

Dresdener Nachrichten

Tagblatt für Politik,
Unterhaltung, Geschäftsverkehr, Börsenbericht, Fremdenliste.

Stem-Port. Der Dampfer
Titania von Glasgow ge-
fahrte halber Punkt mit 24
Personen vom Dampfer „Globe
of Florida“ an Bord, welcher
infolge Zusammenstoßes mit
einer Barke auf hoher See
untergegangen sein soll. Der
Kapitän der „Titania“ sagte
aus, daß von 167 Personen,
welche sich an Bord des „Globe
of Florida“ befanden, nur 14
gerettet seien. Die Barke habe
eine Besatzung von 15 Mann
gehabt, wovon nur der Kapitän
und 2 Mann gerettet waren.
Die Verresten werden wahr-
scheinlich in Luches gefahret.

Verlag, 7. Mai. Dresden.
No. 129. 29. Jahrgang. Auflage: 40.000 Expl.

Gardinen

weiss und crème, das Fenster v. 8-100 M. empfiehlt
in enormer Auswahl (im Einzelnen zu Fabrikspreisen) das
Gardinen-Special-Geschäft **Dr. v. Arnims**
Patendausstr. 25 (im Hause des Victoria-Salon).

N. SALM, GRAVIR- & PRÄGE-ANSTALT

Special-Fabrik geprägte & gummierte Siegel-Packet-Verpackungs-Schutzzeichen
PLAUNEN v. Dm. KAITZERSTRASSE 17
Geschäfts-Local Dresden, Marienstrasse Nr. 8.
Zur gefälligen Beachtung grosse Auswahl von **Signirt-Schablonen** in Zink, Messing und Kupfer, sowie alle Gattungen
Hand-Farbarmipel u. **Stempel-Apparate**, hält sich
zur Ausführung v. Gravis-Arbeiten jeder Art bestens empfohlen.

Nach beendigter Inventur

empfehlen wir einen grosseren Posten
zurückgesetzter Stickereien auf Canevas
vorjähriger Dessins, weit unter den Herstellungspreisen
Hartmann & Saam
Schloss-Strasse 17, gegenüber dem Kgl. Schloß.

Tapissier-Manufactur von C. HESSE, Kgl. Hoflieferant, Altmarkt.

Neuheiten: angef. Arbeiten in Smyrna- u. Tunesischer Wolle, Imitation von echt Smyrna.

Pr. 129. 29. Jahrgang. Auflage: 40.000 Expl.

Politik.

Das Ministerium Laaffe hat schon manche Niederlage erlitten, so gelang es ihm, weder es mit seiner Nordbahnvorlage entgegenzutreten, falls es dieselbe nicht noch vor dem entscheidenden Moment zurückziehen sollte, ist keine gewesen. Von den sechs Clubs, welche das österreichische Abgeordnetenhaus gegenwärtig zählt, wird nicht ein einziger für das Uebereinkommen stimmen, welches die Regierung mit den Directoren der Nordbahn-Gesellschaft abgeschlossen hat und für welches sie nun die Genehmigung des Hauses nachsucht. Nicht ein einziges Mitglied desselben erhob sich, um für die Vorlage einzutreten, und selbst die Regierung fand nicht Worte der Entschuldigung auf die einflussreiche scharfe Verurteilung, die ihre Vorlage erfuhr, abgesehen von solchen Ansagen, wie sie namentlich der deutschliberalen Opposition Dr. Wenger und nach ihm Altler von Schönerer der Regierung entgegenzusetzen, ein jeder eine energische Abwehr leitend letzterer erwartend. Um die Einmütigkeit zu begreifen, mit welcher Polen, Czechen und Unerale mit den Deutschen in der Bekämpfung des Entwurfs mitwirkten, muß man sich zunächst bewusst werden, in welcher schmäblicher Weise bis jetzt die Nordbahn-Gesellschaft ihre Privilegien ausübend verhalten hat, wie diese „Betrücker des Volks“, wie sie der Volkstimmung nennt, Jahrzehnte lang hemmend der Industrie der Welt im Wege gestanden. Das Privilegium der Nordbahn datirt vom Jahre 1836 und war ist die Concession auf 50 Jahre ertheilt worden und würde demnach 1886 ablaufen. Dasselbe ist nun von der Gesellschaft in einer Weise ausgenutzt worden, für welche in der Eisenbahngeschichte kein Pendant zu finden ist, und die Dr. Wenger mit Recht als eine Verwilderung des Volkes bezeichnet. Für Wien allein ist das Privilegium der Nordbahn geradezu als Demoni für eine geübliche Weiterentwicklung zu betrachten. Wien ist in seiner Entwicklung hinter anderen Großstädten entschieden weit zurückgeblieben, obgleich es sich vermehrte seiner äusserst günstigen Lage z. B. Berlin gegenüber, das ja nur ein fünfjähriges Produkt von einer Großstadt ist, bei Weitem im Vortheil befindet. Durch die rückwärtige Ausdehnung der Kohlen-Tarife hat Wien alljährlich mindestens 2 Millionen Gulden mehr für Kohlen bezahlt, als bei Billigkeit der auf den österreichischen Staatsbahnen eingeführten Tarife bezahlt worden wäre. Dieser politische Nachtheil, welcher der Stadt hierdurch erwachsen ist, ist jedoch belanglos, wenn man an die wirtschaftlichen Folgen der Kohlenverschwendung denkt. Die schon erwähnte Industrie in Wien konnte durch die höhere Kohlenpreise absolut zu keiner geüblichen Entwicklung gelangen. Aber nicht nur Wien hatte unter dem rückwärtigen Ausdehnungs-System der Nordbahn zu leiden, sondern fast überall, wo die Unzulänglichkeit der österreichischen Großindustrie in Erwägung tritt, müssen die Kohlenpreise der Nordbahn als entscheidender Factor gelten. Die Handelskammern in Linnitz, Trossau, Prag, Brünn, Wien, sowie andere hervorragende Handelskorporationen haben diese Thatsache der Regierung in erneuten Eingaben nahegelegt, umsonst. Dies war es nicht allein, auch die Personentarife waren insofern hoch und der Viehtransport erfolgte nach einem Tarife, welcher das galizische Verkehrsgebiet der Nordbahn von dem großen Wiener Markt förmlich ausschloß, so daß das ewige Weh und Ach der Fährtsfrage ebenfalls in der Monopolausdehnung der Nordbahn seine Ursache hat.

Jetzt nun, wo das Privilegium der Bahn erlischt, wo die beste Gelegenheit vorhanden, ja wo es die Pflicht der Regierung wäre, den günstigen Moment zum Nutzen des Staates und zum Wohle der Bevölkerung auszunutzen, hat das Ministerium die Unvorsichtigkeit, der Volkstvertretung einen neuen Vertrag mit der Nordbahn-Gesellschaft vorzulegen, welcher in der That nicht gütlicher für letztere hätte ausfallen können, wenn die Regierung aus lauter Aktionären der Bahn bestände. Man brauchte ja, um den Moment zu benutzen, nicht gleich an eine Verstaatlichung der Bahn zu denken, man konnte einen Modus der Vertragsauflösung finden, welcher der Verstaatlichung gleich zu achten wäre, insofern er dem Staate alle Vortheile einer solchen sichert. Der Staat hat keinerlei Veranlassung, das Privilegium der Bahn zu erneuern, und ist berechtigt, an die Concurrenz derselben Bedingungen zu knüpfen, und falls die betreffenden Verhandlungen zu keinem Resultate führen sollten, die Verwaltung der Bahn auf dem Wege der Expropriation zu übernehmen. Von einer Verstaatlichung der Nordbahn im eigentlichen Sinne des Wortes kann man übrigens in diesem Falle kaum sprechen, es handelt sich bei der Nordbahn einfach um die Abfindung des vorhandenen Bestandes. Das Privilegium der Bahn erlischt, wie erwähnt, im März 1886, und von diesem Moment an hat dieselbe keine Concession zum Betriebe mehr, es kann also nur eine Abfindung nach dem gemeinen Werthe eintreten, nicht nach dem kommerziellen Werthe, da der kommerzielle Werth mit dem Erlöschen des Privilegiums selbst erlischt. Dies Alles ist der Regierung bekannt, ebenso wie die verderbliche Wirkung des Nordbahn-Privilegiums auf die Entwicklung ganzer österreichischer Districte, und trotz Alledem legt dieselbe dem Abgeordnetenhaus einen Vertrag mit der Bahn vor, nach welchem das Privilegium derselben auf 80 Jahre verlängert werden soll! Dazu giebt der Staat noch als Geschenk drei Eisenbahnlirien, welche schon in den Jahren 1890 bis 97 ihm ganz zufallen müßten und 5 Millionen werth sind. Als Gegenleistung bewilligt die Nordbahn einige Taxireductionen im Durchschnittsbetrage von etwa 16 Proc. und erstattet dem Staate die für die mährisch-schlesische Nordbahn angelegten Garantiebeträge im Betrage von ungefähre 10 Millionen Gulden zurück, während bei rigoroser Auslegung der Concessionsverfunde dem Staate mindestens 200 Millionen zufallen müßten.

Neuere Telegramme der „Dresdener Nachr.“ vom 7. Mai.

Amst. 7. Mai. (S. 10.) Der Reichstag hat am 6. Mai früh auf dem Rath, nachdem er auf dem Rathgute Zichow bei Kadeburg übernachtet, 2 Reichstage mit ihrem Schutz erlegt.

St. St. S. Prinz Friedrich August hat am 6. Mai früh auf dem Rath, nachdem er auf dem Rathgute Zichow bei Kadeburg übernachtet, 2 Reichstage mit ihrem Schutz erlegt.

St. St. S. Prinz Friedrich August hat am 6. Mai früh auf dem Rath, nachdem er auf dem Rathgute Zichow bei Kadeburg übernachtet, 2 Reichstage mit ihrem Schutz erlegt.

St. St. S. Prinz Friedrich August hat am 6. Mai früh auf dem Rath, nachdem er auf dem Rathgute Zichow bei Kadeburg übernachtet, 2 Reichstage mit ihrem Schutz erlegt.

Wollte man jedoch Gnade für Recht ergehen lassen, so wäre man in der glücklichen Lage, der Nordbahn Bedingungen zu diktiren, welche dem Staate mindestens annähernd eine Compensation für den 80 Millionen geboten hätten. Wenn daher das Abgeordnetenhaus die Nordbahnvorlage verwirft, und es wird dies in klarer Weise geschehen, so erfüllt es einfach keine Pflicht als Volksgesetzgebung einer Regierung gegenüber, welche die Interessen der Allgemeinheit gegen einer unerschütterlichen Kapitalistenpartei hinführen will.

Eine ebenso brennende Frage, wie die eben ventilirte für Deutschland, speziell die österreichische Donau-Ebene, ist die für Frankreich, im Besonderen für Paris der Auswahl der Gemeinderatsmitglieder. Wo demnächst groß ist dieselbe noch nicht zu betrachten, da sich noch eine große Menge Stichwahlen, besonders in der Provinz, abspielen müssen. Uebrigens begreift man der letzten Erwählung, dass von den Candidaten der verschiedenen Parteien fast jedes seiner Partei den Sieg ausdriekt. Verhängnisvoll für Paris kann der entscheidende Sieg der republikanischen Kandidaten werden, welche seit 1881 nicht weniger als 60.000 Stimmen gewonnen haben. Durch diesen Sieg wird der Herr der Nation mit neuem Jähnlust versehen und die Partei der Rechte, die doch so sehr der Ruhe bedarf, um sich wieder ins Gleichgewicht zu setzen, sieht die alten Freunde der aristokratischen Partei Elemente, die gleichzeitig die aristokratischen sind, wieder in ihrer Machtstellung befestigt. Der Sieg der Republikaner in Paris veranlaßt die gesamte gemäßigtere Presse, von neuem eine Forderung für das Vitenecritium zu erheben. Die Regierung selbst hatte diesen Bahnhofs bereits für die längsten Jahre Gemeinderatsmitglieder in dem Sinne acceptirt, daß jeder Aristokrat die Qualifikation der Kandidaten an bestimmten Orte wählen sollte. Die Republikaner verlangten jedoch darauf, daß ganz Paris nur in vier große Wahlbezirke getheilt werden sollte, eine Forderung, die an dem entscheidenden Widerspruch des Senats scheiterte, so daß das frühere Wahlrecht beibehalten blieb, nach welchem jedes Quartier nur einen einzigen Kandidaten ernannt. Da nun ein Kandidat zwar die „Opportunisten“ sich in der Mehrheit befinden, darf man annehmen, daß dieselben ihren Einfluß geltend machen werden, das Vitenecritium wieder an die Spitze der republikanischen Programms zu stellen.

Neuere Telegramme der „Dresdener Nachr.“ vom 7. Mai.
Amst. 7. Mai. (S. 10.) Der Reichstag hat am 6. Mai früh auf dem Rath, nachdem er auf dem Rathgute Zichow bei Kadeburg übernachtet, 2 Reichstage mit ihrem Schutz erlegt.

Politisches und Sächsisches.

— Gestern Vormittag 8 Uhr besichtigte Se. Maj. der König das 3. Bataillon des Schützenregiments 108 aus dem Kaiserliche Regiment 108. Se. Maj. der König wohnte hierzu auf dem Besichtigungspunkte 1. und 2. Bataillons gemeinsam, dessen Chef höchstehend befehligte ist, bei. Heute Vormittag 8 Uhr wurde Se. Maj. der König auf dem Besichtigungspunkte 3. Bataillons des Schützenregiments 108 anwesend, welchem Se. Maj. der König die Besichtigung der Besichtigungspunkte des 1. und 2. Bataillons des genannten Regiments besah.

— Die mit Bestimmtheit verlautet, daß Se. Maj. der König dem Vorgesetzten des 8. deutschen Bundesbüreau die Ansicht kundgegeben, dieses Amt durch einen mährischen Beamten auszuweisen.

— Se. Maj. der König begab sich in der Nacht vom 7. u. nach dem Reichstags-Konvent auf der Höhenbahn, erlegte ein Stück und verließ Morgen 6 Uhr vom Bahnhof Königsberg wieder nach Stehlin zurück.

— St. St. S. Prinz Friedrich August hat am 6. Mai früh auf dem Rath, nachdem er auf dem Rathgute Zichow bei Kadeburg übernachtet, 2 Reichstage mit ihrem Schutz erlegt.

— St. St. S. Prinz Friedrich August hat am 6. Mai früh auf dem Rath, nachdem er auf dem Rathgute Zichow bei Kadeburg übernachtet, 2 Reichstage mit ihrem Schutz erlegt.