

# Riesner Tageblatt



und Anzeiger (Elbblatt und Anzeiger).

**Amtsblatt**

Telegraphische Adresse  
„Tageblatt“, Riesa.

Verlagspreis  
Nr. 20.

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

Nr. 221.

Dienstag, 22. September 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 Strehla oder durch unsere Träger frei ins Haus 1 Mark 50 Pfg., bei Abholung am Schalter der Kasse. Postanfragen 1 Mark 25 Pfg., durch den Briefträger frei ins Haus 1 Mark 65 Pfg. Anzeigenannahme für die Nummer des Ausgabestages bis Vormittag 9 Uhr ohne Gewähr.

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

Im Hotel zum „Kronprinz“ hier sollen  
**Donnerstag, den 24. September 1896,**  
Vorm. 10 Uhr,

mehrere wollene Herrenhemden, Aermelwesten, Unterköfen und Jacken, Kinderanzüge, Sommerüberzieher, 1 Herren- und 1 Damschirm, sowie 6 Radfahrer-Anzüge gegen sofortige Bezahlung **weisküchlich versteigert** werden.  
Riesa, 15. Septbr. 1896.

Der Ger.-Vollz. beim R. Amtsg. **Edm.**

## Die Gemeindebehörden im Steuerbezirke Großenhain

werden in Gemäßheit der Bestimmung in § 16 Absatz 2 der zum Einkommensteuergesetz gehörigen Ausführungsverordnung vom 11. Oktober 1878 hiermit darauf aufmerksam gemacht, daß für die Einkommensschätzungen in den Jahren 1897 und 1898 von den **Organen der Ge-**

meindeverwaltungen eine **Neuwahl** der Mitglieder der **Einkommensschätzkommissionen** und der **Stellvertreter** für dieselben in der bekannten Weise stattzufinden hat und daß das Ergebnis derselben dem Unterzeichneten **schleunigst** und spätestens innerhalb der in der angezogenen Bestimmung gedachten Frist anzuzeigen ist.

Großenhain, am 21. September 1896.

Der Königl. Bezirkssteuerinspektor.  
**Gröfel.**

Es soll die **Lieferung von 25000 kg Roggenstroh** an den Mindestfordernden und das **alte Stroh aus den Lagerstätten** der Kasernen 1 bis IV an den Meistbietenden vergeben werden. Angebote sind gebührenfrei bis **1. Oktober vormittags 10 Uhr** bei der unterzeichneten Verwaltung, wofür die Bedingungen vorher einzusehen sind, einzusenden.

Königliche Garnisonverwaltung.

## An der Unglücksstätte in Brüx.

(Eigenbericht.) (Unberechtigter Nachdruck verboten.)

HB. „... und neues Leben blüht aus den Ruinen!“ Wer im Vorjahre an der Unglücksstätte des kleinen Städtchens Brüx wollte und dort über die Trümmer der zum großen Theile in die Erde versunkenen Häuser dahinschlitt, der wird jetzt kopfschüttelnd stehen bleiben, sobald er nach Verlassen des Bahnhofgebäudes die Bahnhofstraße hinunterblickt — denn nichts scheint hier an die vorjährige Katastrophe zu erinnern. Die Häuser zu beiden Seiten der Bahnhofstraße stehen in sauberem Gewande, sie erscheinen alle in jungfräulicher Reinheit und Frische und der flüchtige Besucher wird kein Merkmal finden, das an die Verheerung des betr. Grundstückes erinnern könnte. Und doch, wer aufmerksam und scharf hinblickt, der wird gar manches Fenstergerände sehen, welches in seinem Winkel, wenn auch nur um eine Wenigkeit, verdrückt ist und nicht mehr völlig im Lichte steht. Neues Leben blüht aus den Ruinen!

Neues Leben in Gestalt neuer Häuser ist aus den Einsturztrümmern nicht erblüht, aber die vom Einsturze bedrohten gewesenen Häuser sind einer so gründlichen Ausbesserung unterzogen worden, daß man glaubt, Neubauten vor sich zu sehen. Allerdings hat die Brüxer Bergbau-Gesellschaft für diesen Zweck ziemlich tief in ihren Geldbeutel greifen müssen und wenn dieser Gesellschaft — ob mit Recht oder nicht, das bleibe hier unerörtert — die Schuld an der Einsturzkatastrophe zugeschrieben wird, so muß sie nunmehr ihre Schuld mit schweren Geldsummen häßen, womit allerdings nicht gesagt sein soll, daß sie überhaupt je in der Lage wäre, den entstandenen Schaden der von der Katastrophe betroffenen Brüxer Einwohner voll zu ersetzen.

Die Abblösungsbeträge, welche für einzelne Grundstücke gezahlt worden sind und noch gezahlt werden müssen, erreichen eine ganz stattliche Summe, zu deren wirksamer Veranschaulichung schon sechs Nullen geschrieben werden müssen. Für das auf der Bahnhofstraße belegene „Schulz-Haus“ waren beispielsweise 65 Tausend Gulden Ablösung zu zahlen, doch damit nicht genug — weitere 60 000 Gulden wurden in das Haus „hineingebaut“ und kamen hier 30 000 Gulden allein auf die zur Verwendung gelangte Eisenkonstruktion. Das ist die Summe für ein Grundstück und circa vierzig dürfen abzulösen sein!

Bei der ersten Katastrophe, die in der Nacht vom 19. zum 20. Juli des Vorjahres eintrat, umschloß das gefährdete Gebiet die Bahnhofstraße, Wasgasse und einen Theil der Johndorferstraße. Kaum einen Monat später trat dann eine zweite Katastrophe ein, bei welcher sich das Einsturzgebiet weiter ausdehnte und besonders die Spittelgasse stark in Verärgerung zog. Seit dieser Zeit war nun, abgesehen von einigen kleinen, fast unbedeutenden Erdbewegungen, Ruhe eingetreten, bis Mitte dieses Monats die dritte Katastrophe erfolgte und zwar mit Ausdehnung auf ein neues Gebiet, das bisher fast völlig verschont geblieben war.

Besonders in Mitleidenschaft gezogen wurde der Bahndamm. Auf diesem bildeten sich eine große Anzahl Böcher — sogenannte Pingen — bis zu 18 m Tiefe und einem Durchmesser von 6 m, so daß die Schienenstränge zum Theil völlig frei in der Luft schwebten. Natürlich war die erste Folge dieser dritten Katastrophe, daß der Bahnverkehr auf der gefährdeten Strecke völlig eingestell und dafür in der Nähe der

Zuckerfabrik eine Haltestelle errichtet wurde, von welcher aus das Umspringen der Passagiere erfolgte. Jedes weitere Befahren der Strecke wäre gleichbedeutend gewesen mit der Preisgabe der Passagiere, denn es vermochte kein Mensch zu sagen, welches Gleis unterhöhlte war und mit dem Einsturze drohte, oder welcher Schienenstrang fähig wäre, die Last eines Zuges zu tragen.

Ein in gewissem Sinne interessanter Anblick bot sich dem Besucher am Abende der Johndorferstraße. Dieser Bahndamm war völlig zerstört und hatte sich etwa einen halben Meter gesenkt, so daß man sich entschloß, die bisher hier entlang führende Straße zu verlegen und den ganzen Bahndamm zu verschütten. Tag um Tag und Nacht um Nacht, beim Scheine flackernden Gasollmlichtes, arbeiteten Hunderte an der Ausbesserung und Wiederherstellung der Bahnstrecke; Lowry nach Lowry voll Sand wurde herangerollt und der gelbe Kies verschwand in den weißkaffenden, anfangs unerwartlichen Pingen.

Wie auf der Bahnstrecke selbst, so zeigte der reichlich eine bis über zwei Etagen hohe Bahndamm auch an seiner der Stadt zulegenden Seite tiefe und großmächtige Pingen, so daß zum Theile das an der Straße befindliche eiserne Schutzeländer in der Luft schwebte, während die im Erdboden ruhenden Leitungsröhre beim Hinabgehen der Erdmassen zum Theile zerbrochen waren. Dem Bahndamm gegenüber befindet sich eine vielfach geschwungene Grundstücksmauer, von welcher aus sich doppelhandbreite Erdrisse über die ganze Breite der Straße ziehen. Ein Theil dieser Mauer ist in den Erdboden versunken und in dem von ihr umschlossenen Hofe erblickte man gleichfalls zwei große Pingen, angefüllt mit allerlei Holz und Geräthe, das beim Einbrüche mit hinabgesunken ist.

Das Einbruchgebiet erstreckt sich jetzt bis zum Wertpflanze von Pampel und hat nahezu die Meile erreicht. Die Johndorferstraße wird bald ganz vom Erdboden verschwunden sein. Von den beiden Reihchen schöner, großer Grundstücke stehen nur noch sechs Häuser, aber — wie sehen diese aus! Die Wände sind mit harter Wollen gefüllt; Risse gleichen sich vom Dache bis zum Parterre; die Fenstergerände, die Thürgerände stehen schief, alles ein Bild der kräftigsten Verwüstung. Neben dem großen Eckhause, in dem sich vordem die sogenannte „Bruderlab“ befand, deren ganzes Altmaterial übrigens beim Einsturze mit in die Tiefe gegangen ist, steht nur noch die vordere Front des Hauses. Was hinter der vorderen Hauswand, der Straßenseite, sich befand, das stürzte am letztverflohenen Sonnabend in sich zusammen, denn die Erdbewegungen haben noch immer nicht aufgehört, sondern machen sich durch Nachschüberland. Während hier die großen, werthvollen drei- und vierstöckigen Grundstücke in Trümmer sanken, blieb ein dicht danebenstehendes, nur aus Parterre bestehendes kleines Häuschen völlig unberührt. Durch die zweite und dritte Katastrophe ist die St. Wenzels-Volksschule so schnell in Mitleidenschaft gezogen worden, daß sich deren Außerbenutzung stellen mußte. Sollte das Einsturzgebiet nach dieser Seite noch weitere Ausdehnung annehmen, dann würde die dicht danebenstehende St. Wenzels-Kirche wohl dem Untergange geweiht sein.

Der Brüx im Vorjahre sah und jetzt dem ganz hübschen Städtchen abermals einen Besuch abstatte, der muß sich über das neue Straßenbild wundern. Auf dem Platze, wo ehemals das schöne große Hotel Siegel stand, befinden sich gegenwärtig inmitten der Schuttmassen zwei Untersuchungs- bez. Versuchsbohrstationen und 10 eingestürzte Häuser besetzt wurden, da ist nun freier Raum, denn kein Mensch wird es sich einfallen

lassen, auf solchen gefährlichen Grund nochmals zu bauen. Die Brüxer Bevölkerung ist im Verhältnisse zur Größe des ihr im Allgemeinen erwachsenen Schadens ziemlich ruhig und gefaßt, wennschon eine etwas erregte Stimmung gegen die Bergbau-Gesellschaft sich nicht wegdiskutieren läßt. Allgemein besteht die Ansicht — und auch Leute vom Fache theilen sie — daß die jegliche dritte Katastrophe noch nicht die letzte gewesen sei; ja, man glaubt, daß es mit den kritischen Erdbewegungen noch ein bis zwei Jahre andauern kann. Welchen Einfluß dies aber auf das ganze Erwerbsleben und auf das wirtschaftliche Dasein der Brüxer Einwohner ausübt, das nach Zahlen ziffermäßig festzustellen ist einfach absolut unmöglich. Der Werth der Grundstücke ist um Tausende gesunken, doch selbst bei billigem Preise finden solche keine Käufer, denn das Unglück schreitet schnell, es kann kommen, wie bei der ersten Katastrophe, über Nacht.

Blickt man von dem die Stadt überragenden Schloßberge hinab auf Brüx und auf alle die rauchenden Schöte der Fabriken und Schächte rings umher, dann kann man nur den Wunsch empfinden, daß dies gewerkschaftliche Städtchen mit seiner überwiegend deutsch gesinnten Einwohnerschaft vor weiterem Unheile bewahrt bleiben möge für jetzt und alle Zeit!

## Deriliches und Sächsisches.

Riesa, 22. September 1896.

— Die Ziehung der 4. Klasse der 130. Königl. säch. Landeslotterie erfolgt am 5. und 6. October 1896. Die Erneuerung der Loose ist vor Ablauf des 26. September bei dem Collecteur, dessen Name und Wohnort auf dem Loose aufgedruckt und aufgestempelt ist, zu bewirken.

— Es ist den Reisenden wenig bekannt, daß Telegramme auch in bequemster Weise durch den Bahnzug selbst, in welchem sich der Reisende befindet, Beförderung erhalten können. Bei den kurzen Haltezeiten der Schnellzüge ist diese Einrichtung von großem Werth. Die Annahme erfolgt nämlich durch die Bahnposten, welche in jedem Zuge mitgehen. Die Telegramme werden, entweder beklebt mit einer Anzahl Postmarken, deren Werth dem Gebührenbetrage entspricht, einfach in den Briefkasten des Bahnpostwagens geworfen oder Mangels der notwendigen Briefmarken durch die Thür des Postwagens unter Aushängung des abgezählten Barbetrages abgegeben. Die Bahnposten liefern derartige Telegramme an die nächstfolgende Telegraphenstation zur Weiterbeförderung ab. Der Reisende hat somit nicht nöthig, in aller Eile während der Haltezeit des Zuges das auf dem Bahnhofe häufig entfernter gelegene Telegraphenamt aufzusuchen.

— Eine wichtige, für das reisende Publikum sehr vortheilhafte Vereinbarung ist zwischen der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen und der königlichen Eisenbahndirektion Breslau über das Ablassen von Vorkühen oder Nachbringen der Füge bezw. der Durchgangswagen in Verspätungsfällen auf der Route Leipzig-Dresden-Wörth-Rohlfurt-Begnitz-Breslau-Myslowitz und umgekehrt getroffen worden. Nach derselben sorgt jede Verwaltung mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dafür, daß ein verspäteter Zug nach Möglichkeit innerhalb der Grenzen der zulässigen größten Fahrgeschwindigkeit beschleunigt und so zeitig auf der Gemeinschaftsstation Wörth angebracht wird, daß die Weiterbeförderung desselben innerhalb der festgesetzten Wartezeit erfolgen kann. Ist dies nicht möglich, so fährt der wartende Zug bezw. ein neu zu bildender Vor-