

Die Hauptpunkte des Umschlags- und Durchgangsverkehrs auf der sächsischen Elbe sind Schandau an der Zollgrenze gegen Böhmen, die Residenz Dresden mit ihrem großen Bedürfnis an Baumaterial, Nahrungsmitteln, industriellen Rohstoffen und ihrem großen Personenverkehr, und nicht zuletzt Riesa-Orbda mit seinen vorzüglichen Eisenanlagen und seinen günstigen Verbindungen nach Chemnitz und Leipzig. Daher machten sich auch größere Anlagen von Verkehrshäfen nötig, die in Riesa 1886-88, in Dresden 1890-95 ausgeführt wurden. In Schandau liegt der gesamte Umschlags- und Durchgangsverkehr einschließlich Fischholz von 1 Million (Jahresdurchschnitt von 1876 bis 1880) auf 3,6 Millionen Tonnen (Jahresdurchschnitt von 1906-10), also um 260 Proz.; für Dresden wuchs dieser Verkehr von 1 1/2 Mill. auf 5 Mill. Tonnen, also um 300 Proz., und Riesa verzeichnet sogar ein Wachstum des Verkehrs von 1 Mill. auf 5,9 Mill. Tonnen Jahresdurchschnitt, also 490 Proz.!

Zu Tal werden besonders Braunkohlen, Holz, Steine, Zuder, Gerste, Obst, zu Berg Düngemittel, Petroleum, Minerale, Erze, Koh-, Bruch- und verarbeitetes Eisen, rohe Baumwolle, Reis befördert. Die Leipziger Kaufmannschaft birgt in der Sonderausstellung des Abnigreichs Sachsen nicht weniger als 256 Proben von Gütern, die aus allen Erdteilen die Elbe aufwärts bis nach Riesa und weiter verschifft werden. Leider stehen augenblicklich infolge des großen Wettbewerbs der Gesellschaften die Schlepplöhne außerordentlich niedrig; für 100 Rg. zählt man von Hamburg bis Magdeburg 7, bis nach Sachsen hierzu 20 Pf. Schlepplohn, ein Satz, der kaum noch einen Verdienst abwirft. Die Raddampfer werden sich Stromaufwärts an der von Hamburg bis an die sächsische Landesgrenze reichenden, 823,750 Kilometer langen Reite empor; Stromabwärts benutzt man Schiffschrauben zum Antrieb. Die Größe des Güterverkehrs hängt von den jeweiligen Wasserständen und der Anzahl der Schiffschiffe ab. War schon das Hochwasser von 1897, als die Weisheit viel Geröll mit sich brachte, sehr hinderlich für den Güterverkehr, so war dies noch mehr der Fall in den wasser-

armen Jahren 1904 und 1911, so daß in beiden Jahren der Kilometerverkehr um rund 1 Mill. Tonnen gegen das Vorjahr fiel. Am stärksten war Riesa benachteiligt, wo der Güterverkehr von der hohen Höhe von 5,8 Mill. 1910 auf 3,4 Mill. Tonnen 1911 fiel, während er 1912 wieder 6 Mill. Tonnen erreichte. Von dem Umschlagsverkehr in Riesa entfallen auf Getreide, Futter, Düngemittel und Holz 17 Proz., auf Samen, Wurzeln, Haare, Wolle, Hanf, Jute 16 Proz., auf Oel 9 Proz., Kohlen und Steine 8 Proz., Erze, Metalle, Eisenfabrikate 7 Proz., Geden, Riese 5 Proz., Kolonialwaren, Chemikalien und Drogen 5 Proz.

Neben dem Güterverkehr ist auch die Personenschifffahrt räumlich gestiegen; es verkehrten 1876 in Schandau 529 Personendampfer, 1912 dagegen 1555; in Dresden stieg die Zahl von 1006 auf 1637, in Riesa von 171 auf 862 Personendampfer im gleichen Zeitraum. Die sächsische-böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die auf der Strecke Dresden-Weißeritz im Böhmen und Mühlberg in Preußen den Personenverkehr vermittelt, befördert jährlich zwischen 3 und 3 1/2 Millionen Personen, von denen auf die Strecke Dresden-Weißeritz rund 2 1/2 Millionen und auf die Strecke Dresden-Meißen-Mühlberg etwa 800000 entfallen. Die Zahl der jährlich die Zollgrenze bei Schandau passierenden Schiffe verschiedener Gattung schwankt zwischen 10- und 12000 zu Berg und zu Tal; außerdem gingen sowohl 1905 als auch 1906 über 300000 Tonnen Fischholz zu Tal.

Im Vergleich zur sächsischen Staatsbahn ist der Verkehr auf der Elbe viel bedeutender gestiegen, ein Beweis dafür, daß die Stromregulierung die Hauptursache dafür war; erst an zweiter Stelle haben auch die Bevölkerungszunahme und die industrielle Entwicklung ihren Einfluß mit ausgeübt. Durch Vertiefung des Fahrwassers und Beschaffung größerer Fahrzeuge ist der Güterverkehr in der Lage, den neuzeitlichen Forderungen entsprechend den Güterverkehr wirtschaftlich zu gestalten. Die Stromsohle ist wesentlich vertieft worden, so daß die Wasserstände an den Pegeln nicht mehr so hoch wie vor 1850 erschienen. Im wasserarmen Jahre 1911 bezifferte sich die Abfuhrmenge auf 7,9 Milliarden Kubikmeter, im besonders wasserreichen Jahre 1910 dagegen auf 13,5 Milliarden Kubikmeter. Die Stromregulierungs- und Unterhaltungsarbeiten leitet der Staatswasserbauhof in Pleschen, der zugleich eine Werftanlage mit Werkstätten besitzt; Zweigniederlagen bestanden sich in Pirna, Meißen und Orbda. Es sind für diese Zwecke 5 Dienstdampfer für den Schleppdienst („Sachsen“, „Pirna“, „Meißen“, „Dresden“ und „Riesa“), 5 Dampfbagger, 77 Baggerkrämer, 1 Taucherboot, 3 Taucherapparate für Einzeltaucher, 12 Arbeiterwohnschiffe (Baubüdenzillen), 9 Steinhebevorrichtungen und 3 Steinschleppvorrichtungen vorhanden.

Vergleicht man die durchschnittliche Dichte des über 1 Kilometer sich bewegenden Verkehrs, so ergibt sich für die Elbe eine Steigerung von 1 Million (1876-1880) auf 4,3 Millionen Tonnen (1906 bis 1910), d. h. um 321 Prozent, für die Staatsbahnen von 0,42 Millionen auf 0,66 Millionen Tonnen oder um 57 Prozent, und für die Staatsstraßen von 0,0025 auf 0,0038 Millionen Tonnen, d. h. um 68 Prozent. Dabei wuchs die Länge der Eisenbahnen in Sachsen von 1777 Kilometer (1876-1880) auf 3262 Kilometer 1910, also um 84 Prozent, während die Länge der Elbschifffahrt in Sachsen (122 Kilometer) sich gleichbleibt; die Staatsstraßen verminderten ihre Länge von 3718 Kilometer auf 3583 Kilometer oder um 3 1/2 Prozent. Die Bevölkerungszunahme Sachsens betrug in der gleichen Zeit 62 Prozent.

Überblicken wir das Ganze, so ist der Anteil der Elbe an der Güterbewegung Sachsens in erfreulichem Steigen begriffen und damit zugleich auch der Anteil, den uns diese große unentbehrliche Lebensader an jenem unerschöpflichen Reichtum der Seevölker sichert, indem sie über Hamburg hinaus Beziehungen vermittelt mit allen Gestaden der Welt, wo andre Völker ihre Gewinne einheimen. Die

beispiellose Billigkeit des Wasserweges die Elbe auf- und abwärts ist jene unüberwindliche Anziehungskraft aus auf alle, die etwas zu verkaufen haben oder Güter nach Sachsen hereinbringen; daß unser Staat die Bedeutung und den Wert dieser Lebensader klar erkennt und möglichst günstige Wirkungen daraus für unser Volk zu gestalten gewillt ist, beweist die stetige Fürsorge, welche die sächsische Verwaltung der Stromregulierung und dem Ausbau ansehnlicher Häfen und sonstiger Verkehrsrichtungen zuwendet. So entwickelt die Elbschifffahrt sich immer mehr zu einer wichtigen Ergänzung unseres dichten Eisenbahnnetzes, insofern nämlich, als sie in der Hauptsache die Beförderung der geringwertigen Massengüter und Rohprodukte besorgt, während der Eisenbahn, abgesehen von der weiteren Bestellung dieser Güter, die Beförderung der Personen, der Post und derjenigen Güter, die auf Grund ihres Wertes auch höhere Frachtkosten vertragen, nach wie vor vorbehalten wird. Ein schädlicher Wettbewerb zwischen beiden ist auf diese Weise ausgeschlossen, Eisenbahn und Elbschifffahrt werden sich vielmehr gegenseitig befruchten und ergänzen, da für jedes großgewerbliche Unternehmen der billige Wasserweg selbstverständlich erwünscht, der Eisenbahnanschluß mit seiner Regelmäßigkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit und Schnelligkeit aber jederzeit unbedingt nötig ist.

### Kunst und Wissenschaft.

„Magdalena“ von Ludwig Thoma im Dresdner Alberttheater. Aus Dresden wird uns berichtet: Die Voraussage, daß das neue Albert-Theater im Dresdner Theaterleben eine sichtbare Wende auslösen werde, hat sich voll und ganz bestätigt. Die Eröffnung des dreitägigen Volksstückes „Magdalena“ von Ludwig Thoma am Sonnabend abend brachte dem Leiter Maxime René und dessen tatkräftigen Mitarbeiter, dem Dramaturgen Dr. Zimmermann abermals einen großen Erfolg. Ludwig Thoma, der beste Kenner oberbayerischer Volksleben hat sich mit urkräftigen Bauerngeschichten und mit satirischen Simplismusk-Gehten, die er bezeichnend selbst „Wobbeln“ betitelt, seinen weithin bekannten Namen gemacht. Als der Dichter vor einem Jahre mit einem Volksstück „Magdalena“ hervortrat, war man überrascht, den Humoristen auf tragischem Gebiete zu treffen. Ein Vorfall im Dachauer Kreise, der kriminalistischen Charakter trug, gab ihm Anlaß zu seinem neuesten Volksstück „Magdalena“, in dem er die psychologische Erklärung für die jähre Tat eines Vaters an seiner mißratenen Tochter aus der feindlichen Festhaltung des Dorfes und den besonderen stillosen Anschauungen der Dörfler zu geben sucht. Mit der geradlinig aufsteigenden Handlung und dem unerwarteten, aber innerlich wohl vorbereiteten Gewaltschluß hat Thoma eine Bauerntragödie geschaffen, die ihren eigenen Ton hat, und in ihrer Art weder an Angenreuer auf der einen Seite, noch an Ganghofer auf der anderen Seite gemahnt, sondern in der Kraft der Gestalten und der Schicksale der Umwelt etwa mittelmäßig zwischen diesen beiden steht. — Die Darstellung war in jeder Beziehung glänzend. Maxime René als Vater, Willy Kleinschegg als Anwalt und namentlich Franziska René-Hilpert als Magdalena schufen prächtige Gestalten des oberbayerischen Volkslebens. Das Haus stand völlig unter den ergreifenden nachhaltigen Eindrücken, ließ aber durch langanhaltenden starken Beifall, der am Schluß sich zu einer großen Kundgebung für Thoma und die Darsteller gestaltete, erkennen, daß die Aufführung viel für die Pflege des Volksstückes im Alberttheater bedeuten und vertiefen wird.

**Kombella** Nach dem Rasieren eine Wohltat. Tube 20, 50, 100 Mg. In jedem Apotheken-Preparat erhältlich.

die nichtfettende Hautcreme

## NACKE



### Lastkraftwagen

80-100 Zentner Tragkraft, der vom kgl. preuss. Kriegsministerium subventionierten neuen Type.

Subvention 5000 Mark.

Nacke-Lastkraftwagen zeichnen sich aus durch erstklassige, auf langjähriger Erfahrung beruhende Konstruktion, mustergültige Arbeit, sparsamen Betrieb und beste Leistungen.

Verlangen Sie gratis und franko Spezialinformationen.

E. Nacke Automobil-Fabrik Coswig-Sachs.

### Der Kampf um das Majorat.

Roman von Ewald Aug. König. 50

„Sie wollen also nicht, daß diese Angelegenheit nach meinen Wünschen geordnet wird?“ fragte Dagobert unwillig. „Machen Sie sich deshalb doch keine Sorge, es findet sich wohl einmal eine Gelegenheit zur Revanche, lieber Freund, einer solchen Kleinigkeit wegen werden wir uns doch nicht entzweien. Lassen wir die Sache auf sich beruhen, die Karten mögen später einmal entscheiden, wenn der Gewinn zufallen soll, der mir, offen gestanden, nicht einmal Freude macht. Ich betrachte das Spiel nur als ein Mittel zur Zerstreung, freilich hat es seinen Reiz, wenn nicht dabei die Möglichkeit eines realen Gewinnes geboten wird, und weil das nicht zu vermeiden ist, so bin ich lieber der verlierende Teil.“

„Das kann ich von mir gerade nicht behaupten,“ sagte Dagobert.

„Ja, lieber Freund, Sie können auch noch nicht über Ihre Vermögen frei verfügen,“ scherzte der Graf.

„Ich habe mir drüber genug erworben, um, wenn es sein müßte, auf mein Erbe verzichten zu können.“

Dagobert hatte sein Feilstück bebaut und stand nun von seinem Sitz auf, um sich zu verabschieden.

„Ich will Sie nicht zurückhalten,“ sagte der Graf, den Handdruck erwidert, „wann sehen wir uns wieder?“

„Bin ich Ihnen nicht Revanche schuldig?“

„Damit eilt es nicht.“

„Wenn es Ihnen genehm ist, heute abend.“

„Ich werde Sie gern erwarten. Wir souperieren hier.“

Dagobert war verstimmt, als er die Treppe hinunterstieg, die Verpflichtung, im Kartenspiel Revanche geben zu müssen, ärgerte ihn.

Er erinnerte sich dunkel, daß er am Abend vorher viel verloren hatte, und wenn er sich auch sagen mußte, daß das Benehmen des Grafen in jeder Weise nobel gewesen war, so bedrückte ihn doch der Gedanke, der Schuldner dieses Mannes geblieben zu sein.

Er hätte ihm lieber das Geld gezahlt, nun war er durch Verpflichtungen an ihn gefesselt, sein Vorfall, dem Kartenspiel fernzubleiben, wurde dadurch über den Haufen geworfen.

Im übrigen mißfiel ihm der Graf nicht, im Gegenteil, er hatte einen durchaus günstigen Eindruck auf ihn gemacht, er glaubte, auf die Freundschaft dieses Edelmannes stolz sein zu dürfen.

In dem Gasthause angelangt, in dem sein Pferd stand, schwang er sich in den Sattel, langsam und in Gedanken versunken schlug er den Heimweg an.

Und dann gedachte er auch Röschens, die er gestern nicht gesehen hatte und zu der sein Herz ihn unwiderstehlich hingog.

Er hatte schon manche Stunde in der Waldheimlichkeit mit ihr verplaudert, ihr reiches Wissen, ihre Gemütsstärke, ihr einfaches, natürliches und dennoch aristokratisches Wesen bewundert, ihr schönes Bild war seinem Herzen tief eingepreßt, und er wünschte, daß auch sie ihn gerne kommen ließ.

Das Rollen eines Wagens weckte ihn aus seinen Träumen, im nächsten Augenblick rief eine bekannte Stimme seinen Namen.

Es war der Kuttmeister von Schwind, der im offenen Wagen mit seiner Tochter nach Eichenhorst fuhr, um der Einladung der Baronin Folge zu leisten.

Der alte, joviale Herr lächelte geheimnisvoll, als er Dagobert, der jetzt neben ihm ritt, die Hand reichte.

„Sie waren gestern abend im Ratskeller, sahen mich aber nicht,“ sagte er, und es klang wie leise Ironie aus dem Tone, den er anschlug, heraus. „Es war wohl ein sehr fideles Abend?“

„Ich kann es nicht behaupten,“ erwiderte Dagobert, den diese Frage peinlich berührte, „wir gingen in den Pariser Hof, und ich sah Sie nach dem Souper so ermüdet, daß ich vorzog, dort zu übernachten.“

„Darf man fragen, wer der Herr ist, der Sie begleitete?“

„Graf Morray aus Ungarn.“

Der Kuttmeister blickte gedankenvoll in die Ferne hinaus und ließ den Schnurrbart einige Mal durch die Finger gleiten.

„Er hat auf mich keinen guten Eindruck gemacht,“ sagte er. „Besonders schaute Dagobert, der unterdessen mit Drountine sich unterhalten hatte, dem Kuttmeister an.“

„Was finden Sie denn an ihm anzusehen?“ fragte er.

„Es liegt in seinem Blick etwas, das mir nicht gefällt; ich glaube, er hat keinen aufrichtigen Charakter.“

„So rasch darf man nicht urteilen,“ sagte Dagobert, der sich sofort derselben Erklärung Theodorens erinnerte; „ich war den ganzen Tag mit ihm zusammen und habe gefunden, daß er nicht nur ein liebenswürdiger Gesellschaftler, sondern auch jeder Hölle ein Edelmann ist.“

„Nun, ich kann mich ja irren,“ erwiderte der alte Herr achselzuckend, „im allgemeinen gebe ich viel auf den ersten Eindruck, und als ein alter Mann, der stets mit offenen Augen um sich blickt, habe ich manche Erfahrung gemacht.“

„Der erste Eindruck täuscht oft,“ sagte Leontine, der die Wolken auf der Stirne Dagoberts nicht entgingen, „der Herr Morray wird nicht so unvorsichtig sein, sich innig an einen Menschen anzuschließen, bevor er ihn geprüft hat.“

„Ich danke Ihnen, gnädiges Fräulein,“ erwiderte Dagobert, „in der Tat, diese Unvorsichtigkeit werde ich nicht begen.“

„Verzeihen Sie, wenn ich als alter treuer Freund Ihrer Mutter Sie an die Vergangenheit erinnere. Die Möglichkeit ist nicht ausgeschlossen, daß man auch heute wieder einen Besucher Ihnen zur Seite gibt, um Sie auf Wege zu führen, auf denen Sie Ihre Erbe verlieren können! Denken Sie an die Bestimmung des Familienstatuts, sobald ein Ankel auf Ihrer Ehre ruht, bleiben Sie von der Erbfolge ausgeschlossen. Ich weiß nicht, ob meine Besichtigungen begründet sind, aber ich betrachte es als Freundschaftspflicht, Sie zu warnen.“

Dagobert konnte dem alten Herrn wegen dieser Warnung nicht zürnen, die er jedem andern als persönliche Beleidigung angerechnet haben würde. Deshalb hatte Graf Morray ihm die Zigarre gegeben, die seine Sinne betäubte? Hatte er diese Wirkung vorausgesehen und beabsichtigt? Deshalb hatte er ihn zum Spiel aufgeführt?

„Ich erkenne das alles jetzt in einem ganz andern Lichte. Aber sein Verdacht erheitet doch wieder einen Stoß durch die Erinnerung daran, daß Graf Morray sich geweiht hatte, den Gewinn in Empfang zu nehmen. Oder war es dabei nur auf die Revanche abgesehen, die den Spielstapel wieder in ihm wecken sollte? Er preßte die Unterlippe zwischen die Zähne, starr ruhte sein Blick auf dem Herrnhause, das in der Ferne sichtbar wurde.