

Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Telegraph-Adresse:
"Tageblatt", Riesa.

Amtsblatt

Berichtsblatt
Nr. 20.

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

Nr. 155.

Sonnabend, 6. Juli 1901, Abends.

54. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag Abends mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Vierteljährlicher Bezugspreis bei Abholung in der Expedition in Riesa 1 Mark 50 Pf., durch unsere Träger frei ins Haus 1 Mark 65 Pf., bei Abholung am Schalter der Postamt. Postanstalten 1 Mark 65 Pf., durch den Träger frei ins Haus 2 Mark 7 Pf. Nach Monatsabonnement werden angenommen.

Anzeigen-Ausgabe für die Nummer des Ausgabedates bis Vormittag 9 Uhr ohne Gewicht.

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

Nochmals sich für den Ort Röderau die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich macht, wird in Gemäßheit von § 35 des allgemeinen Baugesetzes vom 1. Juli 1900 über die Planung des genannten Dorfes die

Bausperre

mit der Wirkung verhängt, daß Bauten in demselben nicht oder nur insofern Genehmigung finden werden, als sie nicht die Durchführung der Planung zu erschweren geeignet sind.

Königliche Amtshauptmannschaft Großenhain, am 25. Juni 1901.

909 C.

Dr. Uhlemann.

R.

Die diesjährige Obstauszüge und zwar: in den Gärten an der Jahnabzweigung, im Röderauischen Garten an der Molkenstraße, an der Poppelstraße, am Wege nach Wieda und nach Röderau, an der Straße nach Leutewitz von der Brückenmühle bis zur Leutewitzer Grenze, an der Jahnstraße der Wasserleitung bis zu Bergers Hause, auf dem sogenannten Lager und auf dem Jahrmarkt in Göhlis, an der Straße von Göhlis nach Poppitz und im ehemaligen Pfarrgarten sollen

Donnerstag, den 11. Juli 1901, nachmittags 2 Uhr

in der Rathskanzlei hier versteigert werden.

Wahl unter den Bietern und Ablehnung sämmtlicher Gebote bleibt vorbehalten. Die Voraussetzungen können in der Rathskanzlei eingesehen werden.

Der Rath der Stadt Riesa, am 5. Juli 1901.

Reg. Nr. 2025 A.

Boeters.

Pge.

Deutschland und Sachsen.

Riesa, 6. Juli 1901.

— Wir wollen nicht unterlassen, die Herren Landwirthe auch an dieser Stelle auf die nächsten Montag Mittag 12 Uhr in der Elberstraße zu Strehla stattfindende Hauptversammlung des "Landwirtschaftsvereins Leipzig" hinzuzufügen. In der Versammlung wird Herr Reichstagsabgeordneter Dr. Frege einen Vortrag halten über die Lage der Landwirtschaft. Um Neubingen sei auf die bezügl. Anzeige und Einladung auf Seite 8 d. Bl. verwiesen.

— Kürzlich stand in Chemnitz eine Versammlung von Industriellen statt, die sich mit der Verbesserung des Feuerungsmaterials seitens der sächsischen Kohlengewerke beschäftigte. Im Laufe der Verhandlungen wurde der weitere Ausbau der Wasserwege als wünschenswert bezeichnet. Namentlich die Verbindung der Oder und Elbe und die Fortführung der Kanäle bis ins Erzgebirge würde, so führte ein Redner in der befreundenden Versammlung aus, für den Chemnitzer Industriebezirk von einschneidendem Bedeutung sein und eine wesentliche Verbesserung der Frachtfächer herbeiführen. Die hier geführte Ausschauung entbehrt eines berechtigten Kernes nicht; die Schaffung eines sächsischen Kanalnetzes würde zwecklos unterer gehammonter Industrie große Vortheile bringen. Werkwirtschaftlich herzlich aber in den direkt interessierten Kreisen der sächsischen Kanalfrage gegenüber großer Gleichgültigkeit; ferner wurde das auf Veranlassung des Staates zu Leipzig ausgearbeitete Kanalprojekt Leipzig-Riesa mit so wenig Begeisterung vertreten, daß die mehrgiebenden Kreise keine Verhandlung fanden, der Angelegenheit eine höhere Bedeutung beigelegt. Das Projekt Leipzig-Riesa wurde zwar, so viel wir unterschreiten nicht dazu gelangen, diesem Projekt irgend wie näher zu treten. Damit erledigt sich auch der Wunsch, den hochwütigen Chemnitzer Industriebezirk an das deutsche Wasserstraßenetz anzuschließen, von selbst. Wäre der Mittelstandsnational gebunden, so hätte eine Bewegung für die Schaffung eines sächsischen Kanalnetzes vielleicht Ansicht auf Erfolg gehabt. Gegenwärtig kann man aber der Sache unserer Kanalfreunde kein günstiges Horoskop stellen.

— Zur Eröffnung der erweiterten, neuen Hafenanlagen in Gröba schreibt man einem auswärtigen Blatte von hier: Es bedeutet dies (die Ingebrauchnahme der neuen Anlagen) eine wesentliche Vergrößerung und Verbesserung des dortigen Umschlagsplatzes. Denn wenn auch die Anlagen im alten, 1887 errichteten Hafen hochwasserfest waren, so war man doch auf die Elbüberbindungsbrücke für den Verkehr mit dem Bahnhof angewiesen, und diese ist nicht hochwasserfest, so daß bei hohem Wasserstande der Umschlag eingestellt werden mußte. Dies wird nun anders werden, denn die neue Hafenbahn ist vor jeder Überschwemmung sicher, und es kann deshalb, da auch die Anlagen des alten mit denen des neuen Hafens in Verbindung stehen, häufig dort weitergearbeitet werden, wenn am Elbdeich das Hochwasser den Verkehr unterbrochen hat. Bei der neuen Anlage sind von den Gütern in der Sandtagperiode 1897/98 die Mittel bewilligt worden, nachdem im Jahre vorher die seitlichen Umschlagsplätze bei dem außergewöhnlichen Antrage der Wasserstraßenfahrt sich als unzureichend erwiesen hatten, und deshalb ange-

Veränderungen in der Entlastung der Schiffe eintreten. Sowohl sich eine derartige Katastrophe selber nicht wiederholt, und es könnten sich die Umschlagsgeschäfte immer glatt abwickeln. Gegenwärtig kommt aber die Inbetriebnahme gerade zur rechten Zeit, denn der Umschlag, namentlich in Getreide, ist zur Zeit außerordentlich lebhaft und alle Schiffsauslegerstellen sind belegt, und die Kräne, sowie Ausladearbeitskolonnen ständig in voller Thätigkeit. Die Zahl der von der Elbe zum Bahnhof zu befördernden Eisenbahngüter beträgt jetzt täglich 350, öfter sogar noch mehr. Der neue Hafen wird mit elektrischen Hebekränen ausgerüstet, während auf den alten Anlagen nur Dampfschiffe arbeiten. Es sind zwei Vergeschüppen zur Ablagerung von Umschlagsgütern errichtet. Auch ist eine größere Anzahl von Lagerplätzen zur Vermietung an Umschlagsunternehmen vorgesehen, die bekannten Gleisan schlüsse zum Transport der Umschlagsgüter nach und von den Plätzen haben, zum Theil auch für Straßenfahrzeuge zugänglich sind.

Dem Landesverein für innere Mission im Königreich Sachsen hat der vor einigen Wochen verstorbene Commerzienrat Schröder in Grimma, welcher dem Directorium desselben angehörte, lebenslang die Summe von 10000 Mk. vermacht.

Das "Dresdner Journal" bringt im amtlichen Theil der geistlichen Nummer die offizielle Mitteilung, daß Se. Majestät der König Herrn Geheimen Rath Dr. Konrad Wilhelm Rüger unter Ernennung zum Staatsminister die Leitung des Aufzugsministeriums übertragen, ingleichen auch den Auftrag in Evangelien erhellte hat.

Zur Geschäftslage auf der Elbe schreibt das "Schiff" Auffig. 2. Juli 1901. Auch in den vergangenen Berichtswochen haben sich die Braunkohlenverladungen am hiesigen Pothe in derselben Höhe wie vorher mit täglich durchschnittlich 600 bis 700 Waggons behauptet. Auch für die nächste Zeit dürfte eine Abschwächung nicht zu erwarten sein, namentlich wenn einige Zoll Waffer kommen würden, welches die Tragfähigkeit der Fahrzeuge besser ausnutzen läßt, als dies gegenwärtig der Fall ist, wo dieselben nur etwa die Hälfte der Ladefähigkeit benötigen können. Laderaum ist genügend am Pothe, jedoch nicht übermäßig, denn der Zugzug leerer Kübne ist reichlich und infolgedessen trotz des niederen Wasserstandes der Nachfrage entsprechend, so daß die Frachten in der höheren Höhe mit Stoffen noch keine wesentliche Veränderung erzielen haben. Die Kohlenfrachten sind gegenwärtig folgende: Nach Dresden 164 Pt., Weissen 175 Pt., Riesa 190 Pt., Wittenberg 210 Pt., Dessau-Magdeburg 220 Pt., Tangermünde 260 Pt., Havelberg, Wittenberge, Domitz, Homburg 300 Pt., Rathenow 330 Pt., Brandenburg 320 Pt., Potsdam 340 Pt., Kyritz 360 Pt., Berlin 360 Pt. breit, 400 Pt. schmal pro Tonne bei 50 Zoll Wasserstand, mit Stoffen von 150 bis 40 Zoll pro 1 Zoll 4 Pt., unter 40 Zoll pro 1 Zoll 7 Pt. pro Tonne mehr Fracht.

Von der britischen Strafammer des lgl. Landgerichts Dresden wurde der 16 Jahre alte Baderleichtling Max Franz wegen eines in Streit um begangenen Verbrechens nach Paragraph 176,3 des StGBs. zu einer viermonatigen Gefängnisstrafe verurteilt.

Nach dem "B. A." sollen seitens verschiedener Sparsassen-Verwaltungen Schritte getan werden, um eine Benennung der Bestimmung herbeizuführen, welche die Höhe der zulässigen Einstieg bei den Gemeindesparsassen auf

Holz-Versteigerung

auf Weißiger Staatsforstrevier.

Im Riesaer Gasthof zu Grödig sollen

Montag, den 8. Juli 1901, von Nachm. 1/2 Uhr an
2 eld. Altholz von 15 u. 20 cm Oberfl., 2,5 u. 2 m Länge,
35 Stück. Versteigerung von 10 bis 12 cm Unterfl., 8 bis 10 m Länge,
264 cm weiche Brennscheite,
2 - eld. u. 191 cm weiche Brennküppel
39 - weiche Astete,

Parzelle Holzschne:
in den Abteilungen 87, 101,
Einzelpölzer in den
Abteilungen 84 bis 106.

und im Gasthof zu Steinitz

Freitag, den 12. Juli 1901, von Vorm. 10 Uhr an
16 cm weiche Brennscheite,
644 - Brennküppel, Parzelle Meintrebnitzer Halde:
645 - Astete Wegeräumung in Abteilung 107, Durchforstung in Abteilung 109, Einzelpölzer in den Abteilungen 107 bis 126,
gegen sofortige Bezahlung und unter den vorher bekannt zu machenden Bedingungen versteigert werden. Die unterzeichnete Forstverwaltung erhebt über obige Holzter nähere Anhant. Weißig a. R. und Moritzburg, am 24. Juni 1901.

Königliche Forstverwaltung.

Eppendorff. Königliches Forstamt.

Schmidt.

1500 Mark festeht. Diese Grenze auf 3000 Mark zu erhöhen wird z. B. vom Rathe der Stadt Dresden schon seit längerer Zeit angestrebt und neuerdings wieder. Zur Zeit steht die Entscheidung des Königl. Ministeriums noch aus; man hofft aber, daß das Ministerium seine fröhliche ablehnende Haltung aufgeben wird.

Die Frage, ob Rückfahrtkarten, Sommerfahrtkarten oder zusammenstellbare Fahrscheine in heftigster billiger sind, wird vom "Leipziger Tageblatt" in einem längeren Artikel behandelt, der, wenn er auch zunächst Leipziger Verhältnisse ins Auge faßt, doch auch für andere Kreise einen Anhalt gibt. Das Blatt schreibt: „Es ist vielfach die Ansicht verbreitet, daß mit Einführung der 45-tägigen Gültigkeitsdauer der Rückfahrtkarten gleichzeitig sämtliche Sommerfahrtkarten in Wegfall kommen. Dieses ist nicht der Fall. Die Sommerfahrtkarten bleiben bis auf Weiteres bestehen. Das reisende Publikum wird jedoch in jedem Falle, wo Sommer- und Rückfahrtkarten zu haben sind, sich zu fragen haben, welche Fahrtkartenorte für sie am günstigsten ist. Als allgemeine Richtschnur möge hierbei folgendes dienen: 1. Nach Thüringen. Die Sommerfahrtkarten nach Thüringen sind in zweiter Classe um 2 Mark, in dritter Classe um 1 Mark theurer als die Rückfahrtkarten. Da erstere wie letztere genau dieselben Vortheile bieten, so sind in jedem Falle nunmehr Rückfahrtkarten zu lösen. 2. Nach dem Harz. Die zehntägigen Sommerfahrtkarten nach dem Harz ohne Gepäck sind fast durchgängig billiger, als die Rückfahrtkarten. Man wird also erstreben zu wählen haben, und zwar um so mehr, als die Sommerfahrtkarte auch die zehntägige, die wahlweise Benutzung von und nach verschiedenen Harzstationen zuläßt. Bei den 45-tägigen Sommerfahrtkarten wird man nicht allein bei der Prüfung die Preisstellung gegen Rückfahrtkarten, sondern auch die bei der Sommerfahrt gestattete wahlweise Benutzung von und nach verschiedenen Harzstationen unter Beachtung des Reisezweds zu prüfen haben. 3. Nach den Ostseebäder. Die 45-tägigen Sommerfahrtkarten sind etwas theurer als die Rückfahrtkarten, die man jedoch direct bis zur Bestimmungstation erhalten kann. Der Unterschied beträgt für zweite Classe circa 2 bis 3 Mark, für dritte Classe 1 bis 1,50 Mark. Abgesehen von den Rückfahrtkarten nach Greifswald und Stralsund, wird man sich die Frage vorzulegen haben, ob der geringe Unterschied ein entsprechendes Äquivalent für die Unbequemlichkeit in Lösung neuer Rückfahrtkarten, sowie der Beförderung des Gepäcks von einem Bahnhof zum anderen und der Reuausgabe desselben in Berlin, besonders während der gegenwärtigen Reisezeit, zu prüfen haben. 4. Nach den Nordseebäder. Die Sommerfahrtkarten sind mit Ausnahme von Bismarck nach Borkum erstellt, welche nicht in unmittelbarer Eisenbahn-Berbindung erreicht werden. Außerdem lassen die Sommer-