

Annahmestellen: Dresden-Kittl: Alle Annoncen-Expeditionen, Dresden-Kunstb. E. Heinrich, Kleine Reihner Gasse Nr. 4, Kalleborn'sche Buchdruckerei, Dresden-Rentl., Leipziger Str. 110, K. Bielewicz (H. Schmidt), Annoncen-Exp., Dresden-R., Rotherpl. 1, K. Bielewicz in Kesselsdorf, Hugo Richter in Kötzschenbroda, Otto Dietrich in Neudorf, Hugo Cypis in Leubnitz-Neudorf, Emil Kollon in Rabenau, Rud. Grimm in Dr.-Wöllnig, Friedr. Teichert in Löffelau, Otto Kunath in Gellitz, Frau v. Richter, Grundstr. 12 und Frau v. Richter in Loschwitz, Frau v. Richter, Drogerie „Zum roten Kreuz“ in Niederpoyritz, Frau v. Richter, Brunno Schneider in Schönfeld, sowie sämtliche Annoncen-Expeditionen Deutschlands.

Sächsische

Er erscheint jeden Wochentag nachm. 5 Uhr für den folgenden Tag.
Anzeigen-Annahme erfolgt bis mittags 3 Uhr.
Zinssatz: die 6-gelb. Zeitschrift 15 Pf., die Restzeitung 40 Pf.
Für die Aufnahme von Anzeigen an bestimmter Stelle wird keine Garantie übernommen.
Die Bezugsgebühr durch Post oder Post beträgt 1.80 Mk. vierteljährlich oder 6 Pf. für jeden Monat.
Die „Sächsische Postzeitung und Elbgau-Post“ ist zu beziehen durch die kaiserlichen Postämter, die Landbriefträger und durch unsere Posten. *et gratis Lieferung ins Haus erbetet die Post nach die Zustellungsgebühr von 45 Pf. vierteljährlich.

Postzeitung und Elbgau-Post

Amtsblatt

für die Kgl. Amtshauptmannschaften Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt, das Kgl. Amtsgericht Dresden, für die Kgl. Superintendentur Dresden II, die Kgl. Forstrentämter Dresden, Moritzburg und die Gemeinden Oberlössnitz, Laubegast, Colkwitz, Wachwitz, Niederpoyritz, Hosterwitz und Pillnitz.
Publikations-Organ für die Gemeinden Blasewitz, Loschwitz, Rochwitz, Weisser Hirsch und Bühlau.

Verleger: Kgl. Hofbuchdruckerei und Verlagsanstalt Hermann Beyer & Co., Blasewitz; verantwortl. Redakteur: Paul Semme, Blasewitz.
Beilagen: „Illustriertes Unterhaltungsblatt“ * „Nach Feierabend“ * „Haus- und Gartenwirtschaft“ * „Fremden- und Kurliste“.
Telegr.-Adr.: Elbgau-Post, Blasewitz.

Nr. 234. | Sonnabend, den 7. Oktober 1905. | 67. Jahrg.

Wetterprognose des Königl. Sächs. Meteorologischen Instituts zu Dresden.
Sonnabend, 7. Oktober: Witterung: Aufklärnde Bewölkung. Temperatur: Unternormal. Windrichtung: Nordost. Luftdruck: Tief.

Die Güterbeförderung auf den sächsischen Staatsbahnen.

Reformbestrebungen auch dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs, die in der Presse behandelt werden, betreffen fast ausschließlich den Personenverkehr. Es ist begreiflich, daß allen Vorschlägen auf diesem Gebiete das Interesse der weitesten Kreise entgegengebracht wird, während der Güterverkehr, obgleich er bald den doppelten Betrag an Einnahmen im Vergleich zum Personenverkehr liefert, nur für den verhältnismäßig beschränkten Kreis der größeren Verleger und Empfänger eine höhere Bedeutung hat. In den letzten Jahren sind nun auf dem Gebiete der Güterbeförderung Reformen nicht nur angestrebt, sondern durchgeführt worden, die vielfache Verbesserungen zur Folge gehabt haben und deren hier mit einigen Worten gedacht werden soll.

Nach bis vor etwa 6 Jahren suchte jede Station die aufgelieferten Güter so rasch wie möglich mit dem nächsten Zuge abzuschieben ohne Rücksicht auf das weitere Schicksal derselben. Der augenblickliche Zeitgewinn wurde durch das Umladen und Umrangieren bei der Weiterbeförderung sehr bald aufgezehrt und bei wachsendem Verkehr wurde erkannt, daß ohne planmäßige Ordnung der Beförderung besonders auf weiteren Strecken nicht mehr durchzukommen war. Entgegengeleitet der früheren Uebung der Stationen verfahren die Expediteure; sie sammelten Stüdgüter an, bis ganze Wagenladungen nach einem oft weitgelegenen Zielpunkte beisammen waren, um den billigeren Frachttarif für Wagenladungen auszunutzen. Dieses Verfahren hat zwar den Nachteil, daß bis zur Fertigstellung der Wagenladung eine gewisse Sammelzeit verstreicht, es bringt aber andererseits den Vorteil, daß dann die Wagen flott zum Ziele durchlaufen. Hier setzte die Reform zunächst des Stüdgüterverkehrs ein. Für rasche Beförderung der Eilgüter und Seeausfuhrgüter war schon Sorge getragen worden; aber es handelte sich nun um die

rationelle Gestaltung der Beladung von täglich etwa 2300 Wagen in Sachsen mit dem übrigen Stüdgut. Die Schwierigkeit der Gruppierung und planmäßigen Zusammenladung einer so großen Gütermenge geht schon daraus hervor, daß die Kollis von 707 Güterannahmestellen zusammen strömen, um nach zahllosen Zielstationen wieder auseinander zu laufen.

Zunächst wurde vor 6 Jahren auf den Hauptlinien damit begonnen, täglich in jeder Richtung besondere Züge für die Stüdgutausammlung einzurichten. In diesen Zügen wurden verschiedene Wagen nach den Hauptzielpunkten oder Hauptrichtungen des Güterverkehrs eingestellt, die sich allmählich von Station zu Station mit den Kollis bei planmäßiger Verteilung anfüllten. Hierbei gelang es zwar, einzelnen Wagen nach großen Stationen ausreichende Beladung zuzuführen, jedoch sie ohne Umstände nach dem Ziele abrollen konnten, indessen blieben genug Wagen übrig, die Güter nach verschiedenen, wenn auch in einer bestimmten Richtung gelegenen Stationen enthielten. Um auch diese Güter noch weiter derart zu vereinigen, daß aus ihnen vollbeladete Wagen mit Gut nach einer bestimmten Station gebildet werden konnten, wurden die auf den Hauptnotenstationen abends auf allen einmündenden Linien zusammenlaufenden Sammelwagen der Stüdgüterzüge an großen Umladehallen vereinigt. Hier konnte nun ein geregelter Austausch der Kollis und damit die Neubildung von Wagen stattfinden, die entweder als Ortswagen nur Gut nach einer Station oder als Umladewagen Sammelgut nach bestimmten weiter gelegenen großen Umladestationen der Nachbarverwaltungen enthielten. Die Erfahrung lehrte bald, nach welchen Zielpunkten regelmäßig Ladungen zusammenkamen und so konnten täglich verkehrende Wagen für gewisse Stationen von den Hauptnotenpunkten eingerichtet werden, für die außerdem, was die Hauptsache ist, feste Beförderungskurse mit den Nachbarverwaltungen vereinbart wurden. So bildete sich ein Beförderungssystem im Stüdgüterverkehr heraus, das der fahrplanmäßigen Personen-

beförderung immer ähnlicher wird, wenn auch dem Wesen des Güterverkehrs gemäß eine gleich vollkommene Zuverlässigkeit der Beförderung kaum erreicht werden kann. Die in festen täglichen Kurzen laufenden Wagen haben sich von 314 (vor 7 Jahren) auf 1370 vermehrt, von denen jetzt 525 Stützverbindungen mit außerhalb Sachsens gelegenen Stationen herstellen. Zahlreiche Kurse verbinden die Hafenstädte und von den übrigen seien nur folgende weiter gelegene Zielstationen genannt: Hannover, Köln, Soest, Solzwide (bei Dortmund), Mainz, Karlsruhe, Stuttgart, Basel, Bündenau und im Osten Posen, Breslau, Küstrin, Thorn, Ostrow.

Die planmäßige Sammlung der Stüdgüter, wie sie in gleicher Weise bei den anderen deutschen Verwaltungen durchgeführt wird, konnte nur ermöglicht werden durch Ausarbeitung von bis in das Einzelne gehenden Ladevorschriften und Aufstellung von zahlreichen Beförderungsfahrplänen, die fortgesetzt der Durchsicht und Vervollständigung bedürfen, je nach der Umgestaltung der Güterproduktion und nach dem Wechsel der Fahrpläne. Für die Verwaltung sind aus diesen Anordnungen zwar Personalarparnisse erzielt worden, indessen haben auch bauliche Aufwendungen an den Stellen, wo die Gütermengen zusammenfließen, gemacht werden müssen, so daß für die Verwaltung ein erheblicher unmittelbar greifbarer finanzieller Gewinn nicht eingetreten ist; der Erfolg liegt auf einem anderen Gebiete. Für die Eisenbahn liegt der Hauptvorteil in der gesteigerten Wagenausnutzung infolge Vermeidung der früheren wiederholten Störungen in der Weiterbeförderung bei den Umladungen und Umrangierungen. Der raschere Wagenumlauf hat es ermöglicht, daß trotz der starken Verkehrssteigerung 1903 und 1904 in den letzten Jahren nicht nur eine stärkere Vermehrung des Wagenparks unterbleiben konnte, sondern daß auch die Wagen den Versendern reichlicher zugeführt werden konnten, jedoch der zeitweise Wagenmangel weniger fühlbar als in den vergangenen Jahren auftrat. In dieser Beziehung war auch sehr förderlich die ebenfalls in letzter Zeit er-

Kunst und Wissenschaft. Musik.

Königl. Schauspielhaus.

Klein Dorrit. Lustspiel in 5 Akten von Franz v. Schöthan.

Ein neues Lustspiel von Franz von Schöthan, dem bekannten und beliebten Autor, das sollte nicht zehren, noch dazu bei einer Erstaufführung, die gestern abend im Rausche am Albertplatz veranstaltet wurde! Mit Spannung wurde das Stück erwartet, dafür hat schon eine sorgfältige Reklame geforgt, und um mit einem Male einen Schlagereinsatz zu bringen, ist das Stück gestern abend an 40 Bühnen Deutschlands zum 1. Male aufgeführt worden. Das muß ja gehen. Nun, mit einem Schlagereinsatz ist es nichts. Der Stoff ist dem bekannten, einst viel gelesenen Romane „Little Dorrit“ von Charles Dickens entnommen, der in den Jahren 1855-57 erschienen ist. Es wird das Schicksal der kleinen Kump Dorrit geschildert, die im Schuldgefängnis zu Bartholomäus geboren wurde und erst nach 25 Jahren der Rot und Entehrung, als ihr Vater plötzlich in den Besitz eines großen Reichturns gelangt, Glück und Freiheit kennen lernt. Dickens schildert mit seinem, ihm eigentümlichen Humor die Lebensführungen Kumps, verwebt auch seine eigenen trüben Zundererfahrungen mit hinein und schafft so einen Protest gegen die veraltete englische Gesetzgebung, vornehmlich aber gegen die Widersinnigkeit, Schuldner, die voraussichtlich niemals ihren Schulden begahen können, bis zu deren Tilgung gefangen zu halten. Es mutet uns heute sonderbar an und man hat kaum noch Verständnis für jene Unglücklichen, die in der Hand eines hartherzigen Gläubigers, ihr Leben lang hinter den Mauern von Bartholomäus vertrauern mußten, ohne Aussicht auf Rettung zu haben. Bei Dickens, dem feinsinnigen Schilderer des Lebens der Mittelklassen, berührt es sympathisch, weil er — nach Engel — aussprach, was jedes Herz

unter jedem Kleide rührt, wie ein Anhauch des Menschentums selbst. Wohl konnte der Stoff einen Dichter reizen, ihn zu einem Bühnenstück umzuarbeiten, Schöthan wagte den großen Wurf, der ihm aber nicht ganz gelang. Ein Lustspiel sollte es sein, dieses „Klein Dorrit“, mit seinen langen, rührseligen Akten ist es alles andere, die humoristischen Wendungen allein machen es noch nicht dazu. Vom Original ist eigentlich wenig übrig geblieben. Das Stück führt uns nach dem Schuldgefängnis, wo der Träger des altberühmten Namens Dorrit seit 18 Jahren im Gefängnis schmachtet, verehrt von den Leidensgenossen, geachtet als ein Vater von denen, die das Schicksal hinter diese Mauern führte. Das Leben hier hat ihn geändert, von früherem Glanz ist nichts übrig geblieben, er bettelt schließlich, wenn auch in seiner Weise. Da führt der Zufall den jungen Edelmann Arthur Klemann in die düsteren Räume und der Lebemann wird von Dorrits Tochter, Anny, dem Engel der heruntergekommenen Familie, gefesselt. Wunderbar schön schließt der erste Akt mit einer Kinderzene ab, vielleicht der stimmungsvollsten im ganzen Stücke. Klemann nimmt die Prozesse des alten Dorrit wieder auf und der zweite Akt schließt mit der Befreiung der Familie aus dem Schuldgefängnis. Dieser Akt, sentimental und langweilig, wirkt am wenigsten. Nun hätten die Zuschauer nach Hause gehen können, der Konflikt ist ja schon gelöst. Im dritten Akte sehen wir den reichen Dorrit mit einer zahlreichen Dienerschaft, ein richtiger Pros. im vornehmen Ship-Hotel im Seebad Brighton. Der Gegensatz zwischen dem Dorrit im Schuldgefängnis und dem reichen Dorrit wirkt überaus komisch, noch dazu, da Dorrit mit allerhand Leuten in Konflikt gerät und eine so furchtbare Angst hat, die Gesellschaft könne erfahren, welche Vergangenheit er hinter sich habe. Seine Angst machen sich Baronet Georges Sparfeler und der ehemalige Wirtshausknecht Burmisch zu Nutzen, sie

„melken die Kuh, die sich nicht wehren kann“. Kostbar ist das Zusammentreffen mit dem Prinzen Henry Edward, der sich schließlich als Freund des Dorrit bekennt und damit sämtliche Befürchtungen wegen der üblen Reden die Spitze abbricht. Schließlich heiratet Anny den Arthur Klemann und so schließt mit der üblichen Liebesaffäre das Stück. Das durchaus sentimental angelegte Stück leidet an vielen Längen, die langweilig wirken. Gestern abend wurde man durch das ganz vorzügliche Spiel darüber hinweg getäuscht. Frau G a s n y spielte Klein Dorrit mit lebenswahrer Frische und Natürlichkeit. Es ist zu bedauern, daß die Künstlerin aus dem Verbands des Hoftheaters scheiden will, ihre geistreiche Leistung hat ihr zu den alten Verehrern viele neue gewonnen. Hocherfreut wirkte die Naivität in der Kuffzene des dritten Aktes, eine keusche, reine Mädchenblume, die das Gefühl, das ihr Herz bewegt, sorgsam birgt und dann im Flichen doch verrät, das ihr Herz voll war, eine Leistung, wie man sie selten sieht. Ihr Partner, Herr F i s c h e r, bot in der schwierigen Rolle des alten Dorrit ebenfalls eine Ganzleistung. Die Schlussszene im zweiten Akte, der Uebergang vom tiefsten Leid zur Freude, war an sich wohl natürlich, wirkte aber dennoch kraft, etwas zu stark aufgetragen. Auch die Herren E t a b l, R e h n e r t und W i e r t h trugen wesentlich zum Gelingen des Ganzen bei. Der größten Sympathie aber erfreute sich der kleine Kurt Kiden, ein Posenmäh, der seine Rolle, die noch dazu ziemlich umfangreich ist, mit größter Sicherheit spielte. Die Regie verdient alles Lob. Wenn so alle Faktoren sich Mühe gaben, das Stück mit Glanz aus der Taufe zu heben, so war es doch eine undankbare Aufgabe. Trotz der vorzüglichen Darstellung, trotz der sorgfältigen Ausführung konnte man doch nur einen starken, äußeren Erfolg feststellen, der jedoch lediglich den Künstlern galt: Roman und Komödie ist und bleibt eben zweierlei. L.