

Riesauer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Telegraphen-Adresse
Tageblatt, Riesa.

Amtsblatt

Verlagsnummer
Nr. 22.

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

Nr. 221.

Dienstag, 23. September 1913, abends.

66. 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 Kaiserl. Postanstalten 1 Mark 65 Pfg., durch den Briefträger frei ins Haus 2 Mark 7 Pfg. Auch Monatsabonnements werden angenommen. Anzeigenannahme für die Nummer des Ausgabeblattes bis vormittags 9 Uhr ohne Gewähr. Preis für die Zeilengruppe 43 mm breite Korpuszeile 18 Pfg. (Vollpreis 12 Pfg.) Zeitraubender und tabellarischer Satz nach besonderem Tarif. Rotationsdruck und Verlag von Renger & Winterlich in Riesa. — Geschäftsstelle: Goethestraße 50. — Für die Redaktion verantwortlich: Kurtur Hagemel in Riesa.

Straßensperrung an der Dschager Straße.

Bei Gelegenheit der Sperrung der Dschager Straße zwischen der Rüdigerstraße und der Moltkestraße wegen Reubelshütterung bis zum 27. September dieses Jahres weisen wir besonders darauf hin, daß die vorhandenen Fußwege nur von Fußgängern benutzt werden dürfen. Alles Fahren, insbesondere auch mit Fahrrädern, und Reiten auf den Fußwegen wird nach der Straßensperrungsordnung bestraft.

Der Rat der Stadt Riesa, am 23. September 1913.

Eingegangen sind folgende Gesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen, die in der Staatsanzeiger eingesehen werden können:

Gemeindesteuergesetz vom 11. Juli 1913. Kirchensteuergesetz vom 11. Juli 1913. Schulsteuergesetz vom 11. Juli 1913. Kirchengesetz, den Haushalt der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinden betreffend; vom 10. Juli 1913. Gesetz, das Kirchengesetz über den Haushalt der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinden betreffend; vom 11. Juli 1913. Verordnung zur Einführung des Kirchengesetzes vom 11. Juli 1913 in der Oberlausitz; vom 12. Juli 1913. Bekanntmachung wegen Einführung des Kirchengesetzes, den Haushalt der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinden betreffend, vom 10. Juli 1913 in der Oberlausitz; vom 11. Juli 1913. Bekanntmachung des Wortlauts der Landgemeindeordnung; vom 11. Juli 1913. Verordnung über Festsetzung, Aufbewahrung und Verwendung von Ärgelien sowie über Lagerung von Roskumtarbid (Ärgelien-Verordnung); vom 22. Juli 1913. Verordnung über die Versorgung bewohnter Elbfahrzeuge mit Trinkwasser; vom 25. Juli 1913. Verordnung zur Ausführung der Elbfahrordnung für die Binnen-schiffahrt auf der Elbe; vom 9. August 1913. Bekanntmachung, betreffend die Elbfahrordnung für die Binnen-schiffahrt auf der Elbe; vom 15. Juli 1913. Verordnung, die

Verleihung des Entgeltungsrechts zum Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Kupferhammer-Grünthal nach Deutschneudorf betreffend; vom 13. August 1913. Verordnung über das Wohnstättenrecht der Arbeiter im Staatsverwaltungsdienste; vom 14. August 1913. Bekanntmachung wegen Änderung der Ordnung für die theologischen Kandidatenprüfungen in Leipzig; vom 18. August 1913. Bekanntmachung, den zwischen Preußen und Sachsen zwecks Fortsetzung einer Verbindungsbahn vom Haltepunkte Tschwitz der Eisenbahnlinie Altenburg—Reiz nach dem neuen Gemeinschaftsbahnhofs Reiz zu dem Vertrage zwischen Preußen, Sachsen und Sachsen-Altenburg vom 12. November 1895, betreffend die staatsrechtlichen Verhältnisse der Altenburg—Reizer Eisenbahn, abgeschlossenen Zusatzvertrages betreffend; vom 18. August 1913. Verordnung wegen Ergänzung der Ausführungsordnung zum Viehweidenabereinkommen zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich-Ungarn vom 28. Februar 1906; vom 18. August 1913. Verordnung, betreffend die Anstellungsgrundsätze; vom 28. August 1913. Kirchengesetz über Kirchengemeindevorstände; vom 10. Juli 1913. Verordnung, die staatliche Genehmigung des Kirchengesetzes über Kirchengemeindevorstände betreffend; vom 27. August 1913. Verordnung zu weiterer Ausführung des Gesetzes vom 20. Mai 1867, das Befugnis zur Aufnahme von Protokollen und zu Beglaubigungen bei Justiz- und Verwaltungsbehörden betreffend; vom 25. August 1913. Rat der Stadt Riesa, am 23. September 1913. Gfm.

Die beiden massiven Schuppen (Scheunen) in der Nähe des Anschlußgleises auf dem Tr. P. Zeitbahn, werden am 25. September 1913, vormittags 10 Uhr in 2 Losen auf Abbruch verkauft. Die vor Abgabe der Angebote einzusehenden Bedingungen liegen im Geschäftszimmer Nr. 19 der Garnisonverwaltung aus.

Königliche Garnisonverwaltung Tr. P. Zeitbahn.

Vertikales und Sächsisches.

Riesa, den 23. September 1913.

— Eine stattliche Anzahl Gäste hatte sich gestern abend im Saale des Co. Jünglingsvereins eingefunden, um den Missionsvortrag der Frau Missionar Oidewage zu hören. Nach einer kurzen, in herzlichen Worten gehaltenen Begrüßungsansprache des Herrn Pastor Römer ergriff Frau Oidewage das Wort, indem sie zunächst in etwa einständigen Worten über ihre Erlebnisse draußen auf den fernsten Missionsstationen berichtete. Sie begann mit einem dankbaren Rückblick auf die Zeit, da sie hier in Riesa als Lehrerin tätig war. Dann führte sie ihre Hörer in schlichter, aber eindringlicher Rede hinaus aufs Feld der Mission. Es war ihre Absicht, Teilnahme und Liebe für das schwarze Volk zu wecken. Das ist ihr größter Erfolg. Sie berichtete zunächst über die Reise ins Innere Afrikas mit ihren vielen Beschwerden und Gefahren. Dann entwarf sie ein anschauliches Bild ihrer Tätigkeit. Wir finden sie zuerst am Allmandscharo, in einer fruchtbaren, großartigen Gegend, wo sie zunächst den Dienst der Krankenpflegerin zu leisten hatte. Gerade diese Arbeit zeigte ihr so recht das Bild der Schwarzen: ihr unbeflegtes, friedfertiges Wesen gegenüber den Weißen, sobald sie deren Hilfe meinten, ihr Mißtrauen wegen der vielen Dinge, die sie nicht verstanden und darum als Werk der Geister ansahen. Der Götterglaube ist ja überhaupt eine Quelle des Übels für die Schwarzen: Geister der Verstorbenen sollen die Krankheiten hervorbringen, darum suchen die „Zauberdoktoren“ sie zu bannen. Der Umstand, daß durch deren irdisches Beginnen nur geschadet, nicht aber geholfen wird, führt sie zu den Missionaren: sie begehren zunächst leibliche Hilfe. Dann spüren sie aber bald, daß der Missionar ihnen noch mehr zu bringen habe. Die Vortragende gibt ein anschauliches Bild des leiblichen Elends der Schwarzen. Sie sind eben keineswegs „glücklich in ihrem Naturzustand“, wie man oft Leute reden hört, sondern haben unter schrecklichen Krankheiten zu leiden, besonders unter Wunden, sowie den furchtbaren Wirkungen des Sandstoffs. Nach dieser düsteren Arbeit erwartete die Vortragende ein sonnigeres Leben: die Arbeit an den Kindern, die sehr zutraulich sind zu der weißen Frau und besonders großes Interesse für Deutschland bekunden, unter dem sie sich eine Art Wunderland denken. Weiter berichtet die Vortragende von den Mühen und Sorgen der Hausfrau drüben im Lande der Unkultur und erzählt voll Humor von den ersten Versuchen des Brotbackens. Vieles muß sich die Hausfrau eben selbst ersinnen, aber das macht gerade die Arbeit froh und angenehm. Die weitere Tätigkeit der Vortragenden spielte sich im viel einsameren und ärmeren Naregebirge ab, wo im Gegenfug zum Gebiet des Allmandscharo eine noch junge Missionsstation bestand und darum die Arbeit den noch heldischen Schwarzen galt. Hier konnte die Vortragende das ganze Elend des Heidentums sehen, wo schon im Anblick ein Leben bedingender Furcht, im Schmutz des Leibes zugleich der Schmutz der Seele zu spüren war. Dort fand sie, mitten drin in der Heidenwelt, die rechten

fördernden Stunden völliger Einsamkeit, in der der Mensch die Gottheit unmittelbar fühlen lernt. Zuletzt arbeitete die Vortragende in Schipatini, wo sie das Werden einer Missionsstation miterlebte, vom einfachen Strohhäus bis zum Bau festerer Wohnhäuser. Dabei werden die Schwarzen zunächst als Arbeiter gebraucht, sie lernen aber bald Frauen zu dem Missionar und werden so empfänglich für höhere Einflüsse, bis sie ihm schließlich sogar ihre Seelenabte offenbaren. Die Vortragende schloß mit der Schilderung des wehmütigen Abschieds von den schwarzen Freunden und fügte daran den Wunsch, daß die Schriften in der Heimat Mitleid und Liebe gegenüber den armen Heiden lernen möchten. Hieraus führte eine große Anzahl herrlicher, klarer Lichtbilder die Anwesenden mitten hinein in das Leben und in die Arbeit auf dem Missionsfelde. Welcher Beifall lohnte die interessanten Ausführungen, und Herr Pastor Römer sprach der Vortragenden noch besonders den Dank der Anwesenden aus. Eine Geldsammlung brachte das schöne Ergebnis von 69 Mark.

— Ein bei ruhigem Wetter und normalem Wasserstand auf der Elbe sehr selten vorkommender Unfall, ein Dampferzusammenstoß, hat sich Sonntag mittag zwischen Mühlberg und Lößnitz ereignet. Der Zusammenstoß erfolgte zwischen dem kurz vor 1 Uhr in Mühlberg erwarteten Personendampfer und einem bergwärts mit einem Schleppzuge fahrenden Raddampfer. Glücklicherweise blieben die beiderseitigen Maschinenräume und Kabinen unberührt; der angerichtete Materialschaden bezog sich auf die Außenseiten und beim Personendampfer auf Wirtschaftsgüter im unteren Raume. Infolge des heftigen Anpralls wurden einige Personen zu Boden geschleudert. — Der Dampfbagger „Simon“, der in diesem Jahre fast sechs Monate dem Deckerbau bei Dörschlag durch Waggerearbeiten bei Mühlberg gebient hat, hat diese Tätigkeit dort eingestellt und liegt seit Sonnabend an der Hafenanbindung in Mühlberg. Er hat die Aufgabe, in den nächsten Wochen den Hafen auszubaggern.

— Als eine Seltenheit wurde uns heute eine Kartoffel (Sorte „Imperator“) überbracht, die das ansehnliche Gewicht von 750 Gramm hat. Sie ist auf einem Felde in Langenberg geerntet.

— Zu dem auch vom Riesauer Tageblatt veröffentlichten Ergebnis der Erhebungen, welche die Handelskammer Dresden über den Umfang und die Art der durch das Kaisermandat über 1912 verursachten Störungen des Güterverkehrs veranfaßt hat, werden in den Dresden. Nachr. längere Ausführungen gemacht, die zur weiteren Klärung des Sachverhalts beitragen sollen. Es heißt da u. a., daß den Abtransport des weitaus größten Teils der Truppen die sächsische Staatsbahn zu übernehmen hatte. Sie hatte in 125 Militärsügen rund 69 000 Offiziere und Mannschaften, 13 000 Pferde, 1000 Fahrzeuge und 596 000 Kilogramm Militärgut zu befördern, und außerdem 122 Reerzüge zu fahren. Diese schwierige Aufgabe hat sie ohne jede Störung bewältigt, und es sind die außerordentlichen Leistungen der Verwaltung und ihrer

Angestellten von berufener Stelle anerkannt worden. Wenn dieser gewaltige Aufwand auch vorauszufragen war und man sich mit Ausbietung aller Kräfte bemühte, seiner Herr zu werden, so waren doch Störungen auf einigen für den Güterverkehr wichtigen Bahnhöfen nicht zu verhindern. Verschärft wurden diese Verhältnisse durch Störungen des Güterverkehrs in benachbarten Bezirken, die auf das sächsische Netz zurückwirkten. In besonders ungünstiger Lage befand sich der Bahnhof Riesa, an den nicht nur der Umschlagsverkehr, sondern auch der starke Übergangsverkehr mit den in Elsterwerda anschließenden preussischen Linien die größten Anforderungen stellten. Hier nahmen die Störungen einen solchen Umfang an, daß sie trotz aller Anstrengungen erst nach einigen Wochen behoben werden konnten. Hier sei eingeschaltet, daß eine erneute Erweiterung dieses Bahnhofes bald durchgeführt werden wird. Eine unvermeidliche Begleiterscheinung dieser und der außerhalb Sachsens eingetretenen Verkehrsstörungen und des durch sie verlangsamten Umlaufs der Wagen war ein Mangel an Wagen, der zum Teil auch schon durch die starke Beanspruchung des Güterwagenparkes für die Militärtransporte herbeigeführt worden war. Wenn auch dieser Wagenmangel nicht entfernt den Umfang angenommen hat, wie der Handelskammer Dresden berichtet worden ist, die davon spricht, daß oft nur ein Drittel der angeforderten Wagen oder weniger gestellt worden sei, und wenn auch bekanntermaßen bei Wagenmangel die Bestellungen über den wirklichen Bedarf erheblich hinauszugehen pflegen, so soll doch nicht bestritten werden, daß der Mangel empfindlich war. Er beschränkte sich nicht auf das sächsische Netz und war in erster Linie nicht sowohl auf Unzulänglichkeit des Wagenparkes, als vielmehr auf die gestörten Verkehrsbedingungen zurückzuführen. Die in dem Deutschen Staatsbahnenverband zusammengeschlossenen deutschen Staatsbahnverwaltungen lassen es indessen an einer stetigen Vermehrung des Güterwagenparkes nicht fehlen, beispielsweise beträgt im Jahre 1913 die Vermehrung der Wagenzahl 7 Prozent, und dies bedeutet für Deutschland die Neubeschaffung von nicht weniger als rund 40 000 Güterwagen für den Betrag von etwa 120 Millionen Mark. Dabei wächst der Fassungsraum in noch stärkerem Verhältnis, weil bei Neubeschaffungen Wagen unter 15 Tonnen Ladegewicht überhaupt nicht mehr gebaut und bei dem jährlichen Ersatz alter Wagen anstatt der 10- und 12 1/2-Tonnen-Wagen ebenfalls nur Wagen mit mindestens 15 Tonnen Ladegewicht angeschafft werden. Im übrigen muß immer wieder betont werden, daß die Eisenbahnverwaltungen bei wirtschaftlicher Betriebsführung nicht eine solche Wagenzahl vorrätig halten können, wie sie erforderlich wäre, um in den verhältnismäßig kurzen Zeiten stärksten Verkehrs, z. B. während der Herbstmonate, allen Anforderungen sofort zu entsprechen. Es würde sonst ein großes Kapital während des größten Teiles des Jahres ungenutzt bleiben. Auch die Privatindustrie kann bei besonders starker Beschäftigung nicht immer alle