Bezugsgebühr: Monatlich 2 Mk. 20 Pf.; durch die Post 2 Mk.

Die „Dresdner Nachrichten" erscheinen täglich Morgens; die Bezieher in Dresden und der nächsten Umgebung, wo die Zustellung durch eigene Boten oder Spediteure erfolgt, erhalten bis 8 Uhr an Wochentagen, die nicht auf Sonn- oder Feiertage folgen, in zwei Theilausgaben Abends und Morgens angestellt.

Nachdruck aller Artikel u. Original-Mittheilungen nur mit deutlicher Quellenangabe („Dresd. Nachr.") zulässig. Nachträgliche Honoraransprüche bleiben unberücksichtigt; unverlangte Manuskripte werden nicht aufbewahrt.

Telegramm-Adresse: Nachrichten Dresden.

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856.

Haupt-Geschäftsstelle: Marienstr. 38.

Anzeigen-Tarif. Annahme von Ankündigungen bis Nachmittags 3 Uhr, Sonn- und Feiertags nur Marienstraße 38 von 11 bis 1/2 1 Uhr. Die 1spaltige Grundzeile (ca. 8 Silben) 20 Pfg. Ankündigungen auf der Privatseite Zeile 25 Pfg.; die 2spaltige Zeile als „Eingesandt" oder auf Textseite 60 Pfg. In Nummern nach Sonn- und Feiertagen 1- bez. 2spaltige Grundzeilen 30, 40 bez. 60 und 80 Pfg. nach besonderem Tarif. Auswärtige Aufträge nur gegen Vorausbezahlung. Belegblätter werden mit 10 Pfg. berechnet.

Fernsprechanschluß: Amt I Nr. 11 und Nr. 2096.

Der Detail-Verkauf der Damenhut-Fabrik
Altmarkt 6 **J. M. Korschatz,** Hoflieferant
bietet in geschmackvoller Ausführung ungarnirte und garnirte Hüte nach eigenen, sowie Pariser, Londoner und Wiener Modellen.

Julius Schädlich
Am See 16, part. u. I. Et.
Beleuchtungs-Gegenstände
für Gas, elektr. Licht, Petroleum, Kerzen.

Biesolt & Locke's
Meissner
Nähmaschinen
haben Weltruf!
Niederlage bei J. Röhrig Nachfl.
Inh.: M. Eberhardt, 14 Marienstr. 14.

Hüte, Filzwaaren
jeder Art empfiehlt billigst
Otto Buchholz
Hutfabrikant
28 Annenstrasse 28

Tuchwaaren. Lager hochfeiner deutscher u. englischer eleganter Anzug-, Hosen- u. Paletotstoffe in allen modernen Farben und Prima-Qualitäten zu billigsten Preisen.
Hermann Pörschel, Scheffelstrasse 19.

Nr. 354. Spiegel: Ein schwerer Schicksalsschlag. Personentarifreform. Hofnachrichten. Konservative u. Landwirthe. Circus Bauer. Briefmarkenfälscher. Verhaftung der Humbert's. „Monna Vanna". | Muthmaßl. Witterung: **Wolkig, kälter.** | **Dienstag, 23. Dezember 1902.**

Ein schwerer Schicksalsschlag.

Nur in tiefster Ergriffenheit, mit der Empfindung größten Schmerzes und innigster Antheilnahme wird man allerorts im Sachsenlande und weit über dessen Grenzen hinaus von nachstehender Meldung des „Dresdner Journals" Kenntniß nehmen:

„Dresden, 22. Dezember. Ihre Kaiserl. und Königl. Hoheit die Frau Kronprinzessin hat in der Nacht vom 11. zum 12. d. Mts. in einem anscheinend krankhaften Zustande seelischer Erregung Salzburg plötzlich verlassen und Sich, unter Abbruch aller Beziehungen zu Höchstihren hiesigen Angehörigen, in's Ausland begeben. Am Königlichen Hofe sind für diesen Winter alle größeren Festlichkeiten abgesagt worden. Auch der Neujahrs-Empfang wird nicht stattfinden."

Man vermag den Inhalt dieser Meldung kaum zu fassen, das sächsische Volk steht mit seinem Königshause vor einem unlösbaren Räthsel! — Am 9. Dezember ist die Frau Kronprinzessin gemäß einer längere Zeit vorher bekannt gewesenen Disposition in Begleitung des Herrn Hofmarschalls von Tümpling und der Hofdame Frl. von Schönberg-Rothschönberg nach Salzburg abgereist. Als Zweck der Reise hatte Ihre K. u. K. Hoheit die Absicht angegeben, Ihren kränklichen, betagten Herrn Vater, den Großherzog von Toscana, vor seiner Abreise nach dem Süden nach einmal zu besuchen. Nach ihrer Ankunft in Salzburg hat die Frau Kronprinzessin mit ihrem Gefolge in dem dortigen Schlosse des Großherzogs, der Residenz, Wohnung genommen. Die Rückkehr nach Dresden, wo kurz vor der Abreise von Ihrer K. u. K. Hoheit die Veranstaltung der großen Wohlthätigkeits-Vorstellung zum Besten der Arbeitslosen in die Wege geleitet worden war, sollte am 18. Dezember erfolgen. Die Vorbereitung dieser Wohlthätigkeits-Vorstellung war auch die Veranlassung, daß die Frau Kronprinzessin von der Frau Oberhofmeisterin von Fritsch, Exc., nicht begleitet werden konnte. Am 17. Dezember meldete das „Dresdner Journal": „Ihre Kaiserl. und Königl. Hoheit die Frau Kronprinzessin ist nach von Salzburg eingegangenen Nachrichten erkrankt und wird infolgedessen voraussichtlich erst nach einiger Zeit nach Dresden zurückkehren können." Diese Meldung hat, wie die jetzige Meldung des „Dresdner Journals" beweist, kaum den thatsächlichen Vorgängen entsprochen, denn hiernach hat die Frau Kronprinzessin schon in der Nacht vom 11. zum 12. d. M. Salzburg verlassen. Bereits während der letzten Tage in der vergangenen Woche gingen nun hier Gerüchte um, welche jene erste Meldung des „Dresdn. Journ." in Zweifel zogen, aber Niemand wollte dem Gedanken Raum geben, daß sich durch ein unbegreifliches Verhalten der Kronprinzessin ein unheilbarer Bruch mit allen Angehörigen unseres Königshauses vollzogen habe. Wie verlautet, soll sich die Frau Kronprinzessin erst nach Brüssel und von dort alsbald nach der Schweiz begeben haben.

Man steht thatsächlich vor einem Räthsel! Um die ganze Ungeheuerlichkeit des Verhaltens der flüchtigen Prinzessin zu ermessen, wird man daran erinnern müssen, was sie hier aufgegeben hat: einen Gemahl, der von ganzem Herzen und ganzer Seele an ihr hing; fünf entzückende Kinder, drei Prinzen und zwei Prinzessinnen, die zu jeder Stunde, namentlich aber um die Weihnachtszeit, das unermeßliche Glück jeder Mutter ausmachen müßten; einen weiten Kreis Verwandter, an dessen Spitze ein siebzigjähriges Familienoberhaupt steht, dessen Leitsterne im Leben nur die treueste Pflichterfüllung in seinem Beruf und das herzlichste innigste Zusammenleben mit seinen Kindern und Enkelkindern sind; die Anwartschaft auf die Krone eines Landes, dessen Volk ihr vom ersten Tage ihrer Anwesenheit aus innerster Zuneigung zujauchzte und in ihr die Trägerin der Zukunft seines Herrscherhauses verehrte! Kaum ist ein Menschenschicksal denkbar, welches von Gott und der Vorsehung begnadeter war als das dieser Fürstin, und so steht denn der logisch denkende Mensch vor einer unseligen Verirrung, die schließlich fast Mitleid mit der Urheberin all' dieses Wehes erwecken muß.

Zur Personentarif-Reform in Sachsen.

Die Reform des Personentarifs, die mittelst der allgemein sowohl innerhalb wie außerhalb Sachsens erörterten Denkschrift der sächsischen Regierung dem Eisenbahnrath zur Begutachtung vorgelegt worden ist, verfolgt einen doppelten Zweck: die Einnahmen aus den Eisenbahnen zu vermehren und gleichzeitig eine Vereinfachung des Tarifwesens herbeizuführen. Der Gesichtspunkt der Vermehrung der Einnahmen rechtfertigt sich neben dem zwingenden Bedürfniß der allgemeinen Finanzlage insbesondere aus dem Umstande, daß in Sachsen die bisherigen Rückfahrpreise für Personenzüge ganz außerordentlich billig, nämlich in Höhe von nur 133⅓ Prozent der einfachen Preise, gebildet sind, während sie in Preußen 150 Prozent, in Bayern, Württemberg, Baden und den Reichslanden in 1. Klasse 142⅔ Prozent (Bayern sogar 166¼ Prozent), in 2. Klasse 151 Prozent, in 3. Klasse 156 Prozent des einfachen Preises ausmachen. Die beiden von ihr erstrebten Ziele will die sächsische Reform, um das noch einmal ganz kurz zusammen zu fassen, erreichen durch Beseitigung aller Ausnahmetarife, für die nicht ganz gewichtige Gründe sprechen, einschließlich der Rückfahrkarten, und Festsetzung des Preises für die einfache Fahrt auf die Hälfte des preußischen Rückfahrpreises, sowie unter Beibehaltung des bisherigen Schnellzugszuschlags von 1 Pfennig auf den Kilometer; nur die 1. Klasse erfährt gegenüber der Hälfte des preußischen Rückfahrsatzes eine Erhöhung von 1 Pf. für den Kilometer.

Es ist natürlich und ganz unvermeidlich, daß derartige Maßnahmen, die einen Bruch mit alteingewurzelten Traditionen, wie sie insbesondere die Rückfahrkarte darstellt, enthalten, die verschiedenartigste Beurtheilung je nach der politischen Parteistellung und der persönlichen Anschauungsweise über das Wesen einer Tarifreform finden. Zum guten Theil stützen die abfälligen Kritiken sich wesentlich auf die von den führenden Eisenbahnverwaltungen übereinstimmend zurückgewiesene Ansicht, daß jede Reform der Personentarife nothwendig und unter allen Umständen nur auf eine Verbilligung hinauslaufen müsse. Immerhin halten wir es der Objektivität halber, um eine ausgiebige Beleuchtung der Sache nach allen Seiten hin zu ermöglichen, für angezeigt, neben den beifälligen auch die gegnerischen Stimmen unseren Lesern zu Gehör zu bringen.

Von hervorragender fachmännischer Seite geht uns folgende Darlegung zu, die sich gegen die Auffassung wendet, daß Preußen bei einer Reform seiner eigenen Personentarife unter die neuen sächsischen Sätze hinabgehen könnte:

„Während die „Nat.-Ztg." in Uebereinstimmung mit unserer Ansicht die Vorschläge der sächsischen Regierung für eine Reform der Eisenbahn-Personentarife als einen nachahmenswerthen Fortschritt begrüßt, ängstigt sich eine ganze Anzahl anderer preußischer Blätter mit dem Gedanken, die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft könne die sächsischen Vorschläge als Grundlage einer eigenen Reform annehmen. Die „Pol. Corresp." glaubt sogar, versichern zu können, daß eine Neuordnung auf solcher Grundlage für Preußen einen Rückschritt, nämlich für die weitaus größte Zahl der Reisenden eine Erhöhung der Fahrpreise bedeuten würde und daher wenig Aussicht auf Nachahmung habe. Da diese Behauptung entweder auf Unkenntniß der Verhältnisse oder Heuchelei beruht, so darf man sie nicht unwidersprochen lassen. Thatsächlich liegen die Verhältnisse doch folgendermaßen: Sachsen ermäßigt die Fahrpreise der einfachen Fahrkarten auf die Hälfte der preußischen Sätze für Rückfahrkarten, schafft die Rückfahrkarten ab und behält den jetzigen Schnellzugszuschlag bei. Träte Preußen dieser Reform bei, so ergäbe sich Folgendes: 1. Die Reisenden auf einfache Fahrkarten genießen eine Ermäßigung von 25 Prozent gegen die jetzigen Fahrpreise; 2. die mit Rückfahrkarten in Personenzügen Reisenden fahren zum zeitherigen Preise; 3. die auf Rückfahrkarten in Schnellzügen Reisenden erfahren eine Erhöhung um den sächsischen Schnellzugszuschlag. Nun kann es sich doch blos fragen, wer von diesen drei Gattungen der Reisenden die Mehrzahl ergiebt. Nach der preußischen Statistik sind im Jahre 1899 von den dem Personenverkehr dienenden Zügen etwa 3,5 Milliarden Achskilometer geleistet worden. Hiervon entfielen 768 Millionen = 22 Prozent auf die Schnellzüge, also 78 Prozent auf Personenzüge. In demselben Jahre legten sämmtliche Reisende auf den preußischen Staatseisenbahnen 13 Milliarden Personen-Kilometer zurück. Hiervon entfallen 5 Milliarden auf Rückfahrkarten usw. und 5½ Milliarden auf Karten 4. Klasse, die von der Reform nicht betroffen würden. Nimmt man nun, um die Zahl der auf Rückfahrkarten in Schnellzügen Beförderten zu ermitteln, das oben angegebene Verhältniß zwischen den von sämmtlichen Zügen im Personenverkehr und den von den Schnellzügen allein geleisteten Achskilometern zum Anhalt, so ergeben sich nicht viel über eine Milliarde Personenkilometer, auf welche der Schnellzugszuschlag entfallen würde. Vom gesammten Verkehr würden dies etwa 8 Prozent sein. Hiernach ist es eine kühne Behauptung, von einer Vertheuerung in Preußen zu reden. Im Gegentheil, die Reisenden in Preußen würden bei Annahme der sächsischen Reform in ihrer Gesammtheit eine beträchtliche Anzahl von Millionen Mark jährlich weniger an Fahrgeld bezahlen, als unter den jetzigen Verhältnissen. Deshalb ist auch gar nicht anzunehmen, daß Preußen bei einer Reform seinerseits unter die geplanten sächsischen Sätze herabgehen wird, denn bei dem ungeheuren Umfange des preußischen Verkehrs würde die geringste Ermäßigung der Tarife Millionenausfälle verursachen, die auch ein Wachsen des Verkehrs nicht ausgleichen könnte."

Die „Köln. Ztg." schreibt anscheinend inspirirt: „So interessant dieser Plan, von dem wir annehmen, daß er für die sächsischen Verhältnisse paßt, auch sein mag, so erscheint es uns doch fraglich, ob unsere Staatsbahnen daraus Anlaß nehmen werden, im gegenwärtigen Augenblicke dem Vorgehen des befreundeten Bundesstaates zu folgen; wenn wir auch annehmen, daß die mit einer solchen Reform für Preußen verbundenen Einnahmeausfälle durch einen gleichmäßigen Schnellzugszuschlag von 1 Pfg. für das Kilometer stark vermindert werden, so wird es doch einer eingehenden Prüfung bedürfen, ob unseren Reisenden ein solcher Ausgleich erwünscht wäre. Auch an eine Beseitigung aller Sonntagskarten, der Arbeiter-Rückfahrkarten, an eine Erhöhung der Monatskartenpreise wird unsere Eisenbahnverwaltung schwerlich herantreten, da diese billigen Tarife hauptsächlich den minder wohlhabenden Bevölkerungsklassen zu Gute kommen, die die Beseitigung sehr schwer empfinden würden. Diese und ähnliche Fragen bedürften, wie uns scheint, sehr ernster und reiflicher Erwägungen, vor deren Abschluß unsere Regierung schwerlich geneigt sein wird, an eine Aenderung unserer Personentarife heranzutreten." — Aus einer im Uebrigen sehr tendenziös gehaltenen Betrachtung des „Berl. Börsen-Cour." ist folgender Einwand hervorzuheben: „Als in Oesterreich und in Rußland die Rückfahrkarten abgeschafft und dafür billige Preise für die einfache Fahrt auf den Personenzügen eingeführt wurden, ließ man sich dabei in erster Reihe von sozialpolitischen Motiven leiten. Man zog in Betracht, daß es den Arbeitern an einem Punkte des Landes oft an Arbeitsgelegenheit fehlt, während in den entfernten Provinzen wiederum Arbeitermangel herrscht. Durch die hohen Fahrpreise auf der Eisenbahn war der Arbeiter an seine Scholle gebunden; die billigeren Rückfahrkarten hatten für ihn keinen Werth, da er ja nicht so bald wieder heimkehren wollte. An der Beschleunigung der Fahrt lag solchen Leuten auch nicht viel. Für sie ist es die Hauptsache, gegen ein billiges Entgelt hundert Meilen und noch weiter fahren zu können, wo ihnen lohnende Beschäftigung winkt. Sachsen ist ein kleiner, dichtbevölkerter Industriestaat. Da spielen die Hin- und Rückfahrkarten die größte Rolle, nicht nur vom finanziellen, sondern auch vom sozialpolitischen Standpunkte. Der Handels- und Gewerbestand wird es sehr stark empfinden, daß man ihm die Benutzung der Eisenbahn vertheuert."

Die „Nat.-Ztg." tritt in längeren Ausführungen nochmals für den Kern der sächsischen Reform, die Aufhebung der Rückfahrkarten unter Festsetzung des Kilometerpreises für die einfache Fahrt auf die Hälfte des preußischen Rückfahrpreises, ein, erklärt sich aber gegen den sächsischen Schnellzugszuschlag, der ihr zu hoch erscheint. In dem sehr sachlich gehaltenen Artikel heißt es u. A.: „Wenn wir dafür eingetreten sind, daß die Hälfte der preußischen Rückfahrt-Tarife allgemein als Einheitssätze angenommen werden sollen, so hat uns dabei die Idee sehr fern gelegen, daß gleichzeitig damit auch die sächsische Spezialität des außerordentlich hohen Schnellzugszuschlags übernommen werden müsse. Wenn Sachsen seinen alten Zuschlag beibehält, so liegt deshalb für Preußen, das bei Rückfahrkarten schon seit Jahren keinen solchen Zuschlag kennt, nicht der mindeste Grund vor, ihn neu einzuführen. Der Gegeneinwand, daß dann die erstrebte Einheitlichkeit wieder durchbrochen würde, ist nicht stichhaltig; nicht das ist das Wesentliche, ob einzelne Staaten für gewisse Fälle besondere Zuschläge beibehalten (wie Preußen doch wohl seine Platzkarten für D-Züge beibehalten würde), sondern daß die Grundberechnung durchweg dieselbe ist und eine Unmenge besonderer Einrichtungen ohne Benachtheiligung des reisenden Publikums fortfällt. Sofern die Kritik sich gegen die von der sächsischen Regierung aufgenommenen Einheitssätze und ihre Uebertragung auf die preußisch-sächsische Eisenbahngemeinschaft ausspricht, weil diese Reform nicht weitgehend genug sei und eine weit größere Verbilligung erreicht werden müßte, halten wir sie für recht unzeitgemäß. Eine weitgehende Tarifverbilligung ist heute und jedenfalls noch auf Jahre hinaus ein frommer Wunsch, mit dessen Erfüllung vorläufig im Hinblick auf die allgemeine Finanzlage nicht zu rechnen ist. Wenn die Dinge aber so liegen, scheint es uns eine unzweckmäßige Vertretung der Verkehrsinteressen zu sein, eigensinnig an prinzipiellen Mehrforderungen festzuhalten und vorläufige Fortschritte, die eine große Vereinfachung und für einen Theil der Reisenden auch eine Verbilligung mit sich bringen, rundweg abzulehnen. Vielfach wird gefordert, daß bei einer etwaigen Reform der Personentarife zum Mindesten auf die Maybach'schen Pläne von 1891 zurückgegriffen werden müsse. Diese aber scheiterten damals an dem Widerspruch der Bezirkseisenbahnräthe, da sich nach dem damaligen Stande des Verkehrs von ihrer Durchführung eine Mindereinnahme von etwa 35 Millionen Mark erwarten ließ, und es liegt auf der Hand, daß gegenwärtig die Rücksicht auf die Staatsfinanzen nicht minder schwer gegen sie in's Gewicht fallen würde. Wie bekannt, schlägt Sachsen für die vier Wagenklassen folgende Einheitssätze vor: 2, 3, 4½ und 7 Pfennige. Der Maybach'sche Plan beseitigt die vierte Klasse und berechnet für die drei übrig bleibenden 2, 4 und 6 Pfennige. Nun ist aber für Jeden, der sich nicht blind stellt, ganz klar, daß die Beseitigung der vierten Klasse eine starke, durchgehende Verschiebung in der Benutzung der höheren Klassen verursachen würde. Die nicht immer übertrieben sauberen Auswanderer und Sachsengänger, die stark duftenden Wolken minder hoch bewertheter Tabaksorten, die Marktkörbe der Fischfrauen und ähnliche Zugaben würden einen sehr großen Theil der heute die dritte Klasse benutzenden Personen zur Benutzung der zweiten veranlassen und der verstärkte Andrang zu dieser würde wieder viele ihrer bisherigen Passagiere in die erste Klasse treiben. Daraus erwächst aber dem alten Passagier dritter Klasse eine Preissteigerung von 3 auf 4, und dem zweiter Klasse von 4½ auf 6 Pfennige. Die finanziellen Bedenken gegen den Maybach'schen Plan werden auf diese Weise freilich wesentlich abgeschwächt; die Frage, in welchem Umfange sich der Uebergang vollziehen wird, birgt indessen für die Eisenbahnverwaltung immer noch ein finanzielles Risiko, das sie bei der herrschenden Finanzlage wohl kaum zu übernehmen geneigt scheinen wird. Auch wenn man dem Maybach'schen Drei-Klassen-System als solchem grundsätzlich den Vorzug geben will, ist es doch eine Täuschung des reisenden Publikums in seiner großen Mehrheit, wenn man ihm vorrechnet, daß es mit den Sätzen des Reformplanes von 1891 billiger fahren würde, als mit denen der sächsischen Denkschrift. Wenn obendrein der damalige Plan den gleichen Zuschlag für Schnellzüge enthielt wie jetzt der sächsische, so müßte bei einer neuen preußischen Reform dieser Zuschlag natürlich wegbleiben, da inzwischen der Zuschlag für Schnellzugs-Rückfahrkarten abgeschafft worden ist. Theoretisch hat ein kleiner Zuschlag für Schnellzüge wohl eine gewisse Berechtigung; praktisch aber hat die preußische Eisenbahnverwaltung gezeigt, daß sie auch ohne ihn auskommt. Wir haben in Preußen gesehen, daß es auch ohne Zuschlag geht und brauchen daher über diesen Stein des Anstoßes nicht zu stolpern — wir wälzen ihn ruhig bei Seite. Dasselbe Schicksal müßte noch so mancher „Unstimmigkeit" des sächsischen Vorschlags, die sich bei genauem Studium der Denkschrift ergiebt, bereitet werden. Durch die Abschaffung des Freigepäcks würde neben einer recht erheblichen Vertheuerung auch eine vermehrte Belästigung der Reisenden durch Zunahme des Handgepäcks verursacht werden, während anderenfalls einer der Vortheile der Reform gerade in der Gewährung des

Wenn Sie fein und billig essen und trinken wollen, so verlassen Sie nicht, den Hirsch am Rauchhaus, Webergasse-Scheffelstrasse, zu besuchen.