

# Riesauer Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Telegraphen-Adresse  
„Tageblatt“, Riesa.

**Amtsblatt**

Fernsprechstelle  
Nr. 20.

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

Nr. 19.

Freitag, 24. Januar 1896, Abends.

49. Jahrg.

Das Riesauer Tageblatt erscheint jeden Tag Abends mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Vierteljährlicher Bezugspreis bei Abholung in den Expeditionen in Riesa und Strehla oder durch unsere Träger frei ins Haus 1 Mark 50 Pf., bei Abholung am Schalter der kaiserl. Postanstalten 1 Mark 25 Pf., durch den Briefträger frei ins Haus 1 Mark 65 Pf. Anzeigenannahme für die Nummer des Ausgabestages bis Vormittag 9 Uhr ohne Gewähr.

Druck und Verlag von Renger & Winterlich in Riesa. — Geschäftsstelle: Sakantentrake 59. — Für die Redaction verantwortlich: Hermann Schmidt, Riesa.

Zur Feier des Geburtstages Seiner Majestät des Kaisers soll

**Montag, den 27. Januar d. J.**

von Nachmittags 5 Uhr ab

in den Räumen des Hotel Münch hierselbst ein

## Festmahl

abgehalten werden.

Alle patriotisch gesinnten Herren der Stadt und ihrer Umgegend werden zur Theilnahme an dieser Feier mit dem Erfuchen ergebenst eingeladen, ihre Betheiligung bis zum 25. Januar in den auf der Rathskanzlei und im Festlokal ausliegenden Listen einzutragen.

Der Preis eines Gedeckes (einschl. Musik) ist auf 3,50 Mk. festgesetzt.

Riesa, am 21. Januar 1896.

Seldner, Amtsgerichtsrath.

Röder, Bürgermeister.

### Konkursverfahren.

Ueber das Vermögen des Handarbeiters **Gustav Moritz Pinter** in Riesa, welcher bisher Handel mit Materialwaaren betrieben hat, wird heute am 23. Januar 1896, Nachmittags 5 Uhr das Konkursverfahren eröffnet.

Der Rechtsanwalt Fischer in Riesa wird zum Konkursverwalter ernannt.

Konkursforderungen sind bis zum 20. Februar 1896 bei dem Gerichte anzumelden.

Es wird zur Beschlussfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falles über die in § 120 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände — auf

**den 22. Februar 1896, Vormittags 11 Uhr**

— und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf

**den 29. Februar 1896, Vormittags 11 Uhr**

— vor dem unterzeichneten Gerichte Termin anberaumt.

Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu veräußern oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Besitze der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgesonderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Konkursverwalter bis zum 18. Februar 1896 Anzeige zu machen.

**Königliches Amtsgericht zu Riesa.**

Bekannt gemacht durch den Gerichtsschreiber  
**Sänger.**

### Staatlich unterstützte Dampferlinien.

\* Dem Reichstage wird in Kurzem ein Gesetzentwurf zugehen, nach welchem der Reichszuschuß zu den Dampferlinien nach Ostasien u. erhöht und die Zahl der Fahrten vermehrt werden soll.

Die Subvention gewisser Dampferlinien besteht jetzt zehn Jahre und man wird anerkennen müssen, daß sie sich im Großen und Ganzen gut bewährt hat. Andere Staaten waren mit solchen Subventionen ihrer Dampfer dem Deutschen Reich mit einem zur Nachahmung reizenden Beispiele vorangegangen. Im Jahre 1885 schuf auch die Reichsregierung mit Zustimmung des Reichstages neue regelmäßige Dampferfahrten durch einen Vertrag, der mit dem Norddeutschen Lloyd in Bremen, der größten deutschen Schiffahrtsgesellschaft, abgeschlossen wurde. Durch diesen Vertrag wurden dem Lloyd auf fünfzehn Jahre vier Millionen Mark jährlich als Zuschuß zugesichert für Einrichtung bestimmter Dampferlinien nach Ostasien, Ostasien und Australien. Im Jahre 1893 wurden die Zweiglinien im Mitteländischen Meere und nach Samoa als unpraktisch aufgehoben.

Unzweifelhaft haben diese subventionirten Dampferlinien den deutschen Verkehr namentlich mit Ostasien, diesen für den Wettbewerb der europäischen Industrien wie für die Weltpolitik in jüngster Zeit so hochwichtig gewordenen weiten Gebieten, sehr gehoben; sie haben dem deutschen Namen und der deutschen Flagge, entsprechend der Bedeutung des neuen Deutschen Reichs, in fernen Ländern erhöhte Geltung verschafft, der deutschen Industrie durch Erleichterung der Ausfuhr und durch große Aufträge an den Schiffsbau u. s. w. viel Anregung und Verdienst gegeben. Nach den amtlichen statistischen Daten ist von 1888 bis 1894 der Gesamtverkehr der beiden subventionirten Linien nach Ostasien und Australien dem Gewichte nach um 108 1/2 pCt., dem Werthe nach von 74 1/2 auf 151 1/2 Millionen Mark gestiegen, hat sich also mehr als verdoppelt.

Die Aktiengesellschaft Norddeutscher Lloyd ihrerseits hat, wenn schon selbstverständlich die ihr übertragenen Reichs-Subventionenlinien ihr Ansehen moralisch wesentlich gehoben und ihr damit auch indirekt materiell genügt haben, finanziell bisher bei der Sache kein gutes Geschäft gemacht. Bis 1892 hatte der Lloyd bei den Subventionen erhebliche Verluste, in den letzten Jahren besserte sich durch Einstellung größerer Dampfer u. s. w. das Ergebnis. Im Ganzen ergaben sich für den Lloyd aus den neun ersten Betriebsjahren etwa 700 000 Mk. Verlust, der sich bedeutend höher stellt, wenn man die dabei nicht berechneten nötigen Abnutzungen und Abschreibungen an Schiffsmaterial u. berücksichtigt. Der Vertrag mit dem Lloyd zu den gegenwärtigen Bedingungen läuft noch bis zum Jahre 1900.

Daß die Einrichtung der deutschen Subventionenlinien auch über diese Frist hinaus beibehalten und nach Bedarf ausgestellt werden muß, ist keine Frage. Wohl aber kann fraglich sein, ob jetzt schon, vor Ablauf des Vertrags, eine Aenderung geboten ist. Dafür spricht, daß schon jetzt unser stark gewachsener Waarenverkehr nach Ostasien eine Vermehrung der Fahrten wünschenswert erscheinen läßt und daß gerade nach dem japanisch-chinesischen Krieg für Deutschland die vollste Ausnutzung aller wirtschaftlichen Chancen im fernem Osten das natürlichste Pflichtgebot ist. Andererseits haben sich ohnedies für den Norddeutschen Lloyd wie gesagt, die finanziellen Ergebnisse bereits gebessert und versprechen weitere Besserung. Auch ist es prinzipiell nicht ohne Bedenken, von Staatswegen allzusehr unterstützend auf Gebieten einzugreifen, die eigentlich der Privatunternehmung überlassen bleiben sollten. Thatsächlich haben andere Länder, so besonders Frankreich und die Ver. Staaten mit ihrer künstlich gewollten Aufhebung der überseeischen Schifffahrt schlechte Erfahrungen gemacht. Auch wird für andere deutsche Schiffahrtsgesellschaften, die aus eigener Kraft gleichfalls wesentlich zur Hebung unserer Ausfuhr u. beigetragen haben, die Konkurrenz erschwert, je höhere staatliche Subvention der Lloyd erhält.

Von Hamburger Reedereien, die von Anfang an nur auf eigenen Füßen stehen wollten und von jeher die Reichsunterstützung ablehnten, wird denn auch jetzt eine Erhöhung derselben für den Lloyd bekämpft. Reichsregierung und Reichstag werden daher ernstlich zu erwägen haben, ob jetzt schon eine Aenderung des Vertrages mit dem Norddeutschen Lloyd im Sinne einer Erweiterung des subventionirten Betriebes und demgemäß ein größerer Reichszuschuß rathsam ist. Der ziemlich erhebliche materielle Verlust des Lloyd, trotz des Zuschusses, zeigt die Zweckmäßigkeit, ja Nothwendigkeit des letzteren; aber auch die gesunde Entwicklung anderer deutscher Schiffahrtsgesellschaften, die nicht subventionirt werden, erscheint. Berücksichtigung.

### Tagesgeschichte.

**Deutsches Reich.** Bezüglich der Meldungen von einer neuen Marinemotlage verlautet von anscheinend gut unterrichteter Seite neuerdings folgendes: Es ist ganz unzweifelhaft, daß an der maßgebenden Stelle der Bau verschiedener großer, gepanzerter Kreuzer für eine unumgängliche Nothwendigkeit gehalten wird, wenn die deutsche Flotte nicht allein im Ernstfalle, sondern auch in Friedenszeiten ihre Aufgabe erfüllen soll. Diese Ueberzeugung stammt aber nicht erst vor heute oder gestern. Sie lag bereits dem Vortrage zu Grunde, den der Kaiser vor einem Jahre in der Kriegsalademie über den chinesisch-japanischen Krieg gehalten hat. Daß sie in unseren Marinereisen ebenfalls

schon seit längerer Zeit getheilt wird und durch die Erfahrungen jenes Seekrieges neue Nahrung erhalten hat, steht außer Frage. In unserem auswärtigen Amte findet sie nicht minder entschiedene Vertreter, da man gerade dort bei verschiedenen wichtigen Fragen der jüngsten Vergangenheit den Mangel an geeigneten Kriegsschiffen schwer empfunden hat. Dagegen soll es bisher nicht in denselben Maße gelungen sein, die anderen größeren Bundesregierungen davon zu überzeugen, daß das Reich ohne eine erhebliche Anzahl neuer Panzerkreuzer nicht länger auskommen könne. Namentlich bei süddeutschen Regierungen sollen ernste Bedenken dagegen obwalten. Man ist dort der Meinung, daß sich im gegenwärtigen Reichstage für so gewaltige Forderungen keine Mehrheit finden würde und daß etwaige Neuwahlen hieran nichts ändern könnten. So ist, wie versichert wird, der augenblickliche Stand dieser Angelegenheit. Sie ist demnach über die Vorbesprechungen noch nicht hinausgekommen. Für den weiteren Gang wird es nunmehr zunächst darauf ankommen, ob es gelingen wird, diesen gewichtigen Widerspruch zu beslegen. Dann erst wird man sich an den leitenden Stellen darüber schlüssig machen, ob man dem Reichstage noch in der gegenwärtigen Tagung eine bezügliche Vorlage machen oder damit bis zum nächsten Jahre warten solle. Es wird vielfach die Ansicht vernommen, daß man das Eisen schmieden müsse, so lange es von der Transvaalfrage noch heiß sei.

Gestern Abend 7 Uhr fand beim Kaiserpaar im königlichen Schlosse ein Diner statt, zu dem die Votivkisten mit ihren Gemahlinnen geladen waren. Der englische Votivkisten Vascelles und der Militär-Attache Oberst Swaine waren wegen der Trauer am englischen Königshofe nicht erschienen. Zur Rechten des Kaisers saß Madame Herbet, zur Linken Frau v. Szogony-Maria.

Der Entwurf eines Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch, wie er gestern vom Bundesrath angenommen ist, zerfällt in vier Abschnitte. Aus dem ersten Abschnitt, der allgemeine Vorschriften enthält, ist hervorzuheben, daß gleichzeitig mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch ein Gesetz über Aenderungen des Gerichtsverfassungsgesetzes, der Civilprozessordnung und der Konkursordnung, ein Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung, eine Grundbuchordnung und ein Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit in Kraft treten soll. Ferner ist von Bedeutung, daß als Bundesstaat im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuchs und des Einführungsgesetzes auch Einzelstaaten gelten. Der zweite Abschnitt behandelt das Verhältnis des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu den Reichsgesetzen. Dessen Vorschriften treten insoweit außer Kraft, als sich aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch oder dem Einführungsgesetz die Ausübung ergibt. Im einzelnen werden dann mannigfache