

Riesner Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Telegraphen-Adresse
„Tageblatt“, Riesa.

Amtsblatt

Verlagspreis
Rr. 20.

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

Nr. 148.

Montag, 29. Juni 1896, Abends.

49. Jahrg.

Das Riesner Tageblatt erscheint jeden Tag Abends mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Vierteljährlicher Bezugspreis bei Abholung in den Expeditionen in Riesa und Straßla oder durch unsere Träger frei ins Haus 1 Mark 60 Pfg., bei Abholung am Schalter der kais. Postanstalten 1 Mark 25 Pfg., durch den Briefträger frei ins Haus 1 Mark 65 Pfg. Einzelgenussnahme für die Nummer des Ausgabestages bis Vormittag 9 Uhr ohne Gewähr.

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

Bekanntmachung.

Die in Gemäßheit von Artikel II. § 6 der Allerhöchsten Verordnung vom 21. Juni 1887 — Reichsgesetz-Blatt Seite 245 flg. — nach dem Durchschnitt der höchsten Tagespreise des Hauptmarktes Großenhain im Monat Mai dieses Jahres festgesetzte und um fünf vom Hundert erhöhte Vergütung für die von den Gemeinden resp. Quartierwirthen innerhalb der Amtshauptmannschaft Großenhain im Monat Juni dies. Jhrs. an Militär-Pferde zur Verabreichung gelangende Marschfouage beträgt:

7 Mt. 60, Pfg. für 50 Kilo Hafer,
3 Mt. 15 Pfg. = 50 „ Gerst.,
1 Mt. 89 Pfg. = 50 „ Stroh.

Königliche Amtshauptmannschaft Großenhain,

am 26. Juni 1896.

D. 1897.

v. Wilsch.

Zn.

Mittwoch, den 8. Juli dieses Jahres,

Vormittag 11 Uhr

wird im kleinen Saale des Hôtel de Saxo hier

Bezirksstag

abgehalten.

Der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

der alle deutschen, österreichischen, ungarischen, rumänischen und drei belgische, vier niederländische, eine luxemburger und die Warschau-Wiener Bahn, zusammen ein Schienenweg von 81000 Kilometer umfaßt, konnte gestern, am 28. d., auf seiner ordentlichen Versammlung in Berlin sein 50-jähriges Jubiläum feiern.

Der Zweck des Vereins ist, durch gemeinsame Beratungen und einmütiges Handeln das eigene und das Interesse des Publikums zu wahren. Der Verein wurde 1846, kaum zehn Jahre nach dem Bau der ersten Eisenbahnen, gegründet. Den Anstoß zu der Gründung gaben die Beschwerden, die man im Eisenbahnverkehr empfand über die Beschränkungen des am 3. November 1838 erlassenen preussischen Eisenbahngesetzes. Um eine Bewegung gegen dies Gesetz einzuleiten, berief die Berlin-Stettiner Eisenbahn die Eisenbahngesellschaften Preussens zu einer Besprechung auf den 10. November 1846 nach Berlin. Hier wurde der Beschluß gefaßt, einen dauernden Verband der preussischen Eisenbahnen zu gründen, der sich 1847 zu einem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen erweiterte. Im Jahre 1850 umfaßte der Verein schon 48 Verwaltungen mit 6808 Kilometer, 1860 61 mit 15839 Kilometer, 1870 77 mit 29479 Kilometer, 1880 102 mit 56508 Kilometer, 1890 75 mit 73342 Kilometer, Ende März 1896 74 Verwaltungen mit 80998 Kilometer.

Dem Verein ist es im Wesentlichen zu danken, daß wir in ganz Mitteleuropa eine Normalspur haben, die Preußen 1837 auf 1435 Meter bestimmt hatte. Hätte der Verein mit dieser Thätigkeit nicht frühzeitig begonnen, so wäre es in wenigen Jahren fast unmöglich geworden, diese Hindernisse des Verkehrs aus der Welt zu schaffen. Ihm ist ferner zu danken, daß eine Bahn der andern den Weitertransport der ihr übermittelten Güter überläßt, ohne daß es dazu besonderer Agenten bedarf.

Um aus den Wagen der verschiedenen Verwaltungen, wie der Verkehr sie gerade zusammenführt,züge bilden zu können, die im Betriebe volle Sicherheit bieten, mußte weiterhin volle Uebereinstimmung in den Kuppelungen (Puffern) herbeigeführt werden. Auch diese Bedingung setzte die erste Techniker-Versammlung fest und schuf somit die Grundlage der später vom deutschen Bundesrathe erlassenen Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands. Aus den erwähnten Grundzügen haben sich im Laufe der Zeit die technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Hauptbahnen entwickelt. Ebenso haben 1876 die Techniker des Vereins die Grundzüge für den Bau und Betrieb von Sekundäreisenbahnen festgesetzt. Der Verein sammelte eine wichtige Statistik über Kohlenbrüche und Abreisensbrüche und die Dauer der Schienen. Auch stellte er mit Eisenbahnmateriale angefertigte Güteproben zusammen. Ein technisches Fachblatt des Vereins als Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung förderte diese Bestrebungen. Dasselbe geschah durch Ausfertigung von Preisen für hervorragende Erfindungen

und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen, bei den Betriebsmitteln und deren Unterhaltung. Durch die Verständigung über den einheitlichen Bau der Bahnen und Betriebsmittel wurde es dem Verein möglich, ein Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung, herbeizuführen, welches noch heute die Grundlage des mitteleuropäischen Wagenverkehrs bildet.

Die Schaffung eines gemeinsamen Frachtrechts ist gleichfalls ein Verdienst des Vereins, dem wir ferner im Personenverkehr durch einheitliche Gestaltung der Fahrpläne, Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit und neuerdings durch Einrichtung der Rundreisekarte manche Bequemlichkeit für den Verkehr verdanken, an die wir uns gewöhnt haben und die wir jetzt als etwas Selbstverständliches hinnehmen. Was die Vereinheitlichung bei so vielen verschiedenen Interessen und unter so verschiedenen Staatszugehörigkeiten besagen will, davon macht sich das große Publikum kaum einen rechten Begriff.

Eine besondere, gewissermaßen auch politische Bedeutung erwächst dem Verein auch daraus, daß er nach seinem Umfange weit über die Reichsgrenzen hinaus für die Vereinfachung und Erleichterung des Verkehrs wirken kann und wirkt. Leider hat sein Beispiel in Frankreich und Italien, wo die Eisenbahnverhältnisse erheblich schlechter sind, als bei uns, noch keine Nachahmung gefunden.

Tagesgeschichte.

Deutsches Reich. Das wichtigste Ereignis der inneren Politik vergangener Woche ist die Amtsentlassung des Ministers für Handel und Gewerbe Freiherrn von Berlepsch, die wir schon in voriger Nr. meldeten. Der „Reichsanzeiger“ berichtet im amtlichen Theile: „Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht: Den Staatsminister und Minister für Handel und Gewerbe Freiherrn von Berlepsch seinem Ansuchen gemäß von seinem Amt unter Verlassung des Titels und Ranges eines Staatsministers zu entlassen; und den Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Staatssekretär des Staatsraths, Wirklichen Geheimen Rath Dr. v. Breda zum Staatsminister und Minister für Handel und Gewerbe zu ernennen.“ Der Handelsminister hat noch kürzlich erklärt, daß die Angriffe im Reichstage und im preussischen Abgeordnetenhaus ihn nicht hindern könnten, die in der kaiserlichen Botenschaft von 1890 festgelegten gewerbe- und sozialpolitischen Grundzüge durch eine entsprechende Gesetzgebung in die Praxis zu übersehen; der Entschluß, den Anstoß zu nehmen, dürfte demnach kein völlig freiwilliger sein. Herr v. Berlepsch wurde vom Fürsten Bismarck 1890 auf den Posten des Handels- und Gewerbedeministers berufen, um mit staatsmännischer Mäßigkeit die begonnene Arbeitererschutzpolitik fortzuführen. Die erste und hauptsächlichste Frucht seiner Wirksamkeit war die Gewerbeordnungs-Novelle von 1891, die den Schutz der Frauen- und Kinderarbeit und die Sonntagsgesetze brachte. Gegen die jüngste Verordnung, betr. die Arbeitszeit in den Bäckereien, die ihm ebenfalls hauptsächlich zu verdanken sein wird, erhob sich eine bedeutende Opposition, die wohl auch seine Amtsentlassung beschleunigt haben wird.

Die Sitzung ist öffentlich.

Die Tagesordnung hängt im Anmeldezimmer der Kanzlei zur Einsichtnahme aus. Großenhain, am 23. Juni 1896.

Die Königliche Amtshauptmannschaft.

A. 177.

v. Wilsch.

D.

Freitag, den 3. Juli 1896,

Vormittag 11 Uhr.

sollen im „Gesellschaftshaus“ zu Rünchris mehrere Meter Röper, Cattun, Käse, Jacquard, Rodzeug, Hemdenbarchent, Futterleinwand, eine Anzahl Kopftücher, Frauen- und Kinderkorsetts u. s. w. meistbietend gegen Kaarzahlung versteigert werden. Riesa, am 29. Juni 1896.

Der Gerichtsvollzieher beim Königlichen Amtsgerichte.

Eckr. Sidam.

Freibank Riesa.

Morgen Dienstag, den 30. Juni, von Vorm. 8 Uhr ab gelangt auf der Freibank im städt. Schlachthof das Fleisch eines Rindes zum Preise von 40 Pf. pro $\frac{1}{2}$ kg zum Verkauf. Riesa, den 29. Juni 1896.

Die städt. Schlachthofverwaltung.

Reißner, Sanitätsthorarzt.

Der Vicelkönig Li-Hung-Tschang ist gestern früh 7 Uhr 50 Min. mittels Sonderzuges nach Magdeburg zur Besichtigung der Brunnenwerke abgereist.

Die Münchner „Allgemeine Zeitung“ meldet: Sr. Königl. Hoheit Prinz Ludwig von Bayern ist gestern in Hamburg eingetroffen und wird Montag Vormittag in Kiel an Bord der kaiserlichen Yacht „Hohenzollern“ von Sr. Majestät dem Kaiser empfangen. Die „Allgemeine Zeitung“ schreibt: Man werde annehmen dürfen, daß durch den Besuch des Prinzen bei Sr. Majestät dem Kaiser den mißdeutenden Erörterungen über die bekannte Rede des Prinzen Ludwig der Boden endgültig entzogen werde.

Vom Reichstage. Am Sonnabend beendete man die zweite Lesung des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Bei dem Titel „Bormundschaft“ bekräftigte zu § 1783 Abg. v. Staub einen Antrag Manteuffel, die Anlegung von Wändelgeldern allgemein in landschaftlichen oder ritterschaftlichen Pfandbriefen zuzulassen, während nach der Vorlage und den Kommissionsbeschlüssen nur solche Pfandbriefe zugelassen sind, welche der Bundesrath für dazu geeignet erklärt hat. Ein Kompromißantrag Camp-Vieher-Manteuffel will, daß die Anlegung erfolgen könne in Werthpapieren, insbesondere Pfandbriefen, sowie in verbrieften Forderungen jeder Art gegen eine inländische kommunale Körperschaft oder die Kreditanstalt einer solchen Körperschaft, sofern die Werthpapiere oder die Forderungen vom Bundesrathe zur Anlegung von Wändelgeld für geeignet erklärt sind. Der preussische Landwirtschaftsminister Frhr. v. Hammerstein trat den Mißdeutungen entgegen, denen die Rede des Reichsantwärters Koch bei der Diskussion über die landschaftlichen Pfandbriefe ausgelegt gewesen sei und erklärt, daß die preussische landwirtschaftliche Verwaltung die preussischen Pfandbriefe als erllässige Werthpapiere ansehe, deren vollkommene Sicherheit außer Zweifel stehe. Sie besinde sich in dieser Beziehung auch in keinerlei Meinungsverschiedenheit mit dem Reichsantwärters Koch, dessen Äußerungen in der Deffentlichkeit leider Mißdeutungen ausgelegt gewesen seien. Soweit solche Mißdeutungen noch beständen, würde in nächster Zeit eine Klärung durch den Reichsanzeiger erfolgen. Abg. Camp (Reichsp.) begrüßte die Erklärung des Ministers als beste Begründung des Antrags. Man dürfe die landschaftlichen Pfandbriefe nicht schlechter behandeln als beispielsweise Pfandbriefe von Kommunen. Staatssekretär Lieberding führte gegen den Antrag Manteuffel an, daß in Folge desselben eine ungerechtfertigte Bevorzugung der preussischen Pfandbriefe festgesetzt würde; gegen den Kompromißantrag habe er nichts einzuwenden. Abg. v. Manteuffel (konf.) trat für seinen Antrag, Abg. v. Bennigsen (natl.) für den Kompromißantrag ein; letzterer ward angenommen.

Es folgte das 5. Buch: Erbrecht. Eine längere Debatte entspann sich bei § 2205, welcher nach der Regierungsvorlage lautet: Ein Testament kann in ordentlicher Form nur vor einem Richter oder vor einem Notar errichtet werden.“ Die Kommissionsfassung bestimmt dagegen, daß ein Testament in ordentlicher Form errichtet werden kann 1. vor einem Richter oder Notar, 2. durch eine von dem Erblasser unter Angabe des Ortes und Tages eigenhändig geschriebene