

# Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Telegraph.-Adresse:  
"Tageblatt", Riesa.

## Amtsblatt

Besitzersdruck  
Nr. 30.

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

Nr. 112.

Mittwoch, 16. Mai 1906, abends.

59. Jährg.

Am Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Einzelblätterliches Preisgebot bei Abholung in der Redaktion in Riesa 1 Mark 50 Pf., durch unsere Zeitung 1 Mark 60 Pf., bei Abholung am Schalter des Postamts 1 Mark 65 Pf., durch den Briefträger 1 Mark 70 Pf. Nach Abschlußzeit werden angemeldete Ausgaben bis spätestens 9 Uhr ohne Strafe.

Ausgabe-Zeitungen für die Nummer des Ausgabedates bis vermittelst 9 Uhr ohne Strafe.

Druck und Verlag von Sanger & Winterlich in Riesa. — Geschäftsräume: Goethestraße 50. — Für die Reklame verantwortlich: Hermann Schmidt in Riesa.

Am 18. Mai dieses Jahres 11<sup>o</sup> Vorm. findet auf dem Truppenübungsplatz Zeithain eine

### Parade vor Seiner Majestät dem König

statt, an der die Truppen der 40. Division, des Ulanen-Regiments Nr. 17 und des Pionier-Bataillons Nr. 22 teilnehmen und zu der das Publikum Zutritt hat.

Es wird dies auf Eruchen der Königlich Sächsischen 4. Division Nr. 40 mit dem Bemerkten bekannt gegeben, daß den mit Abförderung des Paradeplatzes beauftragten Militärpersonen und der Gendarmerie ohne weiteres Folge zu geben ist. Die an einigen Stellen dieses Platzes angelegten Drahtzäune dürfen nicht überschritten werden.

Nur solche Wagen, deren Inhaber sich im Besitze von durch die 40. Division ausgebene Wagenkarten — für Automobile werden solche nicht ausgegeben — befinden, dürfen auf den Paradeplatz bez. in die Paradesäle fahren. Wagenkarten in beschränkter Anzahl können, das Stück zu 2 Mark, vom Geschäftszimmer der Kommandantur des Truppenübungsplatzes Zeithain bezogen werden.

Die Insassen anderer Wagen müssen aussteigen; ihre Wagen haben an den besonders bezeichneten, außerhalb des Paradeplatzes gelegenen Wagenplätz für leere Wagen zu fahren. Automobile, Kraft- und Fahrräder dürfen den Paradeplatz nicht weiter befahren, als bis zu dem legtgadachten Wagenplatz.

Zuwiderhandlungen gegen obige Anordnungen werden, soweit nicht nach reichs-

und landesgesetzlichen Vorschriften eine höhere Strafe einzutreten hat, nach § 300<sup>11</sup> und 306<sup>10</sup> des Reichsstrafgesetzbuches bestraft.

Großenhain, am 13. Mai 1906.

449 D.

Königliche Amtshauptmannschaft.

### Bekanntmachung.

Freitag, den 18. Mai, abends 7 Uhr, soll im Gasthof zu Canitz die Ansätze von 88 obo Klarschlag vom Auslaudeplatz Gröba, sowie das Kiesfahren, Walzen und Wollfahren nach Mindestgebot vergeben werden.

Canitz, am 15. Mai 1906.

Hädler, Gem.-Vorstand.

### Bekanntmachung.

Mit Genehmigung der Königlichen Amtshauptmannschaft Großenhain wird wegen grundhafter Herstellung der Kommunikationsweg von Langenberg nach Zeithain-Röderau für den Fahrverkehr vom 18. bis 24. Mai dieses Jahres gesperrt und inzwischen über Moritz-Röderau verwiesen.

Das unbefugte Fahren des gesperrten Weges wird nach § 306<sup>10</sup> des Reichsstrafgesetzbuches bestraft.

Canitz, am 15. Mai 1906.

Der Gemeindevorstand.

### Örtliches und Sachsisches.

Riesa, 16. Mai 1906.

\* Die Feldartillerie-Regimenter 32 und 68 rücken am 21. ds. Ms. zur Abhaltung der vom 21. Mai bis 13. Juni ds. Js. dauernden Schießübungen nach dem Barackenlager Zeithain.

Dem gestern in Meißen stattgehabten Gendarmerieschießen der Amtshauptmannschaften Großenhain und Meißen wohnten an Herren Kreishauptmann Dr. Rumpelt, Amtshauptmann Dr. Uhlemann-Großenhain, Amtshauptmann Löffow-Meißen sowie Gendarmeriemajor Klahe. Es wurden durchschnittlich recht gute Resultate erzielt. Preise erhielten von in der Amtshauptmannschaft Großenhain stationierten Gendarmen: Herr Gruhne in Ober- und Mitteloberelsbach den ersten mit 70 Ringen, Herr Meier-Gröbitz den zweiten mit 67 Ringen und Herr Krause-Riesa den dritten ebenfalls mit 67 Ringen. Da die beiden letztgenannten gleichwertige Ringzahl hatten, erfolgte Stechschuß und hiernach die Festsetzung des Preises.

König Friedrich August wird sich in diesem Sommer nach Hamburg begeben, um dort auf Einladung der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktiengesellschaft die Laufe eines neuen Transportdampfers dieser Gesellschaft vorzunehmen, der den Namen des Königs erhalten soll. In Aussicht für den Stapellauf ist der 4. Juli genommen worden. Sollte es bei diesem Tage bleiben, dann würde König Friedrich August am 3. Juli in Hamburg eintreffen, um, einer Einladung des Senats folgend, die Stadt zu besuchen. Am 4. Juli würde der König dann die Schiffstaufe vornehmen und am 5. Juli wieder abreisen. In Verbindung mit der Hamburg-Reise des Königs ist ferner ein Besuch des ersten Gebataillons in Riel in Aussicht genommen. Ob dieser Besuch vor oder nach dem Besuch Hamburgs stattfinden wird, darüber sind bis heute noch keine Bestimmungen getroffen worden.

\* Nach den Berichten im praktischen Ratgeber lauten die Nachrichten über den diesjährigen Verlauf der Obstblüte im allgemeinen günstig. Es ist Aussicht auf eine sehr gute Kirchenernte, Bienen dürften reichlich werden. Auch Apfel lassen eine gute Mittelernte erhoffen, wenn das Wetter weiterhin günstig bleibt. — Die betreffende Nummer wird von dem Geschäftskontor des praktischen Ratgebers im Obst- und Gartenbau in Frankfurt a. Oder gern kostenfrei über sandt, wenn unsere User durch Postkarte darum nachsuchen.

Der Rechnungsbeschluß der hiesigen Ortskrankenanstalt aus das Jahr 1905 liegt jetzt vor und es sei aus demselben folgendes mitgeteilt: Die Gesamteinnahme betrug 86 964,70 M., die Gesamtausgabe 80 704,82 M. Die Einnahme sieht sich zusammen aus 69 715 M. Mitgliederbeiträgen, 1991 M. für Besorgung der Invalidenversicherungsgeschäfte und 2546 M. überbrachtes Vermögen der Fabrikkrankenanstalt Barthu. Sohn, die sich auflöste und der Ortskrankenanstalt anschloß. Die Ausgabe verzeichnet im einzelnen folgende Posten: 17 821 M. für ärztliche Behandlung, 6972 M. für Arznei und sonstige Heilmittel, 34 087 Mark Krankengelder an Mitglieder, 531 M. bergl. an Angehörige, 1974 M. Wochnerinnen-Unterstützung, 1524 M.

Entbindungsgehalt, 1245 M. Sterbegelder für Mitglieder, 922 M. desgl. für Angehörige, 7171 M. Verwaltungsausgaben, 800 M. für Sonstiges. Am 31. Dezember 1905 betrug das Vermögen der Anstalt 87 131,40 M. Der Höchstbestand der Mitglieder war am 1. Dezember 1905 3020; im Durchschnitt betrug die Mitgliederzahl Ende 1905 2944. Die Mitgliederzahl wird sich bedeutend erhöhen, wenn die Vereinigung mit der Ortskrankenanstalt Gröba erfolgt, doch sind die Verhandlungen hierüber noch in der Schwebe.

Für die evangelische Bewegung in Österreich gingen bei dem Evangelischen Bund im Monat Februar 40 622 M. 89 Pf., darunter 10 000 M. vom sächsischen Landesverein, 1250 M. vom Hilfsausschuß für die Ephorien Dresden 2, und im Monat März 43 409 Mark 58 Pf., darunter 500 M. vom Zweigverein Leipzig, 600 M. vom Zweigverein Bittau, 310 M. von Auerbach, 630 M. Ephorie Stollberg, 560 M. von Großenhain, 10 000 M. von Ungenannt in Prag.

\* Die Vermittlungsstelle für Obstausfall in Dresden, Wienerplatz 1, hat ihre Tätigkeit für dieses Obstjahr wieder begonnen und steht sowohl den Obstzüchtern wie dem obstausfenden Publikum mit Auskünften und Ratschlägen zu Diensten. In früherer Zeit erschienen die ersten Freisanderdbeeren auf dem Markt und diesen folgen bald grüne Stachelbeeren, die neben dem Marktbarber das erste frische Komplott ergeben. Im Vorjahr wurden grüne Stachelbeeren mit 16—18 Mark, abgeputzte Beeren (d. h. ohne Stiele und Blüten) mit 20 bis 21 Mark pro Zentner bezahlt. Diese Preise dürften auch für die kontinente Ernte gelten. Es empfiehlt sich nicht den Büchtern behufs Lieferung frischen Obstes schon jetzt in Unterhandlung zu treten. Die Käufer können bei rechtzeitiger Anmeldung ihres Bedarfs sicher sein, am besten bedient zu werden, denn unsere Büchtern schließen schon vor der Reisezeit mit ihren Abnehmern ab. Bis jetzt sind größere Mengen Erdbeeren, grüne Stachelbeeren, aber auch schon Johannisbeeren und Weichelsässchen bei der Vermittlungsstelle angeboten und werden die Adressen von Büchtern und Abnehmern kostenlos nachgewiesen. Anmeldeformular versendet die Vermittlungsstelle auf Wunsch. Die Preise scheinen normal zu werden, da der Fruchtaufang im allgemeinen ein befriedigender ist. Zwar sind in den Tagen vom 25. April bis 4. Mai in vielen Gegenden erhebliche Nachfräste aufgetreten und haben auf Erdbeer- und Johannisbeerblüte sehr schädlich eingewirkt, auch über mangelhaften Ansatz bei Büchtern wird aus manchen Gegenden gesagt. Zudem ist auch von diesen Obstarten noch eine gute Mittelernte zu erwarten, da aus geschädigten Gegenden die Berichte über den Fruchtaufang sehr günstig laufen.

\*\* Über ein halbes Jahrtausend hat das Leben und Treiben auf und an der Elbe im großen und ganzen das gleiche Bild geboten, bis Anfang der dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts durch allmäßliche Einführung der Verwendung der Dampfkraft der Anstoß zu all den Wandlungen gegeben ward, deren Ergebnis das so mannigfaltige Gegenwartsbild unseres Elbverkehrs bildet. — Das Eigentümliche dieser Entwicklung ist es, daß sich neben

den modernen Fahrzeugen auch all die alten herkömmlichen Formen bis in die Gegenwart behauptet haben. An vielen nicht allzu verkehrsstreichen Überfahrtstellen, besonders zwischen gegenüberliegenden Dörfern vermittelt noch wie vor Jahrhunderten schon ein einfacher Kahn, eine „Schuppe“ (Schaluppe) den Verkehr von Ufer zu Ufer. Es wird noch wie einst durch Staken und Rudern bewegt unter gelegentlicher Zuflöpfnahme eines Segels. Der Kahn ist noch überall das passendste Personenbeförderungsmittel zur Verbindung der Ufer, wo sich der kostspieligere Betrieb des kleinen, behenderen Schraubendampfers nicht lohnen würde. Nicht selten haben sich auch mit dem Fahrtwesen verknüpft alte Gerechtsame und Privilegien erhalten, wie z. B. hier und da der Brauch, dem Fährmann das Gastrecht bei Familienfestlichkeiten in den Dörfern seines Gebietes einzuräumen oder die Verpflichtung einheimischer Besitzer, ihm sein Feld zu bebauen oder bestimmte Naturalleistungen wie Kartoffeln, Getreide, Eier usw. ihm für seine Fährdienste zu gewähren. Meist aber sind diese Leistungen in Geldabgaben umgewandelt worden. Das gleiche gilt in bezug auf die Prähmfähre, das breite mitsilbige flache Fahrzeug zur Überfahrt von Vieh und Fuhrwerk. — Die ersten Personenschiffe mit Schaufelräder zur Fortbewegung erschienen Anfang des 1830er Jahre aus der Elbe. Nur wurden die Räder zunächst durch menschliche Kraft bewegt, wie das Schwungrad im alten Dampfereibetriebe. Erst später ging man zur Verwendung der Dampfkraft über. Zur Beförderung von Lasten und Waren aller Art, talwärts von Sandsteinen, Kohlen, Topfwaren, Obst usw., bergwärts von Kolonialwaren, Heringstonnen, Petroleum, Eisentran usw., dienten damals nur Kähne, „Zillen“ genannt, die sich zu den heutigen gewaltigen eisernen Schiffen verhalten wie ein Handwagen zu einer großen Eisenbahnlokomotive. Man mußte die Schiffe in diesen bescheidenen Wagen halten, weil anders die Bergfahrt nicht zu bewältigen gewesen wäre. Auf Wind und Segel allein konnte man sich nicht verlassen. Man war daher genötigt, die Kähne an einem Tau aufwärts ziehen zu lassen, entweder durch Pferde oder durch Menschenkraft. An diese Zeit erinnern noch die „Leinpfade“, die längs der Elbe hinlängen. Im Niederlande nannte man das Aufwärtsziehen der Schiffe „Treksen“, im Oberlande mit einem Worte tschechischen Ursprungs „Vomätschen“. Eine Bergfahrt von Hamburg bis nach Sachsen und Böhmen nahm auf diese Weise natürlich einige Wochen in Anspruch. — Die Einführung von Dampfschleppern bedeutete daher einen gewaltigen Fortschritt für die Elbfahrt. Wie wurden nicht Ende der 60er Jahre die düsteren Kettenzlepper bestaut, wenn sie bis zu zwei Dutzend der Lastähne alter Bauart aufwärts brachten! Jetzt konnte man es auch mit dem Bau größerer und schwererer Kähne versuchen, bis man bei den modernen eisernen Kolosßen anlang, die die Ladung zweier Güterzüge zu bergen vermögen. Das Beginn der Kette von Rüstring bis Hamburg wurde dadurch noch kostspieliger, daß sich ein Erfolg für ebenfalls an einer Kette gehende Prähmfähren notwendig machte. An ihrer Stelle wurden sogenannte Fähren beschafft, die mit Hilfe eines verankerten Drahtseiles lediglich durch die Strömung von Ufer zu

den modernen Fahrzeugen auch all die alten herkömmlichen Formen bis in die Gegenwart behauptet haben. An vielen nicht allzu verkehrsstreichen Überfahrtstellen, besonders zwischen gegenüberliegenden Dörfern vermittelt noch wie vor Jahrhunderten schon ein einfacher Kahn, eine „Schuppe“ (Schaluppe) den Verkehr von Ufer zu Ufer. Es wird noch wie einst durch Staken und Rudern bewegt unter gelegentlicher Zuflöpfnahme eines Segels. Der Kahn ist noch überall das passendste Personenbeförderungsmittel zur Verbindung der Ufer, wo sich der kostspieligere Betrieb des kleinen, behenderen Schraubendampfers nicht lohnen würde. Nicht selten haben sich auch mit dem Fahrtwesen verknüpft alte Gerechtsame und Privilegien erhalten, wie z. B. hier und da der Brauch, dem Fährmann das Gastrecht bei Familienfestlichkeiten in den Dörfern seines Gebietes einzuräumen oder die Verpflichtung einheimischer Besitzer, ihm sein Feld zu bebauen oder bestimmte Naturalleistungen wie Kartoffeln, Getreide, Eier usw. ihm für seine Fährdienste zu gewähren. Meist aber sind diese Leistungen in Geldabgaben umgewandelt worden. Das gleiche gilt in bezug auf die Prähmfähre, das breite mitsilbige flache Fahrzeug zur Überfahrt von Vieh und Fuhrwerk. — Die ersten Personenschiffe mit Schaufelräder zur Fortbewegung erschienen Anfang des 1830er Jahre aus der Elbe. Nur wurden die Räder zunächst durch menschliche Kraft bewegt, wie das Schwungrad im alten Dampfereibetriebe. Erst später ging man zur Verwendung der Dampfkraft über. Zur Beförderung von Lasten und Waren aller Art, talwärts von Sandsteinen, Kohlen, Topfwaren, Obst usw., bergwärts von Kolonialwaren, Heringstonnen, Petroleum, Eisentran usw., dienten damals nur Kähne, „Zillen“ genannt, die sich zu den heutigen gewaltigen eisernen Schiffen verhalten wie ein Handwagen zu einer großen Eisenbahnlokomotive. Man mußte die Schiffe in diesen bescheidenen Wagen halten, weil anders die Bergfahrt nicht zu bewältigen gewesen wäre. Auf Wind und Segel allein konnte man sich nicht verlassen. Man war daher genötigt, die Kähne an einem Tau aufwärts ziehen zu lassen, entweder durch Pferde oder durch Menschenkraft. An diese Zeit erinnern noch die „Leinpfade“, die längs der Elbe hinlängen. Im Niederlande nannte man das Aufwärtsziehen der Schiffe „Treksen“, im Oberlande mit einem Worte tschechischen Ursprungs „Vomätschen“. Eine Bergfahrt von Hamburg bis nach Sachsen und Böhmen nahm auf diese Weise natürlich einige Wochen in Anspruch. — Die Einführung von Dampfschleppern bedeutete daher einen gewaltigen Fortschritt für die Elbfahrt. Wie wurden nicht Ende der 60er Jahre die düsteren Kettenzlepper bestaut, wenn sie bis zu zwei Dutzend der Lastähne alter Bauart aufwärts brachten! Jetzt konnte man es auch mit dem Bau größerer und schwererer Kähne versuchen, bis man bei den modernen eisernen Kolosßen anlang, die die Ladung zweier Güterzüge zu bergen vermögen. Das Beginn der Kette von Rüstring bis Hamburg wurde dadurch noch kostspieliger, daß sich ein Erfolg für ebenfalls an einer Kette gehende Prähmfähren notwendig machte. An ihrer Stelle wurden sogenannte Fähren beschafft, die mit Hilfe eines verankerten Drahtseiles lediglich durch die Strömung von Ufer zu