

Rieser Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Telegraphische Adressen
"Tageblatt", Riesa.

Amtsblatt

Samstagshefte
Nr. 20.

der Königl. Amtshauptmannschaft Großenhain, des Königl. Amtsgerichts und des Stadtraths zu Riesa.

Nr. 33.

Freitag, 8. Februar 1895, Abends.

48. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag Abends mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Vierteljährlicher Bezugspreis bei Abholung in den Expeditionen in Riesa und Straßburg, des Hauptpostamtes jeweils am Schalter der corresp. Postanstalten 1 Mark 25 Pf., durch die Träger frei ins Haus 1 Mark 50 Pf., durch den Briefträger frei ins Haus 1 Mark 65 Pf. Anzeigen-Annahme für die Nummer des Ausgabestages bis Vormittag 9 Uhr ohne Gebühr.

Druck und Verlag von Sanger & Winterlich in Riesa. — Geschäftsstelle: Kastanienstraße 59. — Für die Redaktion verantwortlich: Hermann Schmidt in Riesa.

Bekanntmachung,

die Vertilgung der Obstbaumschädlinge betreffend.

Die jetzige Zeit erscheint insofern zur erfolgreichen Bekämpfung der Obstbaumschädlinge besonders geeignet, als in Folge des blätterlosen Zustandes der Bäume die Brut der schädlichen Schmetterlinge leicht sichtbar ist.

Zu den Letzteren gehören insbesondere:

1. der **Goldwäpfer**, dessen Nachwuchs in Form kleiner Raupen in zusammengesponnenen und deshalb in die Augen fallenden dicken Blättern an den Zweigen überwintert,
2. der **Ringelspinner**, welcher seine Eier perlenschnurartig in 14—16 leicht sichtbaren Reihen um dünne Ästchen absetzt, und
3. der **Schwammspanner**, welcher seine Eier an Obstbäumen, Mauern und Zäunen in baumendicken, feuerschwammähnlichen braunen Gebilden ablegt.

Die **Vernichtung** geschieht am besten durch Abschneiden, beziehentlich Abtragen und Verbrennen des Abfalles.

Zu **schonen** dagegen sind die in geringen zusammengesponnenen Mengen häufig zu findenden, länglichen, kleinen, 2—3 Millimeter langen seidenartig gelb oder weißlich glänzenden Coccons, welche die Larven nützlicher Schlupfwespen beziehentlich Jahnemoniden enthalten.

Im Hinblick auf das obwaltende volkswirtschaftliche Interesse an der Vertilgung der genannten Obstbaumschädlinge werden die Besitzer von Obst- und Fruchtbäumen angewiesen, auf ihren Grundstücken die hiernach erforderlichen Vernichtungsarbeiten vorzunehmen, mit dem Bemerkten, daß etwaige Säumnisse in dieser Richtung gemäß § 368 Biffer 2 des Strafgesetzbuchs mit Geld bis zu 60 Mk. oder mit Haft bis zu 14 Tagen werden geahndet werden.

Die Ortspolizeibehörden werden angewiesen diese Anordnung noch im Wege der amtlichen Verkündung besonders bekannt zu machen, deren Befolgung zu überwachen und gegen etwaige Säumnisse unmaßsächlich mit Strafverfügungen vorzugehen.

Großenhain, am 4. Februar 1895.

Die Königl. Amtshauptmannschaft.

v. Wilck.

Mk.

375. E.

Montag, den 11. Februar 1895,

Vorm. 9 Uhr,

kommt im Hotel zum „Aronprinz“ hier eine Nähmaschine für Schuhmacher gegen sofortige Bezahlung meistbietend zur Versteigerung.

Riesa, 7. Februar 1895.

Der Ger.-Vollz. des Kgl. Amtsgerichts.

Eck. Eitam.

Freibank Riesa,

Kastanienstraße Nr. 29, im Hofe.

Das Fleisch eines Schweines gelangt morgen zum Verkauf.

Der Preis beträgt 48 Pf. pro 1/2 Kilogramm.

Riesa, am 8. Februar 1895.

Der Stadtrath.
Klöpper.

Brutalitäten zur See.

Die A. geordneten von Stumm und von Mantuffel haben, unterstützt von ihren Fraktionsgenossen, die nachstehende Anfrage eingebracht: „Beachtlichen die verbündeten Regierungen Maßregeln zu ergreifen, um den durch den Untergang von Seeschiffen verursachten Verlust an Menschenleben mehr als bisher zu vermindern?“ Hauptsächlich giebt diese Anfrage den Anstoß, daß, nöthigenfalls auch durch diplomatische Schritte, eine strengere Handhabung der Seepolizei und Abhandlung begangener Verbrechen eintritt.

Die den Untergang der „Elbe“ begleitenden Umstände haben wieder einmal die brutale Rücksichtslosigkeit in ein helles Licht gestellt, welche die Engländer den Angehörigen fremder Nationen gegenüber stets an den Tag legen. Das Verhalten des Capitäns der „Grathie“, welcher die furchtbare Katastrophe verschuldet und die mehr als 300 Opfer seiner Brutalität ruhig ihrem Schicksal überlassen hat, ist leider keine vereinzelte Erscheinung, sondern sie ist für unsere englischen Seemänner geradezu typisch.

So oft ein Unglücksfall wie der, von dem die „Elbe“ betroffen wurde, sich ereignet, wird die öffentliche Meinung auf das lebhafteste erregt. Mit Schauder ermißt sie die Tragweite dieser düsteren Vorkommnisse, und angsterfüllt wirft sie die Frage auf, ob denn alle Maßregeln ergriffen werden, um ihre Wiederholung zu verringern. Doch nach kurzer Zeit läßt nach der, der menschlichen Natur eigenen Neigung zum Vergessen das Interesse an dieser ausragenden Frage nach, der Grad der Sicherheit, den die Seereisen uns bieten, hört auf, uns zu beunruhigen, die Seefahrer durchschiffen den Ozean ohne größere Vorsichtsmaßregeln als vordem, und die Unglücksfälle wiederholen sich und tragen Thränen und Entbehrungen in die Familien.

Das tolle Wettfahren über den Ozean, das noch durch Schnelligkeitsprämien belohnt wird, trägt zweifellos einen Theil der Mitschuld an den Schiffskollisionen. Aber da die Nacht, in der das Unglück geschah, nicht neblig, sondern nach den Berichten aller Beteiligten klar war, so hätte es von Seiten der Leitung des „Grathie“ nur geringere Aufmerksamkeit bedurft, um den Zusammenstoß zu verhindern. Ganz besonders betrübend aber ist es, daß das Meer von Schiffen befahren wird, deren Capitäne ihren Beruf schänden und der Achtung und des Mitleids unwürdige Banditen sind. Diese schrecklichen Seeräuber, die trotz dichten Nebels in unverminderter Schnelligkeit immer vorwärts fahren, auf die Gefahr hin, gegen andere Schiffe anzurennen, die ein unglücklicher Zufall ihnen in den Weg führt, begnügen sich oft nicht mit dieser Unthat. Man hört oft: dieses Schiff ist von einem anderen angegriffen worden, das unbekannt geblieben ist; das heißt in dürren Worten, daß das schuldige Schiff, sobald es das verhängnisvolle Krachen und das Angstgeschrei hört, das ihm keinen Zweifel über die Gefahr des Unfalls läßt, sich schleunigst aus dem Staube macht, um nicht erkannt zu werden. Hilfe bringen, Rettungsboote herunterschleusen, daß hier Zeit verlieren, kostbare Zeit, die ihr Geld

worth ist! Schade um die Leute, die sich gerade unter der Schneide des mörderischen Schiffes befanden! Die so entsetzliche Feigheit ist von dem englischen Dampfer „Grathie“ begangen worden, der gegen die „Elbe“ angefahren ist. Auch er wurde von den Besetzten des verunglückten Dampfers für unbekannt erklärt, denn er ist wie ein Dieb davongeschlichen, um seine Fahrt nicht zu unterbrechen oder um die pekuniäre Verantwortung zu vermeiden, die die Versicherungs-Gesellschaften der „Elbe“ von ihm beanspruchen würden. Und wenn eine schwere Havarie ihn nicht gezwungen hätte, in einem Hafen Zuflucht zu suchen, würde man immer noch nicht wissen, wer der traurige Held des Dramas gewesen. Wenn dieser Dampfer, anstatt sich zu flüchten, in der Nähe der „Elbe“ geblieben wäre, hätte er nicht eine Anzahl Passagiere, vielleicht gar die ganze Besatzung retten können?

Diese furchterlichen Vorkommnisse wiederholen sich immer wieder und es ist um so mehr Zeit, daß das öffentliche Gewissen sich meldet. Ein unbarmherziges Gesetz muß gegen diese Meereseulen erlassen werden, die des Menschenamens nicht würdig sind und weit schuldiger als unzählige, die in den Bagnos an Ketten geschmiedet ihr elendes Leben verbringen. — Wir sind mit den Franzosen nicht allzugut Freunde, aber wie oft hat der deutsche Kaiser schon französischen, der Präsident Frankreichs schon deutschen Capitänen für Hilfe auf See danken lassen. Englische Capitäne scheinen weniger „ehrgeizig“ zu sein, wenigstens sind die Fälle selten, in denen sie solchen Dank, wie den eben erwähnten, zu verdienen suchen. — Hauptsächlich hat die schreckliche Katastrophe wenigstens die Folge, das neue internationale Vereinbarungen über ein besseres Leucht- und Signalsystem, sowie genauere Vorschriften über die Verminde rung der Fahrtschnelligkeit bei nebligem Wetter erlassen werden.

Tagesgeschichte.

Deutsches Reich. Der „Reichsanzeiger“ ist zu der Erklärung ermächtigt, daß die aus London verbreitete Meldung, Se. Majestät der Kaiser habe in einer Depesche an das dortige deutsche Generalkonsulat sein Erstaunen darüber ausgedrückt, daß nur eine Frau von der „Elbe“ gerettet sei, jeder Begründung entbehrt.

Die Beförderung der zur überseeischen Ausfuhr bestimmten Güter, insbesondere Stützgüter, erfolgt bisher vielfach nicht mit der nöthigen Schnelligkeit, so daß Klagen der Beteiligten über veräußerten Schiffsanlauf nicht selten sind. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher bestimmt, daß bei den jedesmaligen Vorarbeiten für die neuen Fahrpläne eingehend zu prüfen ist, ob und inwiefern es ohne Erhöhung der Betriebsausgaben und unwirtschaftliche Verwendung des Wagenparks angeht, durch Verbesserung der Zugangsklässe, zweckmäßiger Wahl der Umladestationen und Einrichtung weiterer durchgehender Wagenkurve in allen denjenigen Stationsverbindungen, in denen die jeweilige Beförderung der Stützgüter nach den deutschen Seehäfen noch ver-

hältnismäßig langsam ist, eine größere Beschleunigung eintreten zu lassen.

Wie die „Nationalzeitung“ berichtet, ließ sich der Kaiser auf dem vorgestrigen Posthale den Grafen Paul von Hohenbrock vorstellen und unterhielt sich längere Zeit mit ihm.

Anfragen aus Braunschweig wegen des etwaigen Empfangs von Abordnungen am 80. Geburtstag Bismarcks beantwortete Dr. Chrysanter dahin: Es sei unsicher, ob solches der Gesundheitszustand gestatten werde. Die Entscheidung darüber werde kurz vor dem Geburtstag getroffen werden.

Wie die „D. Worte“ mittheilt, hat sich der Kaiser am Montag früh durch Vermittelung des Reichsjustizsekretärs die Prokollle über die bisherigen Verhandlungen der sogenannten „Umsturz-Kommission“ und die bis jetzt gemachten Resultate vorlegen lassen und ein Gutachten über die von der Kommission beschlossenen neuen Erweiterungen, insbesondere aber die Einfügung des Zweikampfs unter diejenigen Vergehen, deren Anziehung oder öffentliche Billigung Gefängnisstrafe nach sich zieht, erfordert.

Vom Reichstage. Gesehert wurde die Besprechung der Interpellation Htze (Str.) und Genossen, betreffend die Organisation der Arbeiter, fortgesetzt. Abgeord. Schneider (fr. Vp.) würde die Förderung der freien Berufsvereine durch gesetzliche Regelung lieber sehen, als eine zwangsweise Organisation der Arbeiter. Abg. Rettich (l.) bezeichnet die Interpellation als den Ausfluß eines bedeutlichen Doktrinarismus. Seine Partei könne nur einer solchen Organisation zustimmen, bei welcher Arbeitgeber und Arbeitnehmer, deren Interessen gemeinsam seien, vereinigt würden. Abg. Köstke (d. l. F.) spricht sich im Vereinig mit anderen Arbeitgebern für die Vorschläge der Interpellanten aus. Die Sozialdemokratie sei bereits organisiert und brauche daher die gesetzliche Regelung der Arbeitervertretungen für ihre Parteizwecke nicht; dagegen bedürfe es einer gesetzlichen Grundlage für die Organisation jener Arbeiter, die nicht der Sozialdemokratie angehören. Abg. Lieber (Str.) wendet sich insbesondere gegen die gestrigen Ausführungen des sozialdemokratischen Abg. Fischer, der von einem Umfall des Centrums in der Umsturzkommission gesprochen habe. Das Centrum nehme in der Umsturzkommission denselben Standpunkt ein, den der Abg. Gröber bei der ersten Lesung der Umsturzvorlage im Plenum gekennzeichnet habe. Er, Redner, sei zu der Erklärung ermächtigt, daß sich seine Partei in allen grundlegenden Fragen von ihrem Gewissen, nicht aber von taktischen, am allerwenigsten von parteitaktischen Rücksichten leiten lasse. Preussischer Handelsminister Freiherr v. Berlepsch tritt der Auffassung entschieden entgegen, daß zwischen der Erklärung des Reichstags und seinen gestrigen Ausführungen insofern ein Widerspruch bestehe, als der Reichstagsler die Fortführung der Sozialreform in Aussicht gestellt, er, der Minister, dagegen von einer Sistierung dieser Reform gesprochen habe. Die kaiserlichen Erlasse vom 4. Februar 1890 seien noch nicht durchgeführt, und die preussische Regierung behalte sich die Entscheidung darüber vor, zu welcher Zeit und wie sie die Frage der Ar-