

Rieser Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Redaktions-Office
"Tageblatt", Riesa.

Amtsblatt

Verlags-Office
Nr. 22.

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

N. 192.

Freitag, 20. August 1909, abends.

62. Jahrg.

Das Rieser 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 bei Haus 1 Mark 65 Pfg., bei Abholung am Schalter der Lokal-Postanstalten 1 Mark 65 Pfg., durch den Briefträger frei ins Haus 2 Mark 7 Pfg. Nach Monatsabonnements werden angenommen. Einzelnummern für die Nummer des Ausgabestages bis vor Mittag 9 Uhr ohne Gebühr.

Verlags-Office und Verlag von Sanger & Winterlich in Riesa. — Geschäftsstelle: Goethestraße 22. — Für die Redaktion verantwortlich: i. V. Arthur Söhnel in Riesa.

Es werden Schießschießen abgehalten

a. auf dem Schießplatz Haldehäuser:

am 23., 24., 25., 26., 27. und 28. August ds. Jrs. in der Zeit von 7 Uhr vorm. bis 6 Uhr nachm.

b. auf dem Schießplatz Göhrlich (Artillerie-Schießplatz)

1) nur nördlich des Wältniger Weges:

am 27. und 28. August ds. Jrs. in der Zeit von 7 Uhr vorm. bis 6 Uhr nachm.

2) nördlich und südlich des Wältniger Weges:

am 23. August ds. Jrs. in der Zeit von 7 Uhr vorm. bis 6 Uhr nachm.

Die Sperrung dieser Schießplätze und ihrer Gefahrenbereiche wird an jedem Schießtage so bewirkt, daß sie $\frac{1}{2}$ Stunde vor Beginn des Schießens durchgeföhrt ist. Bei Schießen auf dem Schießplatz Göhrlich ist die Mühlberger Straße gesperrt, ebenso der Wältniger Weg bei Schießen südlich von diesem. Letzterer wird dann aber von 1 bis 3 Uhr nachm. freigegeben.

Die Wege des Platzes sind bei geöffneten Schlagklappen und durch Hochklappen unsichtbar gemachten Warnungstafeln ohne Aufenthalt zu passieren.

Unter Hinweis auf die amtshauptmannschaftliche Bekanntmachung vom 7. Mai ds. Jrs., Nr. 869 d. D., abgedruckt in Nr. 105 des Rieser Amtsblattes, wird dies mit dem Bemerkten bekannt gemacht, daß Uebertretungen nach § 366²⁰ bez. 368²⁰ des Reichsstrafgesetzbuchs bestraft werden.

Die Ortspolizeibehörden werden veranlaßt, den Ortsinwohnern auf dem vorgeschriebenen Wege von gegenwärtiger Bekanntmachung Kenntnis zu geben.
Großenhain, den 19. August 1909.

542 a D.

Königliche Amtshauptmannschaft.

Wegen des hiesigen zweiten Schützenfestes werden nach § 105 b der Reichsgewerbeordnung für Sonntag, den 22. August 1909 die Stunden, während welcher im Handelsgewerbe, soweit es auf dem Schützenplatze zur Ausübung gelangt, Geschillen, Beschlinge und Arbeiter beschäftigt werden dürfen, von nachmittags 1 bis nachts 11 Uhr festgesetzt.

Das Feilbieten von Waren auf dem Schützenplatze, aber nur hier, ist am Montag, den 23. und Dienstag, den 24. August 1909 bis nachts 11 Uhr zulässig.

Der Rat der Stadt Riesa, am 20. August 1909.

Dr. Scheider.

Stb.

Freibank Riesa.

Morgen Sonnabend, den 21. August ds. Jrs., von vorm. 8 Uhr ab gelangt auf der Freibank im südlichen Schlachthof Rindfleisch zum Preise von 35 und 45 Pfg. pro $\frac{1}{2}$ kg zum Verkauf.

Riesa, den 20. August 1909.

Die Direktion des städt. Schlachthofes.

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

Die Feldbahnübung der Eisenbahn-Brigade.

Zur näheren Unterweisung über die Ausführung der bisher bei Rünchrig geleisteten Arbeiten möge nachstehender Bericht, der dem „M. Bl.“ von der Presseabteilung des Feldbahnkommandos zugegangen ist, dienen.

Es war am Montag, den 9. August, als der erste Zug mit einem Teile der Offiziere und Mannschaften der Eisenbahnkompanie Nr. 1 unter Führung des Hauptmanns Hellwig in Weisig eintraf. Am 11. August folgten weitere Personen- und Materialzüge nach. Auf dem Wasserwege trafen, ebenfalls von Berlin kommend, Frachtzüge mit Weidmaterial für eine zehn-Kilometerstrecke und vier Zwillingslokomotiven ein. Die ersten Arbeiten der eingetroffenen Mannschaften bestanden zunächst in der Entladung der Güterwagen und Frachtklämme und der Abdeckung und Herstellung der Bahnanlagen von Weisig bis Rünchrig. Das erste Erfordernis war die Schaffung eines Entladungsbahnhofs. Derselbe befindet sich etwa zehn Minuten oberhalb der Rünchriger chemischen Fabrik, am Weidw. Fischweiner Wege. An das Ausziehgleis der genannten Fabrik ist von der Eisenbahnkompanie ein Vollbahnanfahrgleis in einer Länge von 160 Metern angebaud worden. Am Ende dieses Vollbahngleises ist eine feste Kopframpe errichtet, welche mit Feldbahngleisanlage versehen ist. Die auf Güterwagen ankommenden Lokomotiven der Feldbahn fahren daher vom Wagen auf die Rampe und befinden sich damit gleichzeitig auf dem Feldbahngleis. An beiden Seiten des Vollbahngleises sind für die Zwecke der Entladung der Güterwagen Feldbahngleise angelegt. Ebenso sind, um den Verkehr der ankommenden und abfahrenden Materialzüge regeln zu können, Rangiergleisanlagen mit mehreren Weichen vorhanden. Vom Entladungsbahnhof aus wird das Material zunächst nach dem Ueberführungsbahnhof „Ort“, welcher am rechten Ufer unterhalb der Rünchriger chemischen Fabrik gelegen ist, befördert. Hier befinden sich auch die Karadenbauten für die Geschäftsabteilung, die Zeichenzimmer, die Wachen, Keviere, Küchen, Kantinen, Depots für Werkzeuge und Geräte, sowie die Unterreiträume für Offiziere und Mannschaften. Diese Bauarbeiten beugen den eigentlichen Werkplatz. Hier finden wir zahlreiche Feldschmieden und auch eine elektrische Kraftzentrale. Die letztere ist an die Kraftanlage der chemischen Fabrik angeschlossen und treibt eine Kreisfäge, Schraubenschneidmaschine und Bohrmaschinen. Die Holzlieferungen für diesen Uebungsplatz hat das Sägewerk Werchow auszuführen. Behufs Verbindung der Ufergleisanlagen mit der Pontonbrücke machte sich die Herstellung von Anschlußbrücken an beiden Ufern notwendig. Der Bau dieser Anschlußbrücken wurde am rechten Ufer von einem Zuge der Feldbahnkompanie Nr. 1 unter Führung von Oberleutnant Kleinschmid und am linken Ufer von einem Zuge der Feldbahnkompanie Nr. 3 unter Führung von Oberleutnant Keespies ausgeführt. Bei der Ausführung dieser Anschlußbrücken müssen besondere Vorkehrungsmaßnahmen getroffen werden, weil die

Wasserspiegel auf den Pontons durch den Wasserstandswechsel Veränderungen unterworfen ist. Um hierbei einen Ausgleich zu schaffen, sind an den Enden der Anschlußbrücken bewegliche Glieder angebracht, welche erzwungen, daß die Gleisanlage nach Bedarf höher oder niedriger gebracht werden kann. Ein Pionierbataillon des Pionierbataillons Nr. 22 aus Riesa traf unter Führung des Leutnants Lukas ebenfalls am 11. August am Uebungsplatz ein und begann mit Herstellung der Pontonbrücke. Am 16. August wurde die Pontonbrücke fertig eingefahren und die Eisenbahnkompanie begann mit der Aufbringung der notwendigen Verstärkung und der Aufbringung von Weichen. Diese Arbeiten waren für die „Eisenbahner“ etwas Neues, weil bisher für Feldbahnbrücken Pionierpontons noch nicht zur Verwendung gekommen sind. Die Pontonbrücke besteht aus etwa 50 Pontons, welche stromauf durch Stromanker und stromab durch Windanker befestigt sind. Zur Sicherheit bei etwaigen Unfällen kreuzen während der Ueberfahrten unterhalb der Brücke mehrere bemannte Boote. Doch wir wollen uns nun den Arbeiten auf dem linken Ufer zuwenden. Hier galt es zunächst, einen tiefen Einschnitt in den Uferdamm auszuführen, um die Steigung bei der Ausfahrt von der Brücke zu mildern. Es muß erwähnt werden, daß die Züge mit den Materialladungen nicht von einem Ufer zum andern durchfahren, sondern die Lokomotiven schieben von der rechten Seite aus die beladenen Wagen auf die Brücke und die linksseitig befindlichen Lokomotiven besördern die Wagen in einzelnen Abteilungen an das linke Ufer. Infolge dieser Maßnahmen bleibt die Brücke während des Transportes fast fortgesetzt gleichmäßig belastet und es treten weniger Schwankungen ein. Wieder zurückkommend auf die Arbeiten am linken Ufer, sei bemerkt, daß sich hier für die Weichführung und Ablagerung des Materials drei Bahnhöfe notwendig machten, und zwar ein Ueberführungsbahnhof „West“, ein Maschinenbahnhof und ein Anfangsbahnhof. Diese drei Anlagen befinden sich auf dem Ufergelände zwischen den Orten Deutewig und Schänzig. Der Anfangsbahnhof liegt in nächster Nähe von Schänzig. Von hier aus werden, sobald der eigentliche Vorbau der Feldbahn beginnt, die Materialzüge nach festgelegtem Fahrpläne verkehren. Das Verlegen der Feldbahngleise soll sehr schnell vor sich gehen. Es werden täglich etwa 10 Kilometer durch zwei sich halbtägig ablösende Kompanien verlegt, so daß die ganze Trasse der Feldbahn etwa 4 bis 5 Tage Arbeit beansprucht. Die Gleisbohle sind in Länge von 5 Metern auf zehn Eisenbahnschwellen befestigt. Diese Joche werden auf den vorher planierten Erdboden gelegt und die Stöße durch Läden und Bolzen verbunden. Die Bahnhöfeanlagen auf dem linken Ufer sind noch im Bau und werden erst in den nächsten Tagen fertig. Der Materialtransport wird zurzeit mit 8 Zwillingsmaschinen bezw. 16 Einzelmotoren oder „Mingens“ bewerkstelligt. In den nächsten Tagen sollen jedoch noch mehr Lokomotiven eintreffen. Die Telefonanlage, welche auf der ganzen Strecke der Feldbahn ausgeführt wurde, verbindet

auch die einzelnen Bahnhöfeanlagen und Geschäftsräume. Durch die Elbe ist die Leitung mittels Fluß-Kabels, das unterhalb der Brücke verlegt ist, hergestellt. Die Feldbahnbrücke wird täglich von früh 8 bis mittags 1 Uhr für den Materialtransport benutzt. Nach 1 Uhr wird der Transport mittels Weidfähre ausgeführt. Diese Fähre ist an verankerten und mit Schwämmern versehenen Övertauen befestigt. Am Dienstag, den 17. August, wurde die Feldbahnbrücke fertig und am Mittwoch vormittag begann der Materialtransport über die Brücke. Hierbei war auch der Kommandeur der Eisenbahnbrigade, Generalmajor Sturm, anwesend und nahm von dem Fortschreiten der Arbeiten auf beiden Ufern Kenntnis. Während der Zeit von 8 bis 1 Uhr vormittags kann die Elbe an der Uebungsstelle von der Schifffahrt nicht benutzt werden. Die S.-S. Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat deshalb ober- und unterhalb der Uebungsstelle Landungsstellen errichtet und vermittelt den Verkehr durch Umsteigen. In den nächsten Tagen wird es noch lohnen, nach Rünchrig zu fahren, später aber entwidelt sich die Haupttätigkeit der Eisenbahnkompanie auf dem linken Ufer. Da eine derartige Uebung wohl kaum in solcher Nähe und in so großem Maßstabe wieder geboten werden wird, so ist es jedenfalls sehr lohnend, sich diese Arbeiten anzusehen.

Deutliches und Sächsisches.

Riesa, 20. August 1909.

—* Se. Majestät der König traf heute Vormittag kurz nach $\frac{1}{10}$ Uhr mit Befolge im Automobil von Moritzburg kommend an der Feldbahnbrücke bei Rünchrig ein. Nachdem ein Feldbahnzug in Breite der Elbe die Pontonbrücke passiert hatte, bestieg auch der König einen Zug und fuhr mit diesem über die Brücke. Kurz nach $\frac{1}{10}$ Uhr erfolgte die Rückfahrt nach Moritzburg. Die Brücke war mit Flaggen und Wimpeln geschmückt und ein sehr zahlreiches Publikum hatte sich eingefunden.

—* Nach einer Bekanntmachung des Stadtrates in vorliegender Nr. unseres Blattes dürfen am Sonntag, den 22. August, dem ersten Tage des zweiten diesjährigen Schützenfestes, auf dem Schützenplatze Geschillen, Beschlinge und Arbeiter von nachmittags 1 bis nachts 11 Uhr beschäftigt werden.

—* Der am Technikum mit Montag, den 23. August beginnende Kursus für praktische Elektrotechnik dürfte besonders für solche Interessenten zum Besuch zu empfehlen sein, welche sich zum Anschluß an die projektierte Ueberlandzentrale entschlossen, oder technisch mit diesem Projekt zu tun haben, und seien deshalb die Angehörigen des Schlosser- und Schmiedehandwerks dieser Ortschaften (auch die älteren Meister) ganz besonders auf diesen Kursus hiermit nochmals hingewiesen. (Siehe Annonce in gestriger Ausgabe.)

—* Die Einfuhr böhmischer Gerste auf dem Wasserwege hat begonnen. In Letzgen sind dieser Tage