanden. Bereits im Jahre 1263 wird eines Wirthshauses Erwähnung gethan, dessen Pachtzins der Klosterkasse zufloß. An der Jahna wird um 1584 die Brückenmühle genannt, eine andere Mühle im Orte gehörte dem heiligen Benedict, also dem Kloster. Zur Zeit der Reformation mußte Riesa noch ein wenig genannter Ort sein, Luther war er nicht bekannt; 1548 betrug die Zahl der getauften Kinder elf. Die erste Volksschule in Riesa ward 1548 eröffnet, der erste Lehrer war Georg Köler aus Wurzen. Am 28. Juli 1623 verlieh Kurfürst Johann Georg dem Marktflecken, der damals knapp 200 Einwohner zählte, das Stadtrecht, 1750 hatte Riesa trotzdem erst 450 Einwohner. Ueber zwei Jahrhunderte blieb Riesa noch Marktflecken; erst im Jahre 1859 erfolgte die Umwandlung in ein städtisches Gemeinwesen.

Die Entwickelung der rasch aufblühenden Handels- und Industriestadt Riesa erfolgte erst im 19. Jahrhunderte. Es zählte 1837: 1765, 1864: 4888, 1885: 7390, 1890: 9389, 1895: 11 768 und am 1. December 1900: 13 492 Einwohner. Zur raschen Entwickelung haben die günstigen Verkehrsverhältnisse wesentlich beigetragen. Zum Ersten liegt es am Elbstrom, auf dem sich gerade in den letzten Jahrzehnten ein bedeutend höherer Schiffsverkehr entwickelt hat, zum Anderen am Kreuzungspuncte dreier gewichtiger Eisenbahnen: der Leipzig-Dresdener, der Chemnitz-Roederau-Berliner und der Berlin-Elstermerda-Nossener Linie. Ein äußerst reges Leben und Treiben entfaltet sich bei Tag und Nacht am Riesaer Elbquai und an dem in der Flur der Nachbargemeinde Gröba gelegenen Hafen, der amtlich „Riesaer Hafen" heißt.

Im Jahre 1899 bezifferte sich der Verkehr an den Ausschiffungsplätzen und im Verkehrshafen im Uebergangsverkehr auf 293 813,8 Tonnen, à 20 Centner, im Ortsverkehr auf 84 434,5 Tonnen; im Verkehrshafen bei Riesa betrug der Uebergangsverkehr 185 781 Tonnen, im Ortsverkehr 4743 Tonnen. An Fahrzeugen passirten die Elbe bei Riesa, und zwar bei der Bergfahrt 1899: 574 Kettenschiffe mit 2155 Schleppkähnen, davon waren 801 mit 241 325 Tonnen Frachtgut beladen; 962 Radschleppdampfer mit 2925 Schleppkähnen, davon waren beladen 1908 mit 612 225 Tonnen Ladung. Bei der Thalfahrt berührten Riesa im gleichen Jahre 560 Kettenschiffe und 929 Radschleppdampfer mit 367 beladenen Schleppkähnen, diese hatten 115 625 Tonnen Frachtgut geladen; außerdem 4203 Segelschiffe, die mit 1 673 875 Tonnen befrachtet waren.

Nach dem Berichte der Handels- und Gewerbekammer zu Dresden kommen in Riesa hauptsächlich folgende Güter zur Ausladung: Böhmische Braunkohle, Sandstein, Bruchsteine, Roheisen, Dachschiefer, Futter- und künstliche Düngemittel, Rohbaumwolle, fertige Garne, Rohtabak, Farbholz und Colonialwaaren, Häute, Talg, Heringe, Spinn- und landwirthschaftliche Maschinen, besonders aber Getreide und Petroleum. Letztere beiden Artikel werden ab Riesa weiter versandt, ein großer Theil des Getreides kommt aber auch in den am Elbufer gelegenen Dampfmühlen der Firmen Hübler & Schönherr und Gebrüder Schönherr zur Vermahlung; ihre Leistungsfähigkeit beträgt pro Tag zusammen bis zu 4100 Centner. Ganz bedeutend ist der Verkehr mit Petroleum. In Hamburg oder Harburg werden die amerikanischen Petroleumdampfer ausgepumpt, das Petroleum gelangt zuweilen gleich in eigens für den Petroleumtransport gebaute eiserne Kähne, in welchen es dann nach Riesa verschifft wird. Diese Petroleumkähne haben eine Tragfähigkeit von 8—20 000 Ctr. Nach der Ankunft in Riesa werden die Kähne wiederum ausgepumpt, das Petroleum wird in den „Tanks" aufgespeichert, das sind gasometerförmige Gefäße, die je nach ihrer Größe 10—14 000 Faß Petroleum fassen. Von den Tanks erfolgt nun die Umfüllung in eigens für den Petroleumversandt gebaute, sogenannte Cisternenwagen, in denen alsdann der Versandt per Bahn vorgenommen wird, doch werden von den Tanks auch gleich die Petroleumfässer gefüllt und hierauf versandt.

Riesa empfängt aber nicht nur allerhand Güter, es versendet auch solche. Es werden hier besonders Wein, Rohzucker, Papier, Glas, Porzellan, Maschinentheile, Stabeisen, Blech-, Glas- und Siederohre, eiserne Brücken und andere Gußtheile verladen, ebenso Lumpen und Zink. Für Lumpen giebt es die bedeutende Sortieranstalt von Barth & Sohn, für Zink die Zinkschmelze von Raffa.

Bei dem stetig steigenden Verkehre genügen die Hafenanlagen nicht mehr, von Staats wegen erfolgt deshalb eine Erweiterung derselben; nach Vollendung der Erweiterungsarbeiten werden die Ladeufer eine Länge von ca. 2000 Meter haben. Mit dem wachsenden Güterverkehr ist auch eine stetige Erweiterung des Bahnhofes Hand in Hand gegangen. Um den Verkehrsanforderungen genügen zu können, sind allein 69 Kilometer Bahnhofsgleise nöthig. Würden diese Gleise aneinandergelegt, so würden sie der Entfernung Riesa-Leipzig (65,8 Kilometer) entsprechen. Welch ein Verkehr auf dem Riesaer Bahnhof sich entwickelt, davon nur zwei Angaben. Im Jahre 1899 betrug der Personenverkehr 722 460 Personen, der Güterverkehr umfaßte 1 121 176 Tonnen Frachtgüter. Von dem wachsenden Verkehr auf dem Riesaer Bahnhofe erhält man ein Bild, wenn man erfährt, daß 1880 der Personenverkehr nur 338 051 Personen umfaßte, er hat sich also in 19 Jahren mehr denn verdoppelt.

Von dem Aufblühen Riesas giebt auch der Postverkehr einen schlagenden Beweis. An Briefsendungen gingen 1880 ein 291 960 Stück, 1899: 2 754 900 Stück, aufgegeben wurden 1899 2 432 000 Briefe, Drucksachen u. dergl. Postanweisungen wurden eingezahlt 1899: 83 545 Stück mit 5 162 900 ℳ, ausgezahlt 56 354 Stück mit 3 765 700 ℳ; 1880 gelangten zur Einzahlung 22 919 Stück mit 1 217 221 ℳ; Telegramme wurden aufgegeben 29 442, kamen an 24 573; 1880: 7068 und 6396. Die Einnahme aus den Porto- und Telegraphengebühren betrug 1899: 178 564 ℳ gegen 45 159 ℳ im Jahre 1880. Fernsprechstellen gab es 1897: 77; 1899: 107; die Zahl der vermittelten Gespräche betrug 188 500 und 326 400.

Aus den vorstehenden Angaben erhellt, daß Riesa eine Handelsstadt mit lebhaftem Verkehr ist. Es hat große kaufmännische Geschäfte, Schiffahrtsexpeditionen, Speicherei- und Spedition sgeschäfte. Den Geldverkehr vermitteln die Creditanstalt für Industrie und Handel und mehrere Bankgeschäfte. Außer den schon früher genannten industriellen Unternehmungen sind noch zu erwähnen eine Schiffbauanstalt, eine Parket- und Baufabrik, zwei bedeutende Schneidemühlen, mehrere große Sandsteingeschäfte, eine Marmorwaarenfabrik, eine Leim- und eine Wagenfabrik, zwei Dampfziegeleien u. s. w.

Die Stadt Riesa erfreut sich zwar keiner besonders reizvollen Umgebung, doch der mächtige Elbstrom mit seinem regen Schiffsverkehr, der einen einen Hektar große Stadtpark mit seinen mächtigen Baumriesen und lauschigen Ruheplätzchen, die saubern Straßen und ziemlich umfänglichen freien Plätze bieten doch manchen Ersatz. Zu den weiteren Annehmlichkeiten Riesas gehört die Versorgung der Einwohnerschaft mit gesundem Leitungswasser. Im Jahre 1899 kamen 241 319 Cubikmeter Leitungswasser zur Verwendung, also rund 18,5 Cubikmeter pro Kopf. Neben einer städtischen Gasanstalt besteht noch ein Elektricitätswerk, das sich im Besitze einer Actiengesellschaft befindet. Der Schlachthof versorgt die Einwohner mit gesundem Fleische, in demselben wurden 1898: 8441; 1899: 9129; 1900: 10 052 Schlachtungen ausgeführt. Ein großstädtisch eingerichtetes Bad bietet zu allen Jahreszeiten Gelegenheit zu einem erfrischenden Bade. Den Verkehr noch und in der Stadt vermittelt die Pferdestraßenbahn, die demnächst elektrischen Betrieb erhalten wird. An bevorragenden Gebäuden sind zu nennen das im reinen Renaissancestil erbaute Rathhaus und das Kgl. Amtsgericht. Unter den Kirchen ragt als besondere Sehenswürdigkeit die Trinitatis-Kirche hervor, sie ward 1867 eingeweiht. Es ist ein Centralbau, ganz aus Sandstein ausgeführt, die Baukosten betrugen 440 000 ℳ; außer dieser ist auch noch die alte Klosterkirche vorhanden. Sehenswerth ist auch die Elbbrücke, die nach der Zerstörung der älteren Brücke durch den Eisgang im Februar 1876 errichtet worden ist. Sie ruht auf drei Pfeilern und hat eine Länge von ca. 400 Metern. Auf Ansuchen bei dem Abtheilungs-Ingenieur-Bureau wird auch die Gewichtskammer der

*) Benutzte Literatur: Mühlmann, Beiträge zur Geschichte des Klosters der Stadt Riesa; Berichte der Handels- und Gewerbekammern zu Dresden; Berichte des Rathes der Stadt Riesa und Anderes.