

Riesauer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Telegraphen-Adresse:
Tageblatt, Riesa.

Amtsblatt

Verantwortlicher:
Nr. 20.

für die Königl. Amtshauptmannschaft Großenhain, das Königl. Amtsgericht und den Rat der Stadt Riesa,
sowie den Gemeinderat Gröba.

Nr. 48.

Dienstag, 26. Februar 1907, abends.

60. Jahrg.

Das Riesauer Tageblatt erscheint jeden Tag abends mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Vierteljährlicher Bezugspreis bei Abholung in der Expedition in Riesa 1 Mark 50 Pfg., durch unsere Träger frei ins Haus 1 Mark 65 Pfg., bei Abholung am Schalter der Postanstalten 1 Mark 65 Pfg., durch den Briefträger frei ins Haus 2 Mark 7 Pfg. Auch Monatsabonnements werden angenommen. Einzelne Nummern für die Nummer des Ausgabestages bis vormittag 9 Uhr ohne Gewähr.

Rotationsdruck und Verlag von Renger & Winterlich in Riesa. — Geschäftsstelle: Goethestraße 59. — Für die Redaktion verantwortlich: L. Renger in Riesa.

Sparkasse Gröba

verzinst sämtliche Einlagen mit 3 1/4 %. Die Verzinsung beginnt von dem auf die Einzahlung folgenden Tage und hört mit dem der Rückzahlung vorausgehenden Tage auf. Die Einlagebücher werden kostenlos erteilt. Zeitiger Einlagenbestand: 877771 Mk. 07 Pf.

Anzeigen für das „Riesauer Tageblatt“ erbitten wir uns bis spätestens vormittags 9 Uhr des jeweiligen Ausgabestages.

Die Geschäftsstelle.

Derliches und Sächsisches.

Riesa, 26. Februar.

Zum Bußtage. Wieder ist für unser Sachsenland der erste Bußtag im Jahre gekommen und ruft uns auf zur Einkehr und ernstlichen Selbstprüfung. Er mahnt uns an die Reue, die wir am Ende unserer Zeit von unseren Werken und unserem Wandel zu geben haben, und legt uns die Frage nahe nach dem Ertrage an bleibenden Gütern, die unser Leben uns gebracht hat, nach den Früchten von dauerndem Werte, die durch unser Wirken gezeitigt worden sind. Kann schon der einzelne solcher Gedanken sein Herz nicht verschließen, wie sollte nicht die Gemeinschaft derer, die auf dem gleichen Grunde des Glaubens und der Hoffnung stehen, wie sollte nicht das christliche Volk sich bewogen fühlen, gründlich und ehrlich die Schäden, an denen sein Wesen krankt, einzugehen und auf Besserung und Heilung zu fassen? Wehe denen, sagt der Prophet Jesajas, die Böses gut und Gutes böse heißen. Die Zeit, in der er lebte, hatte Ähnlichkeit mit der Gegenwart. Damals waren die Gemüter durch zeitliches Glück verwöhnt, an irdische Interessen hingegeben, dem Gedanken an die ewige Wahrheit und göttliche Gerechtigkeit entfremdet. Ist es nicht heute ebenso? Der ausgesprochene Weltfremde, das ausschließliche Ringen um die Güter, die von dieser Welt sind, das Sichgenügsamwerden an der Befriedigung des natürlichen Menschen und seiner äußeren Bedürfnisse hat kaum jemals eine so ausgeübte Herrschaft erlangt wie in unseren Tagen. Die Innerlichkeit, mit der man die Mittel irdischen Wohllebens zu steigern sucht, läßt für die stille Einkehr in die Innerlichkeit, für die Bestimmung auf die Zwecke eines höheren Lebens und seiner ewigen Güter keine Ruhe übrig. Sohnend streckt sich da die Hand nach Rettung und Hilfe aus. Aber nicht in äußeren Dingen liegt das Heilmittel, sondern allein in dem Glauben an das Evangelium und in der Liebe, die diesem Glauben entspringt. Die besten Gesetze, die strengsten Ordnungen, die weisesten Einrichtungen vermögen nicht. Ach, daß wir es lernten, unsere Schäden zu erkennen und daß wir nicht milde wären, für uns und unser Volk zu bitten um den neuen, heiligen, gewissen Geist des Glaubens und der Frucht. Das wäre die beste Frucht der Feier des Bußtages. Nicht anders kann es mit uns und um uns besser werden, als bis es in uns besser geworden ist.

Zur Eröffnung der Flußschiffahrt schreibt man aus Hamburg: Die diesjährige Schiffsahrtseröffnung vollzieht sich unter mancherlei Umständen und Schwierigkeiten, die man zur Zeit der milden Witterung im Januar wohl kaum erwartet hat und bis zu deren Ueberwindung immerhin noch einige Wochen ins Land gehen dürfen. Der anhaltend strenge Frost, welcher am 20. Januar einsetzte, hatte eben alle Kombinationen über den Hafen geworfen und den Interessenten wieder einmal so recht zu Gemüte geführt, daß die Monate Januar und Februar Wintermonate sind und auch im Verfrachtungsgeschäft als solche respektiert sein wollen. Während der langen Frostperiode haben sich allerorten hunderte von Rähnen angesammelt, deren Abschleppen den Reedereien vorerst wochenlang zu tun gibt, und was speziell den Hamburger Markt anlangt, so steht zu befürchten, daß sich in der ersten Zeit ein gewisser Mangel an Raum für fähigbar machen wird, der erst nach und nach durch neuen Zugang ersetzt werden kann. Bei dieser Sachlage sind besonders billige Frachten vorerst umso weniger zu erwarten, als das Geschäft im März naturgemäß ein äußerst lebhaftes zu werden verspricht. Man wird daher gut tun, den Bezug von Massenartikeln, welche nicht unbedingt schon im nächsten Monat hereinzugetrieben werden müssen, auf später zu verschieben, nachdem der erste Ansturm vorüber ist und allmählich wieder ruhigere Verhältnisse Platz greifen.

Des Bußtags wegen

Die vom Concess. Sächs. Schiffer-Verein in der 62. ordentlichen Hauptversammlung am 23. Februar beschlossene Erklärung gegen Einführung der Schiffsahrtsgesetze hat folgenden Wortlaut: „Die Abgabefreiheit der Befahrung der natürlichen Binnenwasserstraßen des deutschen Reichs ist durch die Reichsverfassung allgemein, für Elbe und Rhein im Besonderen durch die bestehenden völkerrechtlichen Verträge ausdrücklich gewährleistet, kann daher ohne Abänderung der Reichsverfassung und der Verträge schlechthin nicht beseitigt werden. Die zur Verbesserung der Fahrerinne der natürlichen Wasserstraßen auszuwendenden Summen sind vorbehaltlos bewilligt worden; auf dieser Voraussetzung beruhen sämtliche mit Rücksicht auf die Schifffahrt von Gemeinen und Privaten an diesen Wasserstraßen mit Aufwendung ungezählter Millionen geschaffenen kommerziellen und industriellen Einrichtungen und Anlagen, sowie die gesamte wirtschaftliche Entwicklung der von solchen natürlichen Wasserstraßen durchflossenen Gebiete mit ihrem Hinterlande. Die Einführung von Schiffsahrtsgesetzen entzieht dieser Voraussetzung den Boden. Nachträglich durch Abgaben bewilligtens durch gehobene Steuerleistungen und durch Beförderung des Verkehrs und der Güter des ganzen Landes längst weitgemachten Aufwendungen wieder einbringen zu wollen, verstoßt gegen Treue und Glauben und ist unzulässig und verwerflich. Jede auch noch so geringe Abgabe würde eine schwere Schädigung der Schifffahrt auf den natürlichen Binnenwasserstraßen zur Folge haben, denn in allen Verkehrsbeziehungen, wo die deutsche Binnenschifffahrt mit anderen Beförderungswegen im Wettbewerb steht, würde sie der deutschen Schifffahrt Transporte entziehen und ihren Aktionsradius verkürzen. Zu schärfstem Widerspruch würde auch die Form der geplanten Abgabenerhebung nach Tonnenkilometern herausfordern, da sie das Schwerkraft der Belastung den oberen Stromgebieten ausbürden und dadurch einseitig Handel und Industrie dieser Gebiete und ihres natürlichen Hinterlandes in ihrer Wettbewerbs- und Ausfuhrfähigkeit auf empfindlichste schädigen würde. Gegen die Einführung von Abgaben überhaupt ist um so entschiedener Einspruch zu erheben, als diese ausgesprochenenmaßen zur Durchführung agrarisch-schiffsahrtlicher und anderer wirtschaftspolitischer Absichten mißbraucht und der Verwaltung der maßgebliche Einfluß auf die Entwicklung des Gütertransportwesens nicht nur auf den Eisenbahnen, sondern auch auf den Wasserstraßen eingeräumt werden soll. Die Verammlung erhebt deshalb gegen die geplante Erhebung von Schiffsahrtsgesetzen laut Protest und richtet an die verbündeten Regierungen und den Reichstag das dringende Ersuchen, der von Preußen beabsichtigten eigenmächtigen, dann aber nur unter Verletzung von Artikel 54 Absatz 4 der Reichsverfassung möglichen Einführung von Schiffsahrtsgesetzen auf den natürlichen Wasserstraßen mit allen verfassungsmäßigen Mitteln entgegen zu treten.“

Die Besuchsliste der sächsischen Schiffer-Schulen hat im vergangenen Winter zwar eine kleine Steigerung gegen das Vorjahr erfahren, sie blieb aber gegen die dem Jahre 1904 vorangehenden Jahre immer noch zurück. In Sachsen bestehen sieben Schiffer-Schulen, nämlich in Schandau, Königstein, Wehlen, Pirna, Dresden, Meißen und Riesa. Sie wurden zusammen in den letzten neun Schuljahren nacheinander von 157, 141, 114, 116, 117, 100, 98, 104 Schülern besucht. Von den 104 Schülern in diesem Winter entfielen 22 Schüler auf Schandau, 6 auf Königstein, 10 auf Wehlen, 16 auf Pirna, 10 auf Dresden, 11 auf Meißen, 29 auf Riesa, letzteres hatte somit die höchste Besuchsziffer von allen Schulen. Vor neun Jahren besuchten die Schulen insgesamt 157 Schüler, wobei auf Schandau 42, auf Königstein 16, Wehlen bestand noch nicht, auf Pirna 16, auf Dresden 40, auf Meißen 12 und auf Riesa 31 Schüler entfielen. Hierbei ist der Rückgang bei der Schiffer-Schule Dresden besonders in die Augen fallend; er ging von 40 auf 10 zurück. Die Schiffer-Schule

gelangt die nächste Nr. d. Bl. erst Donnerstag Abend zur Ausgabe. Unsere Geschäftsstelle muß Bußtags den ganzen Tag geschlossen bleiben.

Schandau wurde diesmal gegenüber von vor 9 Jahren nur halb so stark besucht, auch bei Königstein ist ein Rückgang von 16 auf 6 zu verzeichnen. Auf gleicher Höhe der Schülerzahl hielten sich die Jahre fast immer die Schulen von Pirna, Meißen und Riesa, wenn auch bei ihnen Schwankungen nicht ausblieben. Die meisten Schüler hat in den 9 Jahren Schandau mit 261 gehabt, ihm folgt Riesa mit 231 Schülern; Dresden hatte 154, Pirna 123, Königstein 105, Meißen 102 Schüler seit 1898. Von 6 auf 10 stieg die Schülerzahl in Wehlen und insgesamt besuchten dort die Schiffer-Schule 61 Schüler in den acht Jahren ihres Bestehens.

Der Güterumschlagverkehr in den Elbfähren zu Riesa, Meißen und Dresden im Jahre 1906 erreichte zusammen die Höhe von 1 151 494 t zu 1000 kg, das sind gegen 1905 rund 50 000 t mehr, gegen 1904 aber, das allerdings ein besonders wasserarmes Jahr war, 340 000 t mehr. Der Gesamtumschlagverkehr hat in 1906 den zehnjährigen Durchschnitt um 118 000 t überschritten, er beträgt nämlich 1 083 461 t. Auf den Hafen Riesa entfallen von der Gesamtsumme im Umschlagverkehr 556 589 t, und zwar wurden 55 785 t eingeladen und 500 804 t ausgeladen. Größer wie 1906 war der Umschlag nur in den Jahren 1897, 1898 und 1899; er betrug in diesen Jahren in runden Tausenden 573, 571, 568. 1906 war er rund 40 000 t größer als im Jahre vorher. Den nächstgrößten Umschlagverkehr hatte der König Albert-Hafen zu Dresden; dort wurden 100 330 t eingeladen und 254 830 t ausgeladen, also ein Güterumschlag von zusammen 355 160 t. Er ist um 5000 t größer als 1905 und hat damit eine noch in keinem Jahre seit 1897 erreichte Höhe erlangt. Am Alt- und Neustädter Elbhafen in Dresden wurden eingeladen 10 505 t, ausgeladen 126 619 t, zusammen 137 124 t. 1897, also vor zehn Jahren, betrug hier der Umschlag 252 779 t, eine Ziffer, die hier nicht annähernd wieder erreicht wurde. 1906 war der Umschlagverkehr um 11 360 t geringer als das Jahr vorher. Der Meißner Elbhafen überschritt in seinem Güterumschlag zum ersten Male die 100 000 t. Es wurden dort 35 724 t eingeladen und 66 899 t ausgeladen, zusammen 102 623 t. Mit diesen Ziffern wurde der zehnjährige Durchschnitt, der 84 762 t beträgt, bedeutend überholt. Ueber dem Durchschnitt war der Umschlagverkehr die Jahre 1898, 1903 und 1905. Das letztere Jahr war der Verkehr um 8534 t geringer als 1906.

Für Reiselustige. Angesehene Damen und Herren verschiedener Stände haben sich vereinigt, um allen Gebildeten, besonders aber den Lehrern, wirklich billige Sommerreisen zu bieten. Es ist für die diesjährige Reise, so schreibt uns der geschäftsführende Ausschuss der „Vereinigung für deutsche Mittelmeerfahrten“, ein großer französischer Dampfer von 5000 tons gechartert worden, der ca. 370 Fuß lang ist und über drei Decks verfügt. Dieser steht den Teilnehmern während der ganzen 19-tägigen Fahrt zur Verfügung. Die Fahrt beginnt am 16. Juli nachm. in Marseille und fährt zunächst zum Festlande Spanien, nach Barcelona, von dort zur „Belle des Mittelmeeres“, nach Palma auf Mallorca. Von hier wird die Fahrt nach dem schwarzen Erdbeil, zur Küste Afrikas, angetreten. 2 Tage fesselt uns Algier, ebenso lange Tunis und Carthago. Nordwärts steuernd nehmen wir einen je 1-tägigen Aufenthalt in Palermo und Taormina, ehe wir an dem Vulkan Stromboli und der herrlichen Küste von Salerno bis Amalfi vorbei in Capri landen. 3 Tage bleiben wir darauf in Neapel und Pompeji, 3 Tage sind auch für Rom vorgesehen, wohin uns die Eisenbahn von Civitavecchia in kurzer Zeit bringt. Weiterhin gelangen wir durch die Straße von Messina nach Corfu, Hauptstadt, Ajaccio, und besuchen dann das Paradies Europas, Montecarlo. Am 3. August vorm. landen wir im Hafen von Genoa, von wo die Heimreise beliebig angetreten werden kann. Der Preis von 315 Mark für die ganze