Nachts eingegangen.
(Nur in einem Theile der Auflage.)

— **Dresden.** Gestern Abend wurde im Stadtverordnetenkollegium der diesjährige Haushaltplan abgeschlossen. Nach diesem Abschlusse wird es erfreulicherweise möglich, daß auch in diesem Jahre die Bürgerschaft nur 35% städtische Einkommensteuer zu zahlen braucht, während der Rath die Ausschreibung von 40% in Aussicht genommen hatte.

Berlin. Der Oberbürgermeister von Breslau, Herr Friebensburg, ist in San Remo gestorben.

Dresdner Nachrichten

36. Jahrgang.
Aufl. 52,000 Stück.

Dresden, 1891.

Reisemäntel Paletots Gummimäntel **Havelocks** Reisemäntel Paletots Gummimäntel
von 19 Mark an
im **Special-Geschäft** für **Reise-Artikel**
Robert Kunze, Altmarkt 1 (Rathhaus).

Aepfelwein
eigener Kelterei
empfiehlt unter Garantie völliger Reinheit u. Güte a Liter **10 Pfg.**, in Gebinden billiger
C. H. Kühn,
Dresden-N.,
Böhmischestr. 1,
Eingang Alaunstr.

Chinawein,
Stärkungsmittel für Reconvalescenten und Blutarme.
1 Flasche 3 M., mit **Eisen 3 M. 50 Pf.**
Prompter Versandt nach auswärts.
Kgl. Hofapotheke, Dresden, Georgenthor.

Tapeten — Versandt Geschäft: Marschall Str. 29. **F. Schade & Co.** Haupt Geschäft: Victoria & Waisenhaus-Str. Ecke. — Tapeten

Wilh. Böhme, Scheffelstr. 6,
Tuchhandlung
empfiehlt sein **grösster Lager** sämmtlicher
Uniform- und Livrée-Stoffe
in nur echten Farben und guten Qualitäten.

Christofle-Bestecke. Alleiniges Depôt. Fabrikpreise. Hofl. **Robert Hoffmann,** Dresden.

Politisches.

Bei der Berathung des Etats der Reichseisenbahnen in der vorgestrigen Reichstagssitzung drehte sich die Debatte hauptsächlich um die Personentarif-Reform, welche demnächst auf den preußischen Staatsbahnen und gleichzeitig auf den sämmtlichen deutschen Staatsbahnen eingeführt werden soll. Diese Frage gewinnt umso mehr an Bedeutung, als die preußische Eisenbahnverwaltung auch mit den übrigen deutschen Staaten in Verhandlung getreten ist, um mit diesen behufs Durchführung einer möglichst einheitlichen Tarifreform Hand in Hand zu gehen. Die preußische Reformvorlage, welche Ende März im Bezirkseisenbahnrath zu Berlin zur Berathung gelangen soll, schlägt die Abschaffung der vierten Wagenklasse und gleichzeitig die Einführung des jetzigen Preises der vierten für die dritte vor, so daß also die jetzigen Fahrgäste der vierten Klasse für denselben Preis die dritte benutzen könnten. Dieser Vorschlag wäre, abgesehen davon, daß er auch eine jederzeit wünschenswerthe Vereinfachung des Tarifes erzielen würde, unbedingt als ein großer Fortschritt zu begrüßen, wenn nicht die für die bisherigen Fahrgäste vierter Wagenklasse bestehende Vergünstigung, beliebige Gepäckstücke in den Wagen mitzunehmen, fortfiele. Bei größeren Reisen käme diese Bestimmung weniger in Betracht, da die Fahrgäste vierter Klasse auf größeren Entfernungen nicht so viel Gepäck mit sich führen, als daß es nicht in den dazu bestimmten Vorrichtungen der Waggons 3. Klasse auch künftig untergebracht werden könnte. Anders liegt die Sache aber für den Nahverkehr, welcher für einen großen Theil der Fahrgäste 4. Klasse ein Marktverkehr ist. Wenn diesen Reisenden in Zukunft nicht mehr gestattet sein sollte, Marktkörbe und ähnliche Behältnisse im Koupee bei sich zu behalten, sondern verpflichtet sind, diese für ihre Reisezwecke unentbehrlichen Gegenstände als Gepäck aufzugeben, so würde das eine recht erhebliche Vertheuerung des Reiseverkehrs bedeuten und zwar gerade für denjenigen Theil der Bevölkerung, für welchen dieselbe sich am empfindlichsten geltend machen würde. Und nicht blos eine Vertheuerung wäre die Folge, sondern auch eine Belästigung des betreffenden Publikums, da dasselbe unter großem Zeitverlust jedesmal ihr Gepäck entgeben und dann wieder am Gepäckschalter abholen müßte. Da ferner neben dem Freigepäck auch die Retourbillets wegfallen sollen, so würde trotz der Ermäßigung des Fahrpreises der 3. Klasse die Reform für einen großen Theil des reisenden Publikums keine Vortheile bringen. In der 4. Klasse wurden bisher in Preußen jährlich ca. 87 Millionen Reisende befördert; diese würden nach Einführung der Reform in der 3. Klasse fahren, scheinbar zu denselben Preisen wie bisher, in Folge des Wegfalls von Freigepäck und Retourbillets aber in Wirklichkeit zu bedeutend erhöhten Preisen. Weniger in's Gewicht fallen dürfte ein anderes Bedenken: wenn nämlich das gesammte Publikum, welches heute die vierte Klasse benutzt, in die dritte übergeführt wird, so möchte durch die neu hinzugekommenen Reiselemente ein großer Theil des Publikums, das jetzt in der 3. Klasse reist, sich gedrungen fühlen, die 2. Klasse zu benutzen. Dagegen läßt sich geltend machen: Diejenigen, denen die gesellschaftliche Veränderung der 3. Klasse nicht paßt und deshalb in die 2. Klasse gedrängt werden, dürften meist in der Lage sein, die dadurch eingetretene Reisevertheuerung ohne erhebliche Schädigung ihrer finanziellen Verhältnisse zu tragen. In anderen Ländern, wie in Süddeutschland, wo eine 4. Klasse nicht existirt, hat man keine Klagen darüber gehört, daß durch die bestehenden Einrichtungen die gesellschaftlichen Empfindungen eines Theiles der Passagiere durch andere beeinträchtigt und verletzt worden sind. Der gesellschaftliche Werth der 3. Klasse wird niemals in dem Maße herabgedrückt werden können, daß berechtigte soziale Eigenthümlichkeiten bestimmter Bevölkerungsklassen geschädigt werden könnten. Aus den angeführten Gründen erscheint die vorgeschlagene Abschaffung der 4. Wagenklasse nur dann annehmbar, wenn diejenigen Erleichterungen und Verkehrsverbilligungen, welche bisher in Geltung waren, aufrecht erhalten werden, insbesondere Freigepäck und Begünstigung des Rückfahrtverkehrs. Der Gepäcktarif soll allerdings nach der geplanten Reform eine Ermäßigung erfahren, nämlich von 0,5 Pfg. für jede angefangenen 10 Kilo und jedes Kilometer auf 0,25 Pfg. Eine Reise mit einem Koffer von 50 Kilo, welche jetzt in der 4. Klasse bei Freigepäck auf 500 Kilometer 10 Mk. kostet, würde in Zukunft in der 3. Klasse bei aufgegebenem Gepäck 18,75 Mk. kosten. Es ist zu hoffen, daß die Maybach'sche Reform, besonders wenn sie in Gemeinschaft mit den Einzelstaaten erfolgt, unter den angeführten Gesichtspunkten noch erneuten reiflichen Erwägungen unterworfen wird und zwar in der Richtung des vorgestern der Budgetkommission überwiesenen Antrages, daß eine durchgreifende Ermäßigung der Tarifsätze und Vereinfachung des Tarifsystems nur unter Ausschluß jeder Erhöhung der bestehenden Sätze herbeigeführt wird.

Ungeachtet der entschiedenen Absage Herrn v. Caprivi's an die Herren vom Fortschritt scheint Herr Eugen Richter noch immer nach Kräften den Mantel nach dem Winde hängen zu wollen. Bei einer jener halb offiziellen, halb vertraulichen Zusammenkünfte, welche Kaiser Wilhelm II. zu persönlichen Meinungsäußerungen zu benutzen pflegt, hatte derselbe kürzlich das Verhalten des preußischen Eisenbahnministers von Maybach gegenüber den deutschen Eisenindustriellen berührt. Unter den letzteren besteht ein Cartell, nach der bei jeder staatlichen Schienenlieferung bestimmt wird, welches Werk die von den Eisenbahnverwaltungen zu bestellenden Schienen liefern soll. In einer gewissen Reihenfolge gab bald das eine, bald das andere Schienenwerk auf die staatlichen Ausschreiben das Mindestgebot ab, während die anderen nach Uebereinkunft höhere Gebote gestellt haben sollen, um den Schein der Konkurrenz zu wahren. Auch das Mindestgebot soll immer beträchtlich höher gewesen sein, als die ausländischen Angebote, trotzdem diese noch mit dem deutschen Eisenzoll zu rechnen hatten. Früher, heißt es, habe Maybach sich diesem Zwange unterwerfen müssen, aber seit Caprivi am Ruder sei, versuche er, sich den Zumuthungen des Schienenkartells zu entziehen. Als kürzlich bei einer größeren Schienenlieferung der Minister fand, daß die von den rheinischen Industriellen geforderten Preise zu hoch seien, ertheilte er einer englischen Firma den Zuschlag. Von dieser Maßnahme des Herrn v. Maybach war nun in Gegenwart des Kaisers die Rede, welcher sich hierüber, wie offiziös bestätigt wurde, dahin geäußert haben soll, daß Maybach sehr recht gehandelt habe, dem Schienenringe entgegenzutreten; denn solche Ringe seien unhaltbar und ungesund. Ganz im Sinne dieser kaiserlichen Kundgebung und ganz zweifellos aus Anlaß derselben hat nun vorgestern Herr Richter einen Feldzug gegen Ringe und Kartelle eröffnet, vielleicht, um sich an höchster Stelle nach dem voranigegangenen „Ungehorsam" bei der Ablehnung der Unteroffiziers-Prämien wieder lieb Kind zu machen. Denn was hatten sonst die Richter'schen Tiraden für einen Sinn? Vielleicht wollte Herr Richter auch damit gewissen freihändlerischen Impulsen, die sich an maßgebender Stelle eine Zeit lang geltend zu machen schienen, wieder auf die Beine helfen? Aber es ist glücklicherweise zu hoffen, daß man jetzt, nachdem die deutschfreisinnigen Brüder erkannt sind, diese Absicht merken und verstimmt bleiben wird. Nachdem sich die Regierung die deutschfreisinnigen Liebeswerbungen von den Reichstchöhen abgeschüttelt hat, wird auch der Richter'sche Tonfall, der Herrn von Caprivi gegenüber bis Ende voriger Woche bis zum schmeichelhaften Koseen und rührenden Liebesgeiren herabgestimmt war, wieder ein anderer, sodaß mit Recht Freiherr von Stumm die unverschämte Kampfesweise des Deutschfreisinns in Presse wie im Parlament tadelte. In Bezug auf die sachlichen Einwendungen des Herrn Richters gegen die Kartelle mag hervorgehoben werden, daß solche Vereinbarungen unter gewissen Bedingungen durchaus berechtigt und dem Wohle der Gesammtheit zuträglich sein können, indem sie den Produktionspreis auf derjenigen Höhe zu erhalten vermögen, welche die Grundlage bildet für die dauernde und auskömmliche Beschäftigung der Arbeiter und eine Gewähr giebt für die Stabilität und die gesicherte Fortentwickelung der betreffenden Industrie. Bei mißbräuchlicher Ausbeutung ihrer Macht wird sehr bald eine Korrektur eintreten; dafür sorgt trotz aller Einigkeit die Konkurrenz.

Fernschreib- und Fernsprech-Berichte vom 5. März.

Berlin. Reichstag. Die Berathung des Etats der elsaß-lothringischen Eisenbahnverwaltung wird bei den einmaligen Ausgaben fortgesetzt. Die einzelnen Forderungen für Herstellung von Normalspurbahnen, Ausbau zweiter Gleise, Ankauf der Pfalzer Staatsbahn, Bahnhofs-Erweiterungen u. s. w. betragen zusammen 6,870,000 Mark, deren Genehmigung die Kommission (Referent Dr. Hammacher) beantragt. Dr. Hoeffel (Rp.) spricht seine Genugthuung über den geplanten Bau der Linie Mommenheim-Sarargemünd aus. Leider seien die auf diese Linie gesetzten Hoffnungen in den letzten Tagen mehr erschüttert worden infolge des unpatriotischen Gebahrens eines Haufens Leute, die sich Patrioten nennen. Er habe gewiß die ganze elsaß-lothringische Bevölkerung hinter sich, wenn er erkläre, wir haben mit jenem Treiben nichts gemein und protestiren gegen den mit dem Namen Elsaß-Lothringen getriebenen Mißbrauch, für den nicht jene Leute, sondern Elsaß-Lothringen jetzt leiden soll. Die einmaligen Einnahmen und Ausgaben werden genehmigt. — Beim Etat des Reichseisenbahnamts werden einige Personalerweiterungen verlangt, deren Genehmigung die Kommission empfiehlt. — Abg. Graf zu Stollberg-Wernigerode (kons.) sagt, wie es mit der Einführung einer Einheitszeit stehe. Die Sache sei nach mehrfacher Richtung hin wichtig, so nach der der Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs, wie auch vom militärischen Standpunkte. Die von Nordamerika eingeführte Zonenzeit habe sich dort sehr bewährt. Die Weltzeit könne sehr gut neben der Zonenzeit eingeführt werden, erstere für die Wissenschaft, letztere für die Eisenbahnen. — Direktor des Reichseisenbahnamts Dr. Schulz: Die Einheitszeit werde nächsten Sommer im inneren Dienst der württembergischen Eisenbahnen eingeführt. Darüber, ob dieselbe auch für das Publikum eingeführt werden soll, schwebten noch Verhandlungen, über die er nähere Angaben zur Zeit nicht machen könne. — Freiherr v. Stumm (Rp.): Wolle man eine Einheits- oder Zonenzeit für die Allgemeinheit einführen, so werde man in Deutschland auch 300 verschiedene Kalender einführen müssen, aus denen für jede einzelne Gegend ersichtlich sei, wenn die Sonne auf- und untergehe. Außerdem würde durch eine solche Einführung auch große Verwirrung im Grenzverkehr entstehen. In der Armee und Marine werde ein Bedürfniß für Einführung der allgemeinen Einheitszeit nicht anerkannt. — Auf eine Anfrage Rösicke's erwiedert Direktor im Reichseisenbahnamt Dr. Schulz, daß es seiner Meinung nach der Billigkeit nicht entspreche, wenn die Empfänger für Verzögerung der Zollabfertigung verantwortlich gemacht und zur Zahlung von Standgeld angehalten würden. In diesem Sinne diene auch das Reichseisenbahnamt seinen Einfluß aus. — Abg. Richter (freis.) wendet sich gegen die Begünstigung der Kohlenausfuhr, die eine Benachtheiligung des heimischen Konsums zur Folge haben müsse. Die preußische Eisenbahnverwaltung und auch die Firma Krupp, die selbst Kohlenwerke habe, seien in diesem Jahre darauf angewiesen, englische Kohlen zu beziehen. Im Jahre 1890 habe die Kohleneinfuhr um 3 Millionen Tons ab- und die Kohlenausfuhr um 3 Millionen Tons zugenommen. Es stellten sich also in Deutschland 6 Millionen Tons weniger zur Verfügung, auch ein Moment zur Beurtheilung der hohen Kohlenpreise. Er beantrage, den Reichskanzler zu ersuchen, dem Reichstage eine Uebersicht der Ausnahmetarife vorzulegen, welche geeignet sind, die Ausfuhr deutscher Kohlen zu begünstigen und die Einfuhr fremder Kohlen zu erschweren. — Abg. Dr. Hammacher (natlib.): Es sei ein öffentliches Geheimniß, daß große Verwaltungen mit Rücksicht auf die Eventualität eines Streiks der Kohlenarbeiter ihre Kohlenvorräthe verstärkten und um die Verstärkung zu beschleunigen, Bestellungen auch im Auslande gemacht haben. Die Kohlenpreise seien im vorigen Jahre im Ausland ebenso hoch und höher gewesen als bei uns. Gegen den Antrag Richter habe er kein Bedenken. — Abg. Richter (freis.): Die Eisenbahntarife seien heute so eingerichtet, daß die Interessen der Konsumenten zu Gunsten der der Produzenten zurückgesetzt wurden. Dem Konsumenten in Deutschland sollte endlich mehr sein Recht werden. Der Antrag Richter wird angenommen und damit der Etat des Reichseisenbahnamts. — Es folgt Marineetat (Berichterstatter v. Kardorff). Abg. Jebsen (natlib.): In den chilenischen Gewässern befinde sich noch kein deutsches Kriegsschiff und die Vertretung der deutschen Interessen liege noch immer in den Händen der Engländer. Der chilenische Aufstand könne sich noch lange hinziehen und es wäre deshalb wünschenswerth, noch jetzt ein deutsches Kriegsschiff dorthin zu dirigiren. — Staatssekretär Hollmann: Unsere Marineinstationen in Ost- und Westafrika, Ostasien und Australien können nicht geschwächt werden. Ohne besondere Etatsbewilligung sei die Entsendung eines Kriegsschiffes nach Chile nicht möglich. — Abg. v. Hengst (kons.) verwahrt sich gegen die Auslegung, welche seine Anfrage in der Kommission durch die zeitungige Presse erfahren. Er habe keineswegs gegen die Forderungen der Regierung gesprochen. — Abg. Dr. Windthorst beantragt an Tienstuniformen für Unteroffiziere der Marineinfanterie statt 15,000 Mk. 10,000 Mk. zu bewilligen, analog den Bewilligungen im Militäretat. Der Antrag wird angenommen. Bei der Position Indienststellung der Schiffe weist Rickert (freis.) auf die beständig steigende Richtung der Ausgaben hin, die im letzten Jahre wieder um 2 Millionen gestiegen sein. — Staatssekretär Hollmann: Die Mehrausgaben seien hauptsächlich durch die Torpedo-Einrichtungen verursacht worden. Auch für die nächsten Jahre werde eine Erhöhung um eine Viertelmillion nicht zu vermeiden sein. — Abg. Rickert zu beruhigt, wenn die Erhöhung keine größere sei. Der jetzige Sprung um beinahe 2½ Millionen sei dagegen bedenklich. Das Ordinarium des Marineetats wird angenommen. — Morgen Extraordinarium des Marineetats.

Berlin. Der „Reichsanzeiger" vertheidigt den preußischen Personentarif-Reformvorschlag gegen ungünstige Beurtheilung eines Theiles der Presse und rechnet aus, daß 1889 das Defizit um 45 Millionen geringer hätte, wenn die vorgeschlagenen Sätze schon damals bestanden hätten. Von diesen 45 Millionen entfallen 26½ Millionen auf die Passagiere 3. Klasse. Die vorgeschlagenen Sätze seien in denjenigen Entfernungsstufen, in denen sich der größte Theil des Personenverkehrs bewegt, erheblich günstiger als in Ungarn. Der österreichisch-ungarische Zonentarif hätte mit dem Zonentarif bekannter Agitatoren, die den Fahrpreis in 3. Klasse durch ganz Deutschland auf 1 Mark festsetzen wollen, nichts gemein. Derartige Bestrebungen, sagt der „Reichsanz.", seien aber eine vernünftige und durchführbare Reform der Personentarife weniger hinaus, als die Bestrebungen der Sozialdemokratie über die sozialpolitischen Reformgesetze. Weiter wird ausgeführt, daß die Aufhebung des Freigepäcks nur einen kleinen Prozentsatz der Reisenden treffe und durch die Herabsetzung der Gepäcktaxe ausgeglichen werde. Eine besondere Regelung des Vorortsverkehrs größerer Städte ist vorbehalten.

Berlin. Das Abgeordnetenhaus nahm das Einkommensteuergesetz in der Einzelberathung an. Die Gesammtabstimmung erfolgt morgen. — Die Bestimmungen über das Kommunalwahlrecht werden besonders geregelt. — Die „Börsenzeitung" kann versichern, daß dem Reichstage der deutsch-österreichische Handelsvertrag in dieser Session noch nicht zugehen werde. — Die amtlichen Berichte, welche Kultusminister v. Goßler an sämmtliche preußische Universitäten, Kliniken, Polikliniken und pathologische Institute über die Wirksamkeit des Koch'schen Heilmittels eingefordert hat, umfassen nur die Zeit von Mitte November bis Ende Dezember v. J. In diesem Zeitraume wurde das Tuberkulin 2172 Personen eingespritzt. Die Zahl der Einspritzungen betrug mehr als 17,500. Von den Patienten litten 162 an Lungentuberkulose, 120 an Tuberkulose anderer innerer Organe und ca. 700 an äußerlich auftretender Tuberkulose. Von den an Tuberkulose innerer Organe Leidenden sind 13 geheilt, 171 wesentlich gebessert, 194 gebessert, 586 ungebessert und 46 gestorben. An äußerer Tuberkulose Leidende sind 15 geheilt, 148 wesentlich gebessert, 237 gebessert, 208 ungebessert und 9 gestorben. — Die Wahlprüfungskommission des Reichstages erklärte heute die Wahl des Abgeordneten Ackermann für gültig. — Zur morgigen Berathung des Extraordinariums des Marineetats beantragen die Konservativen Bewilligung zweier Panzerschiffe. Das Centrum hat beschlossen, die Bewilligung abzulehnen. — Der in Friedrichshafen verhaftete Pseudo-Padlewski ist wieder auf freien Fuß gesetzt.

Breslau. Bei der neuerlichen Submission auf Lieferung des für 1891/92 nöthigen Quantums von Schweißeisen für die Königl. Eisenbahndirektion Breslau sind von den Händlern Preise offerirt worden, die um 36 Mk. niedriger waren, als bei der Januarsubmission.

Mannheim. 4 bayrische Ziegelarbeiter, die gestern auf dem Heimweg den zugefrorenen alten Rhein überschritten, brachen ein und ertranken.

Bochum. Die Führer der Bergleute halten alle ihre Forderungen aufrecht.

Preßburg. Das Gebäude des internationalen Viehmarktes ist abgebrannt. Nur durch außerordentliche Anstrengungen konnte die Gefahr von der Vorstadt Blumenthal abgewendet werden. Sämmtliche Vorräthe für die Truppen des 5. Armeekorps sind vernichtet.

Paris. Minister Constans verfügte, daß am nächsten Sonntag alle Personen, welche auf den Rennplätzen sich am gewerbsmäßigen Spiele betheiligen sollten, verhaftet werden. Die Regierung ist der Ansicht, daß zur künftigen Gestattung des Spiels auf Rennplätzen ein Gesetz erforderlich sei.

London. Der Bau einer großen Eisenbahnbrücke über den Nil bei Mansura ist für 300,000 Pfd. einer französischen Firma übertragen worden. — Nach einem Bericht des „Standard" aus Shanghai hat trotz heftigen Widerstandes des Tsung li-Yamen (Ministeriums des Auswärtigen) der Kaiser von China in Peking den fremden Vertretern eine Audienz ertheilt. Dieses Ereigniß hat die Fürsprecher von fortschrittlichen Reformen in China in hohem Maße ermuthigt.

Petersburg. Der Gesundheitszustand des Großfürsten Georg ist befriedigend. Wahrscheinlich verläßt der Großfürst heute noch Athen, um sich auf 3 Wochen nach Algier zu begeben.

Die **Berliner Börse** verlief schwach infolge der ungünstigen Nachrichten über die Aufnahme einer argentinischen Nothanleihe und auf starke Rückgänge der Bergwerksaktien. Renten anfangs leidlich behauptet. Die Skrips der neuen Anleihe setzten ungefähr auf gestrigem Schlußniveau ein. Banken vielfach schwächer, auch Dresdner Bank trotz des guten Abschlusses. Deutsche Bahnen leicht abgeschwächt, nur Mainzer auf Verstaatlichungsgerüchte fest. Eisen- und Montanwerthe stark angeboten. Die Breslauer Eisenbahnsubmission soll ungünstige Resultate ergeben haben. Im späteren Ver-

Pfund's Dresdner Malzbier. Dresdner Malzkaffee Gebr. Pfund, Bankstr. 41/42.

Kindermehl. Trocken-Fütterung.