

# Wochenblatt für Wilsdruff

Charandt, Nossen, Siebenlehn und die Umgegenden.

## Amtsblatt

für die Kgl. Amtshauptmannschaft Meissen, für das Kgl. Amtsgericht und den Stadtrat zu Wilsdruff, sowie für das Kgl. Forstrentamt zu Charandt.

Sokalblatt für Wilsdruff.

Altanneberg, Birkenhain, Blauenstein, Braunsdorf, Burtjardtswalde, Groitzsch, Grumbach, Grund bei Rohorn, Helbigsdorf, Herzogswalde mit Sandberg, Hühndorf, Kaufbach, Kesselsdorf, Kleinschönberg, Klippshausen, Lampersdorf, Limbach, Losen, Rohorn, Miltitz-Roitzschen, Ranzig, Neufischen, Rentanneberg, Niederwartha, Oberhermsdorf, Bohrsdorf, Röhrschorf bei Wilsdruff, Roitzsch, Roitzschönberg mit Berne, Sachsdorf, Schmiedewalde, Sora, Ste 7 bei Kesselsdorf, Steinbach bei Rohorn, Seeligstadt, Spechtshausen, Taubenheim, Unterdorf, Weistropf, Wilberg.

Erscheint wöchentlich dreimal und zwar Dienstags, Donnerstags und Sonnabends. — Bezugspreis vierteljährlich 1 Mk. 30 Pf., durch die Post bezogen 1 Mk. 54 Pf. Inserate werden Montags, Mittwochs und Freitags bis spätestens mittags 12 Uhr angenommen. — Insertionspreis 15 Pf. pro viergespaltene Korpuszeile.

Druck und Verlag von Martin Berger & Friedrich in Wilsdruff. — Verantwortlich für Correctur und den Inseratenteil: Martin Berger, für Politik und die übrigen Rubriken: Hugo Friedrich.

No. 79.

Donnerstag, den 7. Juli 1904.

63. Jahrg.

Von der Königl. Amtshauptmannschaft Dresden ist der **ordentliche Tagelohn gewöhnlicher Tagearbeiter** in Gemäßheit der Bestimmung des § 8 des Krankenversicherungsgesetzes in der Fassung des Reichsgesetzes vom 25. Mai 1903 für den Bezirk der Königl. Amtshauptmannschaft Meissen wie folgt festgesetzt worden:

1. für erwachsene männliche Arbeiter auf 2 Mk. — Pfg.,
2. für erwachsene weibliche Arbeiter auf 1 Mk. — Pfg.,
3. für jugendliche männliche Arbeiter auf — Mk. 80 Pfg. und
4. für jugendliche weibliche Arbeiter auf — Mk. 80 Pfg.

Diese Festsetzungen treten am 1. Januar 1905 in Kraft.

Solches wird verordnungsgemäß hiermit zur öffentlichen Kenntnis gebracht. Meissen, den 27. Juni 1904.

Königliche Amtshauptmannschaft.

1915 F.

Loffow.

Krn.

Wassenschüttungen unter Benutzung der Dampfwalze werden stattfinden:

1. auf der Meissen-Wilsdruffer Straße:

vom 15. bis 19. Juli zwischen Sora und Wilsdruff,

vom 19. bis 21. Juli am Bahnhof in Wilsdruff, vom 22. bis 23. Juli zwischen Grumbach und Kesselsdorf;

2. auf der Kesselsdorf-Rossener Straße:

vom 25. bis 29. Juli zwischen Kesselsdorf und Wilsdruff und vom 29. Juli bis 1. August in der Nähe von Limbach.

Königliche Amtshauptmannschaft Meissen, am 2. Juli 1904.

3095 A.

Loffow.

G.

Die diesjährige **Obstnutzung** auf Abt. 2 bis 4 der Meissen-Wilsdruffer und Abt. 1 bis 3 der Kesselsdorf-Rossener Straße soll **Donnerstag, den 14. Juli ds. Js.** von nachm. 1/2 Uhr an im Gasthause „Zum goldenen Löwen“ in Wilsdruff gegen sofortige Barzahlung und unter den vor der Ausbietung bekannt zu gebenden Bedingungen **verpachtet** werden.

Meissen, den 4. Juli 1904.

Königl. Straßen- und Wasser-Bauinspektion II.

### Der Untergang

#### des dänischen Auswandererschiffes „Norge“

hat nach den bisherigen Feststellungen 637 Menschenleben vernichtet. Außer den 27 Passagieren, die von der „Salvia“ aufgenommen, in Simsbj eintrafen, sind in Storoway auf den Hebriden vom dem Dundee Dampfer „Gordona“ und dem Dampfer „Energie“ noch 101 Personen wohlbehalten an Land gesetzt worden. Die „Norge“ hatte insgesamt 765 Menschen an Bord.

Die „Norge“ hatte am 22. Juni mit 700 Auswanderern, zumeist Norwegern, Schweden, Dänen und Finnen, und einer Besatzung von 80 Köpfen Kopenhagen mit dem Postschiff New-York verlassen. Letzten Dienstag kam sie in die Nähe der kleinen Felseninsel Rodall, die 290 Meilen von der schottischen, 260 von der irischen Küste entfernt mit einem Umfang von nur 300 Fuß sich etwa 70 Fuß aus dem Meere erhebt, aber im Umkreise von gefährlichen Klippen umgeben ist. In früher Morgenstunde, während die Mehrzahl der Passagiere noch schlief, stieß die „Norge“ auf eine Riffbank. Durch sofortigen Gegenwind kam sie zwar wieder los, hatte aber am Bug ein großes Beck davongetragen, durch das das Wasser unaufhaltsam einbrang. Durch die Wucht des Anpralls aus dem Schlafe geschreckt, stürzten die Passagiere an Deck, und alsbald entstand eine entsetzliche Verwirrung unter den geängstigten Menschen. Vergeblich bemühte die Mannschaft sich, der Panik Herr zu werden und wurde schließlich selbst davon angesteckt. Die See war stürmisch und von den acht Rettungsbooten konnten nur zwei ordnungsgemäß herabgelassen und bemannt werden, drei andere schlugen um und versanken im mächtigen Strudel mit dem untergehenden Schiffe, einem eisernen dreimastigen Schraubendampfer von 3318 Registertonnen. In dem einen Rettungsboot befanden sich 19 Männer, 6 Frauen und 2 Mädchen, lauter Auswanderer, von denen keiner ein Ruder zu handhaben verstand. Trotzdem glückte es den Insassen, das Fahrzeug aus der Wirris der in den Wellen mit dem Tode ringenden Verzweifelt zu entfernen und nach vierundzwanzigstündiger Mühsal den Dampfer „Salvia“ zu erreichen, der sie in Sicherheit brachte. Jedoch haben die 27 Unglücksgefährten nichts als das nackte Leben gerettet. Daß außer ihnen jemand mit dem Leben davon gekommen sei, galt zunächst als ausgeschlossen.

Ein Augenzeuge, der an Bord der „Salvia“ gerettet wurde, schildert den Unglücksfall des Dampfers folgendermaßen: Ich sah in meiner Kabine und wartete auf das Frühstück, als ich einen heftigen Stoß im Schiff und dann noch einen neuen Stoß verspürte. Ich eilte an Deck und sah, daß irgend etwas Gefährliches passiert sein mußte. Ich stieg hinunter, um meine Sachen zu holen. Auf Deck liefen viele Menschen hin und her. Man war im Begriff, Boote herabzulassen, und ich gelangte in eins derselben. Es herrschte keine Panik. In dem Boote befanden sich 4-5 Personen, ehe ich hineinstieg. Wir gelangten vom Schiffe weg, da sich in dem Boot ein Mann von der Besatzung befand, der zu segeln verstand. Ich sah zwei andere Boote kentern, denn das Wetter war schlecht, und keiner von den im Boot befindlichen Personen konnte

neuern. Wir segelten vom Unglücksort fort und nach 24 Stunden trafen wir den Dampfer „Salvia“, der uns an Bord nahm. Viele Menschen sprangen, mit Rettungsgürteln versehen, ins Wasser und kamen vor unseren Augen um.

Schreckliche Szenen spielten sich zwischen den Insassen der Boote und den im Wasser um ihr Leben kämpfenden ab. Die Insassen der Boote trieben die Heranschwimmenden, die sich in die Boote retten wollten, durch Schläge mit den Ruder zu. Die Geretteten schilderten, wie sie sich ihren Weg zum Rettungsboot zu erkämpfen hatten, wobei ihnen einer der Schiffsoffiziere half. Der Offizier brachte das Boot wohlbehalten vom Schiffe weg und sprang darauf über Bord, um schwimmend zu einem anderen Boote zu gelangen. Er erreichte jedoch keins der Fahrzeuge und ertrank. Die See war mit Hunderten um ihr Leben kämpfender Auswanderer bedeckt. Einer von ihnen teilte über seine Rettung und die einiger anderen mit, daß durch einen günstigen Zufall ihr Boot von den anderen durch die Flut weggetrieben wurde. Er sah niemand von den Insassen der anderen Boote wieder. Die Geretteten haben alle Habe verloren, da in dem Kampf um das nackte Leben niemand Zeit hatte, an die Rettung irgend welcher Dinge zu denken. Die Ueberlebenden erzählen, sie hätten Kapitän Sundel und mehrere Emigranten auf der Kommandobrücke gesehen als die „Norge“ bereits sank. Mehrere Leute der Besatzung opferten ihr Leben, als Boote ins Wasser gesetzt wurden, um Frauen und Kinder zu retten.

### Mit Hurra in den Tod.

Wie die Japaner an Bord des von den Russen zum Sinken gebrachten Transportschiffes „Kinsiu Maru“ in den Tod gingen, schildert jetzt ein englischer Kriegskorrespondent in einem ergreifenden Berichte nach den Erzählungen Ueberlebender, die er persönlich befragt hat. Die letzten Ereignisse drängten sich in etwa 50 Minuten zusammen. Das Unglück war die Folge eines Rebells, durch den die „Kinsiu Maru“ von der begleitenden Torpedobootsflotte getrennt wurde. Demselben Umstande verdankte dann das Wladimiroff-Geschwader sein Entkommen. Der „Kinsiu Maru“, die bei Genan von der Wladimiroff-Flotte angehalten wurde, ließ man eine Stunde Bedenkzeit, ob sie sich übergeben oder zum Sinken gebracht werden sollte. Die Offiziere an Bord des Schiffes versammelten sich zur Beratung im Salon. Es waren die Hauptleute Shima und Sakurai, die Leutnants Terada und Yokota und der Fähnrich Higaki. Nach der Beratung ging Hauptmann Shima in das Zwischendeck, wo sich die Mannschaft versammelt hatte, und gab ihr Befehle über das Verhalten, das eingeschlagen werden sollte. Inzwischen waren vom Transportschiff und von den Kriegsschiffen Boote herabgelassen worden und bald kamen drei russische Offiziere an Bord der „Kinsiu“ und befohlen den Truppen, ihre Waffen niederzulegen und sich zu ergeben; sie würden dann an Bord der Kriegsschiffe genommen werden. Den Soldaten wurde eine Stunde Zeit gewährt, sich zu entscheiden, und nachdem sie der Mannschaft des Dampfers und den

Passagieren erlaubt hatten, in die Boote zu gehen, kehrten die Marineoffiziere zum Geschwader zurück.

Es war jetzt nach Mitternacht, heller Mondschein und klarer Himmel. Tiefe Stille herrschte an Bord des Transportschiffes, das jetzt nur noch Soldaten und wenige Matrosen und Kulis an Bord hatte. Hauptmann Shima beauftragte noch einmal seine Leute, die vollkommene Ordnung zu halten; die einen standen bewegungslos da, andere strickten ihre Bajonette auf oder luden ihre Gewehre, sich auf das Ende vorbereitend. Der erste Unteroffizier Washi sammelte die Karten und Skizzen der Offiziere, Sergeant Otsano die Notizbücher der Mannschaften. Karten und Notizbücher wurden in das Feuer im Maschinenraum geworfen. Ein Korporal befahl den Leuten, die Nummern von ihren Kapselklappen abzunehmen. So wurde alles vernichtet, was dem Feinde hätte wertvolle Fingerzeige geben können. Es war eine Stunde nach Mitternacht, als die Russen ein Torpedo gegen das Borderteil des Schiffes abfeuerten. Hauptmann Shima ging jetzt wieder in das Zwischendeck und befreite die Leute von der militärischen Disziplin. Man hatte ihnen gesagt, sie sollten tun, was sie für richtig hielten, da nichts das Unglück abwenden konnte. Die Leute, die über das Schicksal ihrer Offiziere besorgt waren, führten die Kajütentreppe hinauf zum Salon; aber sie fanden die Türen verschlossen und kein Laut drang von innen heraus. Drinnen befanden sich die Offiziere, die mit dem Dampfer sinken wollten, um nicht in die Hände der Feinde zu fallen. Das Ende der Mannschaften war nicht weniger tragisch. Einige Minuten, nachdem Kapitän Shima seine letzten Befehle gegeben hatte, begingen Sergeant Kurisu und Korporal Horisaka Selbstmord und erschossen sich gegenseitig. Viele folgten ihrem Beispiel. Sergeant Otsano ging auf Deck, zog sein Schwert und beging Harakiri (Bauchaufschlitzen) und seinem Beispiel folgten viele. Korporal Hashimoto und einige 60 Mann feuerten auf Befehl des Korporals vom Deck wiederholt auf die Russen; der Feind erwiderte das Feuer mit vernichtender Wirkung; aber schon war das Ende aller nahe. 50 Minuten nach dem Abfeuern des ersten Torpedos traf ein zweites die „Kinsiu Maru“ und schnitt das Schiff fast in zwei Teile. In 13 Minuten sank es; aber noch in diesen letzten Augenblicken unterhielten die Japaner ein heißes Feuer und sie gingen mit dem Schiff in die Tiefe, unter Hurraufen und das Marschlied ihres Regiments singend.

### Politische Rundschau.

Wilsdruff, 6. Juli 1904.

#### Deutsches Reich.

##### Der Kaiser im ostpreussischen Gläwiewier.

Nach der „Königsb. Post“ soll in der zweiten Hälfte des September der Kaiser dem Gläwiewier im Memel-delta auf zwei bis drei Tage einen Jagdbesuch abstatten, um sich von dort aus zur Hirschjagd nach Rominten zu begeben. Das Gläwiewier, das bekanntlich schon nahe an den beiden Oberförstereien des unteren Memel-deltas, Lawellingtonen und Ibenhorst, erhalten, und zwar hat die Oberförsterei Lawellingtonen den Hauptbestand. Die Fische