

Riesauer Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Telegraphen-Adressen
„Tageblatt“, Riesa

Amtsblatt

Gründungsstelle
Nr. 20.

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

Nr. 250.

Montag, 27. Oktober 1913, abends.

66. Jahrg.

Das Riesauer Tageblatt erscheint jeden Tag abends mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. 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. Anzeigen-Nachnahme für die Nummer des Ausgabestages bis vormittag 9 Uhr ohne Gewähr. Preis für die Kleinzeile 40 zum dreizehnköpfigen 18 Pfg. (Vollpreis 12 Pfg.) Zeitraubender und tabellarischer Satz nach besonderem Tarif. Notationsdruck und Verlag von Langer & Winterlich in Riesa. — Geschäftsstelle: Goethestraße 50. — Für die Redaktion verantwortlich: Arthur Dähnel in Riesa.

Der Fouragehändler Otto Ulbricht in Gröbza beabsichtigt, auf dem Grundstücke Ortsl.-Nr. 107 B für Gröbza eine

Kleinviehflächterei-Anlage

zu errichten.

Gemäß § 17 der Reichsgewerbeordnung in der Fassung vom 26. Juli 1900 wird dies mit der Aufforderung hierdurch bekannt gegeben, etwaige Einwendungen hiergegen, soweit sie nicht auf besonderen Privatrechtstiteln beruhen, bei deren Verlust binnen 14 Tagen vom Erscheinen dieser Bekanntmachung an gerechnet, hier anzubringen.

Großenhain, den 24. Oktober 1913.

2384 a F. Königl. Amtshauptmannschaft.

Dienstag, den 28. Oktober 1913, vormittag 10 Uhr,

soll im hiesigen Auktionslokale ein Schreibisch gegen sofortige Barzahlung meistbietend versteigert werden.

Riesa, den 27. Oktober 1913.

Der Gerichtsvollzieher des Königl. Amtsgerichts.

In der Gemeinde Pochra sollen ca. 300 m Graben gehoben werden. Hierauf Reflektierende wollen sich an Unterzeichneten wenden.

Der Gemeindevorstand.

Freibank Zeithain.

Morgen Dienstag früh 7 Uhr gelangt das Fleisch einer fetten Kuh, roh, Bund 50 Pfa., zum Verkauf.

Der Gemeindevorstand.

Freibank Gröbza.

Dienstag, den 28. Oktober 1913, vormittag 8 Uhr wird rohes Rindfleisch verkauft. Preis 50 Pf. für 1/2 kg.

Gröbza, am 27. Oktober 1913.

Der Gemeindevorstand.

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

Die Geschäftsstelle.

Deutsches und Sächsisches.

Riesa, den 27. Oktober 1913.

— Tagessordnung zur Sitzung des Stadtverordneten-Kollegiums am Dienstag, den 28. Oktober 1913 abends 6 Uhr: 1. Stadtratwahl. 2. Ortsgesetz über die Anbringung, Instandhaltung und Besteuerung von Reklameschildern, Reklameschriften und Plakaten im Stadtbezirk Riesa. 3. Ratsschluss, betreffend die Begründung einer Abgabenstelle für die Steuerklasse in der Klasse der Expedienten mit Wirkung vom 1. Januar 1914 ab. Mitteilungen. Nichtöffentliche Sitzung.

— Die am Sonnabend abend in der Elbterrasse vom Bürgerverein abgehaltene öffentliche Versammlung, die sich mit der Nordostbahn-Angelegenheit befaßte, war von etwa 100 Personen besucht. Unter den Erschienenen befanden sich auch Herr Landtagsabgeordneter Beda-Wurgen und mehrere Mitglieder der städtischen Kollegien. Der Vorsitzende des Bürgervereins, Herr Vandirektor Romberg, begrüßte die Erschienenen und wies darauf hin, daß die Versammlung dazu dienen sollte, ein Bild von dem gegenwärtigen Stande der Nordostbahn-Angelegenheit zu geben, aber auch zu zeigen, daß in Riesa ein erhebliches Interesse an dem Zustandekommen der Nordostbahn bestehe. Hierauf nahm Herr Bürgermeister Dr. Scheider das Wort und führte aus, daß die Bestrebungen auf Schaffung einer direkten von Norden Sachsens durchquerenden Eisenbahnlinie von Leipzig bezw. Riesa nach der Lausitz schon alt seien. Schon in den 70er Jahren sei von den beteiligten Städten auf die wirtschaftliche Bedeutung einer solchen Bahnlinie hingewiesen worden. Welche Bedeutung eine gerade Wege durch Sachsen hindurchgehende Bahnlinie, die von Riesa über Großenhain, Königsbrück, Ramenz mit Anschluß nach Bautzen und Löbau eine direkte Verbindung mit Görlitz und Schleien herstellen würde, für den Durchgang und den lokalen Verkehr habe, zeige ein Blick auf die Karte. Man sehe da, daß von dem großen, Sachsen durchziehenden Schienenstrang, der von Reichenbach über Dresden nach Sachsens Ostgrenze gehe, sobald er die Mitte Sachsens erreicht habe, eine ganze Anzahl Stichbahnen abzweigten, die im Lande verließen, weil sie auf sächsischem Gebiet keine Verbindung hätten. Das Kennzeichen dieser sämtlichen Stichbahnen sei, daß sie sich alle nordwärts ohne Verbindung miteinander bewegten, so daß das sächsische Eisenbahnnetz eine Anzahl von den Hauptbahnen ausgehende Nebenbahnen habe, die an der Peripherie des Landes keine Verbindung hätten und ein großes Loch im Eisenbahnnetz bildeten. Deshalb sei im nordöstlichen Teile Sachsens der Bahnverkehr auf ungerechtfertigte Umwege angewiesen. Die Bevölkerung müsse wiederholt umsteigen und mehr ausgeben. Es sei das ein Uebelstand, der eine volle Entlastung der Straße hinterhalte. Ein nicht unbeträchtlicher Teil des Güterverkehrs werde von Sachsen hinweggeführt. Man könne wohl sagen, daß die preussische Linie Halle—Eilenburg—Falkenberg—Gorka—Görlitz eine Konkurrenzbahn für unsere Dresden—Leipziger Linie sei und daß sie in Sachsen ersetzt werden könne durch die angestrebte Nordostbahn. Die Nordostbahn sei auch militärisch von nicht unwesentlicher Bedeutung, da sie eine Verbindung zwischen den Truppenübungsplätzen Zeithain, Königsbrück und Glauchwitz und auch mit dem neu geschaffenen Flugplatz

bei Großenhain gewährleistete, ebenso auch von Nutzen für die anliegenden Remontedepots sein werde. In wirtschaftlicher Beziehung würde die Bedeutung der Nordostbahn nicht minder groß sein sowohl für den lokalen Verkehr wie für den Durchgangsverkehr. Es sei eine anerkannte Tatsache, daß neue Verkehrsmittel den Verkehr immer neu zu beleben pflegen, neues Leben entfalten und erblühen lassen. Durch die Königl. Staatsregierung und die Ständekammern habe das Projekt dankenswerterweise wiederholt eine wohlwollende Beurteilung erfahren. Die Regierung habe im letzten Staatshaushalt als erste Rate für den Bau der Strecke Radibor—Ramenz 500000 M. eingestellt und mit den Interessenten Verhandlungen wegen Abtretung des Areals angeknüpft. Man müsse der Staatsregierung für dieses Wohlwollen dankbar sein. Wenn sie aber der Nordostbahn die Bedeutung für den Durchgangsverkehr abspreche und sie lediglich als Nebenbahn bauen wolle, so könne man darin der Staatsregierung nicht beistimmen. In zwei Dekreten habe sie ausgesprochen, daß die Nordostbahn, wenn ihr näher getreten wird, nur als eine den örtlichen Interessen dienende Nebenbahn gedacht werden könne. Ferner stehe sie auf dem Standpunkt, daß die Nordostbahn von Ramenz allmählich weiter über Königsbrück nach Priesewitz geführt werden solle, von wo Großenhain und Riesa Anschluß finden würden. Hiermit setze die Regierung sich in Widerspruch mit einem Dekret, in dem sie die Nordostbahnstrecke Weissenberg—Radibor vertreten habe. In diesem Dekret bezeichne die Regierung die Nordostbahn als Durchgangsbahn, die für militärische Interessen wertvoll sei und Dresden im Güterverkehr entlasten werde. Trotz des jetzigen Standpunktes der Regierung brauche man nicht zu befürchten, daß die Idee einer Durchgangsbahn nun tot sei. Die Finanzdeputation B der Zweiten Kammer habe eine andere Stellung eingenommen. Sie habe erkannt, daß doch wohl die Nordostbahn allmählich auch als Durchgangsbahn in Betracht kommen könnte. Da also die Staatsregierung selbst den Standpunkt früher eingenommen habe, den wir jetzt einnehmen, da ferner die Finanzdeputation B nicht auf dem die Durchgangsbahn ablehnenden Standpunkt der Regierung stehe, dürfe man hoffen, daß es gelingen werde, die Ansicht der Regierung zu erschüttern. Es müsse in einer neuen Petition nachgesucht werden, daß die Bahn nicht von Ramenz über Königsbrück nach Priesewitz geführt werde, sondern von Ramenz über Königsbrück, Niederebersbach, Großenhain, Wildenhain, Zeithain nach Riesa. Der Hoffnung, daß Riesa als Kopfstation diese Bahn erhalten werde, sei auch in der Ersten Kammer Ausdruck gegeben worden. Redner führt dann u. a. noch aus, daß die Nordostbahn dem Anschluß an Riesa—Leipzig dienen solle und unter dem Gesichtspunkt größerer Interessen, nicht unter dem Gesichtspunkt lokaler Interessen gestellt werden müsse. Es gelte eine Nordostbahn vom Riesauer Elbhafen bis in die industrielle Lausitz hinein zu schaffen. Das sei auch die Lösung der Petition gewesen, die im Jahre 1911 von den interessierten Städten an die Staatsregierung und die Ständekammern gerichtet worden sei, und gerade wir in Riesa müßten bestrebt sein, zu erreichen, daß bei allen künftigen Arbeiten diese Lösung festgehalten werde und daß wir eine Durchgangsbahn nach der Lausitz bekommen. Das sei der Standpunkt, den einzunehmen Redner für Riesa allein für richtig halte, und nicht nur

für Riesa, sondern auch für Großenhain und die weiter ostwärts an der Bahn gelegenen Städte. Den Ausführungen des Herrn Bürgermeisters folgte lebhafter Beifall. Nunmehr erteilte Herr Direktor Romberg Herrn Oberlehrer Regischaum die Antwort, der sich seit langer Zeit mit der Nordostbahn beschäftigt hat und mit Erfolg für sie eingetreten ist. Im Jahre 1899 seien wir erstmalig soweit gewesen, daß die Königl. Staatsregierung ernstlich Stellung zu der Frage einer sächsischen Nordostbahn genommen habe. Es seien damals bereits die genauen Vorarbeiten für eine Linie Riesa—Großenhain—Königsbrück—Ramenz—Löbau, die als Hauptbahn betrieben werden sollte, vorgenommen worden und die Staatsregierung habe die Bedeutung einer solchen Bahn anerkannt. Auf den damals von der Regierung vertretenen Grundrissen hätten die Interessenten der Nordostbahn weitergebaut. Redner weist ebenfalls auf die preussische Parallelbahn Halle—Eilenburg—Falkenberg—Gorka—Görlitz hin, auf der auf Thüringen oder der Lausitz kommende Güter ihren Weg an Sachsen vorbei und um Sachsen herum nehmen. Ein direkter Schienenweg von Riesa nach Löbau werde große wirtschaftliche Bedeutung erlangen, dafür spreche der Ausbau des Leipziger Hauptbahnhofes, der Elbhafen bei Riesa—Gröbza, die zu erwartenden Transporte an Steinmaterial, Ton und Kohlen und vor allem auch die blühende Industrie und Landwirtschaft der Lausitz. Als Ausgangspunkt der Nordostbahn könne nur Riesa in Betracht kommen, das jetzt schon der wichtigste Punkt an der Hauptlinie Dresden—Leipzig sei. Mit der Nordostbahn werde die sächsische Weiterführung der Leipzig—Riesauer Strecke herbeigeführt. Von Riesa aus biete sich auch günstige Verbindung ins Innere Sachsens. Auch der Güterumschlag werde sich in Riesa billiger und bequemer ermöglichen als anderswo. Der Bau der Bahn nach Großenhain weise keine wesentlichen Schwierigkeiten auf, auch die Einführung der Bahn in die Großenhainer Bahnhofsanlagen nicht. In Priesewitz reichten die Verhältnisse zurzeit noch aus, die Einrichtungen für die Nordostbahn würden aber größere Aufwendungen nötig machen. Wichtig sei auch, daß die Nordostbahn nicht an einem toten Punkte an der Grenze ausmünde; sie müsse vielmehr beim wichtigsten Punkte abschließen und das sei Löbau, das Kreuzungs- und Ausgangspunkt wichtiger Bahnen sei. Löbau als Endpunkt sichere auch Jitza und anderen größeren Städten der Lausitz Nutzen an der Nordostbahn. Die Stadt habe 200 Scheffel Ackerland in Besitz und könne so die Einmündung der Nordostbahn erleichtern. Redner geht sodann näher auf das Dekret von 1909 ein, in dem die Regierung ihren im Jahre 1899 zur Nordostbahnanlage eingenommenen Standpunkt, die Linie als Hauptbahn zu behandeln, fallen gelassen hat. In diesem Dekret sind sowohl die von den Interessenten vorgebrachten Gründe, die für eine Nordostbahnlinie von Riesa über Großenhain Königsbrück und Ramenz nach Löbau sprächen, als auch die hiergegen gerichteten Einwände der Regierung aufgeführt. Die Regierung wolle die Linie von Ramenz über Königsbrück nach Priesewitz führen, weil dies der billigste Weg sei. Auf der Strecke Radibor—Ramenz sei eine Linie festgelegt worden, mit der man zufrieden sein könne. An den Ausbau dieser Strecke werde nun ernstlich herangegangen. Die Kosten, die von den einzelnen Teilstrecken der Nordostbahn und den Interessenten aufzubringen sind, seien nicht unbeträchtlich. Für die 25 Kilometer lange Strecke Radibor

„Stadt Leipzig“. Täglich großes Konzert der lustigen „Buppertaler“ Damenkapelle. 11 Personen.