

# Riesner Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Telegraphen-Adresse  
"Tageblatt", Riesa.

Amtsblatt

Verlagspreis  
Rz. 3)

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

Nr. 256.

Sonnabend, 2. November 1895, Abends.

48. Jahrg.

Das Riesner Tageblatt erscheint jeden Tag Abends mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Vierteljährlicher Bezugspreis bei Abholung in den Expeditionen in Riesa und Strehla, den Ausgabestellen, sowie am Schalter der kais. Postämter 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-Nachnahme für die Nummer des Ausgabestages bis Vormittag 9 Uhr ohne Gewähr.

Druck und Verlag von Langer & Winierlich in Riesa. — Geschäftsstelle: Kasanienstraße 59. — Für die Redaction verantwortlich: Hermann Schmidt in Riesa.

Im Gasthose zu Gröba soll

Montag, den 4. Novbr. 1895,  
10 Uhr Vorm.,

1 Bettico, 1 Taschenuhr und 1 Waarenschränken gegen sofortige Bezahlung meistbietend versteigert werden.

Riesa, 1. Novbr. 1895.

Der Ger.-Vollz. des Kgl. Amtsger.  
Str. Eidam.

Im Gutshofe des Herrn Pöndler in Poppitz sollen

Mittwoch, den 6. Novbr. 1895,  
Vorm. 10 Uhr,

11 Ctr. Hafer, 4 Schock Weizen, 200 Ctr. Stroh und 20 Ctr. Heu gegen sofortige Bezahlung meistbietend versteigert werden.

Riesa, 2. Novbr. 1895.

Der Ger.-Vollz. des Kgl. Amtsger.  
Str. Eidam.

## Die heimische Schiffbaukunst.

Die Freude, die neulich so unverkennbar aus den telegraphischen Glückwünschen des Kaisers an die deutschen Rhebereien Bullan und Schickau sprach, darf bei jedem Deutschgesinnten lebhaften Widerhall finden, um der Thatfache willen, daß unsere großen Schiffbau-Gesellschaften nun volles Vertrauen zu der Leistungsfähigkeit unserer heimischen Schiffbaukunst haben, aber mehr noch, weil der Kaiser auch hier wieder gezeigt hat, mit wie leidenschaftlichem Eifer und wie stetig er auf die Stärkung unserer heimischen Kräfte bedacht ist.

In der That giebt es nicht leicht ein Gebiet gewerblicher Thätigkeit, an welchem wir so deutlich wie an der Entwicklung unserer Handelsflotte und an der Schiffbaukunst den Aufschwung unserer Kräfte seit der Kriegszeit messen könnten. Die „Köln. Ztg.“ betrachtet die Stationen dieser Entwicklung in einem Aufzuge, dem wir folgendes entnehmen: Vor 25 Jahren wagte man kaum den Gedanken zu fassen, daß Deutschland sich je von dem Tribut werde befreien können, den es alljährlich durch die von ihm bestellten Schiffe an England zahlte. Schon vorher hatten wir ja eine ganze Reihe kleiner, aber gutangesehener Werften, die Holzschiffe bauten; aber in dem Maße, wie die Dampfschiffahrt aufkam, verloren diese an Bedeutung, und die wenigen, die sich dem Drange der Umstände folgend, auf den Bau von eisernen Dampfschiffen warfen, begnügten sich mit der Herstellung eiserner Hilfsdampfer und anderer kleiner Dampfer, die meist nur für die europäische Fahrt Verwendung fanden. Den ersten Anstoß zu einer Aenderung dieser Verhältnisse gab die Errichtung des Deutschen Reiches und hierdurch bedingte Schaffung einer deutschen Kriegsmarine. Deren Bau vom Auslande unabhängig zu machen, war eine nahegelegende Aufgabe, die mit voller Kraft begriffen und ergriffen zu haben das unvergängliche Verdienst des Marineministers v. Stosch bleibt, der die schiffbauende Thätigkeit nicht auf die kaiserlichen Werften beschränkte, sondern auch der Privatindustrie Gelegenheit gab, sich auf diesem ihr bisher durchaus fremden Gebiete zu versuchen. Wenn man bedenkt, wie stark in Deutschland der in alten Bahnen wandelnde und privater Thätigkeit im Allgemeinen abgeneigte Einfluß der Bureaucratie ist, so kann man erst erfassen, welche Umwälzung das Vorgehen des Ministers bedeutete. In der Schiffbaukunst des Bullan mit ihren in der deutschen technischen Wissenschaft großgezogenen Ingenieuren fand Stosch das richtige Mittel und die richtigen Leute zur Ausführung seiner Pläne und seit Anfang der sechziger Jahre wurden dem Bullan in regelmäßiger Weise große Schiffsaufträge übergeben. Es ist nicht zu verkennen, daß die Kriegsmarine mit diesen ersten Aufträgen einen gewagten Sprung ins Dunkle machte, denn bei dem Mangel an Erfahrung, den die deutsche Schiffbaukunst in diesen Bauten naturgemäß hatte, war ein Fehlschlag nicht ausgeschlossen, ein Fehlschlag, der um so bedenklicher hätte sein müssen, als es sich bei diesen Bauten um die Aufwendung ganz bedeutender Geldmittel handelte. Die ersten in Auftrag gegebenen Fahrzeuge der Preussischen Flotte bestanden aber ihre Probe zur vollsten Zufriedenheit, eine große Anzahl stolzer Kriegsschiffe verließen nacheinander die Werften des Bullan, der den steigenden Ansprüchen, die an die Schiffbaukunst gestellt wurden, im vollsten Maße nachkam. Weltweite Anerkennung, wie die „Brandenburg“, veränderten zuletzt bei den Rieser Festen, bis zu welcher Höhe sich die deutsche Technik ausgebildet hat. Nur nebenbei soll hier auch erwähnt werden, daß die Werft durch die vom Deutschen Reiche gegebenen Aufträge auch in den Stand gesetzt wurde, erhebliche Aufträge für fremde, namentlich chinesische Rechnung auszuführen und dadurch zur Hebung des Nationalwohlstandes beizutragen. Unter dem anregenden Einfluß dieser ersten Bestellungen fanden sich aber auch andere Werften, die sich

dem Bause von Kriegsschiffen widmeten, wir nennen nur die Germania, die Aktiengesellschaft Weier, Schickau und in letzter Zeit auch Blohm u. Voß in Hamburg, die jetzt gleichfalls zu den Kriegslieferungen herangezogen werden. In den ersten Zeiten unserer Kriegsmarine waren wir noch oft auf das Ausland angewiesen, während es jetzt als ein Umding erscheinen würde, auch nur das kleinste unserer Kriegsschiffe im Auslande bauen zu lassen.

Anderer und noch schwieriger stand es mit den Aufgaben unserer Handelsflotte. Hier war der Glaube an die überlegene Leistungsfähigkeit der englischen Werften so fest eingewurzelt, daß alle Mahnungen und Erinnerungen nicht fruchteten. Es dauerte lange, bis die nationale Forderung von unserer großen Dampfergesellschaften beackert wurde. Ein äußerer Anstoß mußte hinzukommen, um die deutschen Werften für die Erbauung der großen, größten und schnellsten Djeandampfer heranzuziehen, und dieser Anstoß lag in der Bewegung, die sich anfangs und Mitte der achtziger Jahre in ganz Deutschland geltend machte und die darauf hinausging, der deutschen Handelsmarine diejenige Unterstützung zu geben, die sie allein befähigen konnte, mit den vielfach unterstützten fremden Schiffen auf gewissen Gebieten zu wetteifern. Die Bewegung für die Reichs-Unterstützungsvorträge und deren Genehmigung durch die verbündeten Regierungen und den Reichstag gab auf der einen Seite dem unterstützten Schiffbauunternehmen, dem Norddeutschen Lloyd, erhebliche Vorteile, legte ihm auf der andern Seite aber neben den vertraglich bedungenen Anschaffungen auf deutschen Werften auch das noble officium auf, auch seine andern Schiffe nach Thunlichkeit in Deutschland herstellen zu lassen. Und dieselbe von der öffentlichen Meinung und der Regierung getragene Strömung war stark genug, um auch die andere große deutsche Schiffbau-Gesellschaft, die Hamburg-Amerikanische, zur Benutzung deutscher Werften auch für ihre Schnell-dampfer zu bewegen. Endlich aber wurde das Wagnis unternommen, und es gelang. Es handelte sich damals um den Bau der ersten Schnell-dampfer, des „Kaiser Wilhelm II.“ für den Nordd. Lloyd und der „Augusta Viktoria“ für die Hamburger Gesellschaft durch den Bullan. Von sachverständigen Seite ist nachgewiesen worden, daß die genannten beiden Schnell-dampfer den gleichen und ähnlichen englischen Bauten nicht nur ebenbürtig gewesen sind, sondern sie noch in vielen Punkten übertrafen, was um so überraschender ist, als die deutsche Industrie hier den besten und bewährtesten englischen Werften gegenüberstand. Auch heute noch zählen die genannten beiden Dampfer zu denen, auf die jede Handelsflotte stolz sein kann.

## Tagesgeschichte.

**Deutsches Reich.** Durch kaiserliche Verordnung wird der Reichstag zum 3. Dezember einberufen. — Nach der „Nordd. Allg. Ztg.“ wird der Entwurf eines Vorlagegesetzes dem Reichstage sofort nach Eröffnung der Tagung zugehen.

Wie aus militärischen Kreisen verlautet, sprechen sich alle Berichte über die Versuche, Radfahrer zu militärischen Zwecken zu verwenden, sehr günstig aus. Ganz besonders gute Erfahrungen scheint man mit dieser Neuerung beim 9. Armee-corps gemacht zu haben, bei dem sich gegenwärtig 120 Radfahrer befinden, die namentlich bei den großen Truppenübungen wertvolle Dienste geleistet haben. Beim vorjährigen Corpsmanöver in der Nähe von Rostock handelte es sich darum, durch eine Radfahrer-Abtheilung ein Desfilé gegen Cavallerie zu sperren, und während des diesjährigen Kaisermanövers fiel den Radfahrern die Aufgabe zu, ein Desfilé bei Köditz vor Eintreffen des Feindes zu besetzen. 20 Offiziere und 80 Radfahrer wurden zu diesem Zwecke mit

Gewehren und Patronen ausgerüstet und als Spitze des 9. Armee-corps vorangeschickt. Sie legten die 36 km lange Strecke bis Köditz in kaum zwei Stunden zurück, besetzten nicht nur das bezeichnete Desfilé, sondern wiesen auch feindliche Cavallerie-Abtheilungen durch kräftiges Feuer ab. Abgesehen von sonstigen vielfachen Einzelverwendungen, machten sich die Radfahrer durch Ueberbringen und Fölen von Befehlen möglich und trugen namentlich in den Abend- und Nachtstunden zur Entlastung der Cavallerie im sehr ermüdeten Ordronanzdienste bei. Ähnliche gute Erfahrungen sind auch bei anderen Armee-corps gemacht worden, so daß eine möglichst umfassende Entwicklung des militärischen Radfahrerverwezens zu erwarten sein dürfte, zumal sich die Verwendung der erst am Beginn ihrer Leistungsfähigkeit stehenden neuen Truppe noch nach vielen Richtungen erweitern lassen wird.

Der König von Portugal ist gestern Nachmittag 5 1/2 Uhr bei herrlichem Wetter auf Wildpartikation eingetroffen und wurde vom Kaiser am Bahnhofe empfangen. Die Begrüßung zwischen den beiden Monarchen war eine äußerst herzliche. Die beiden Monarchen umarmten und lächelten sich. Außer dem Kaiser waren am Bahnhofe anwesend die in Potsdam wohnenden Prinzen, der kaiserliche Hofstaat, der Staatssekretär Freiherr Marschall von Bieberstein, sowie die Mitglieder des kaiserlichen Hauptquartiers. Auf dem Perron hatte eine Compagnie des Garde-Jägerbataillons als Ehrenwache Aufstellung genommen. Die direkten Vorgesetzten des Bataillons waren zugegen. Der Kaiser fuhr mit dem König im offenen Bierspanner mit Vorreiter, eskortirt von einer Eskadron der Gardes du Corps nach dem Neuen Palais. Auf dem Wege vom Bahnhofe Wildpartikation nach dem Neuen Palais bildeten die Mannschaften des Infanterie-Lehrbataillons mit Magnesiumfackeln Spalier. Die Anfuhr der Majestäten geschah an der Gartenseite des Muschelsaales. Auf der Gartenterrasse und am Mitteleingang stand die Leibcompagnie des ersten Garderegiments z. F. als Ehrenwache. Am Muschelsaale hatte ein Zug der Schloßgardecompagnie und ein zweiter Zug der Leibgarderie Aufstellung genommen. An der Thür im Muschelsaale empfingen die Herren des großen Borrites die allerhöchsten Herrschaften. Im Neuen Palais begrüßte auch alsbald die Kaiserin den hohen Gast. Abends um 8 Uhr fand bei den Majestäten im Apollosaal des Neuen Palais Familientafel statt.

Der Prinzregent von Bayern hat denjenigen Fahnen und Standarten, die bei der Armee besonders während des Feldzuges von 1870/71 in Schlachten und Gefechten u. s. w. beziehungsweise bei Belagerungen geführt worden sind, das Band der für diesen Krieg gestifteten Denkmünzen verliehen und verfügt, daß auf diesem Bande die Namen der in Ver-tracht kommenden kriegerischen Vorfälle angebracht werden.

Zur lippischen Thronfolgefrage, speziell zur Unterstützung der Ansprüche der Grafen zur Lippe-Biesterfeld führt die „Lipp. Landesztg.“ folgenden Ausspruch des Fürsten Bismarck an: „Nach meiner staatsrechtlichen Ueberzeugung halte ich die Erbansprüche Sr. Erlauchte des Grafen Ernst zur Lippe-Biesterfeld für wohlbegründet und würde auch aus politischen, nicht nur aus rechtlichen Gründen für dieselben eintreten, wenn ich noch im Amte wäre!“ Die genannte Zeitung betont, daß diese Worte des Fürsten Bismarck verbindlich und jeder Zeit zu beweisen sind. Es stimmt dies auch mit anderen gelegentlichen Äußerungen des Fürsten überein.

Die „Genossen“ des dritten Berliner Wahlkreises üben dieser Tage wiederum an ihren Parteiobersten und deren Ver-hältnissen auf dem Breslauer Parteitage Kritik. Der Größte Kräder, ein Neffe des verstorbenen Abgeordneten Kräder, der sich als „Proletarier mit der schweren Faust“ bezeichnete, griff den Parteibeamten Abgeordneten Fischer