

Bezugsgebühr:

Stundentakt 2 Mk. 50 Pf. bis
die Zahl 5 Mk.

Die Dresdner Nachrichten erhalten
ausgabe ausgedruckte Bezieher in
Dresden und der nächsten Umgebung,
so die Ausgabe durch eigene Postes
oder Sonderposten erfolgt, erhalten
bei einer Abrechnung, die
sich auf Kosten oder Betriebsfolgen
zu einer Ausgaben absetzen und
umgesetzt werden.

Gebührt aller Artikel u. Original-
beiträgen nur mit deutlicher
Urkundung (Dresd. Nachr.)

Wiederholte Vorwände bleiben

unterstrichen unkenntlich, welche
nicht bewahrt.

Teleg. Adressen:
Nachrichten Dresden.

Dresdner Nachrichten

Lobeck & Co.

Hoflieferanten Sr. Majestät des Königs von Sachsen.

Schokoladen, Kakao, Desserts.

Gründet 1856.

Einzelverkauf Dresden. Altmarkt 2.

Haupt-Geschäftsstelle:
Marienstr. 38.

Anzeigen-Carif.

Zahlung von Aufzahlungen
bis nachmittags 3 Uhr. Sonn- und
Feiertag nur Werkzeit bis von
11 bis 1 Uhr. Die 1. Wochte Grun-
zeit von 8 Sätzen. 2. Wochte 10 Sätzen.
Aufzahlungen auf der Werkeiste Seite
25 Pf., die 2. Wochte Seite als „In-
gebot“ oder am Zeigtisch 25 Pf.
Annummern nach Sonn- und Feier-
tagen 1.-bez. 2. Wochte Grunzeit
30, 40 usw. so wie 25 Pf. nach be-
sonderem Nachdruck ausdrückliche
Hinweise auf gegen Voranschlagsab-
nahme. Belegblätter werden mit 10 Pf.
berechnet.

Kaufpreisnachlass:
Mittl. 1 Mr. 11 und Mr. 2096.

Karl Bielich, Annonenexpedition

Telephon Amt II 285. DRESDEN-N. Telephon Amt II 285.
Lutherplatz No. 1 und Präsentstr. No. 2 (Ende der Sautzserstr.)
empfiehlt sich zur Annahme von Inseraten u. Abonnements
für die „Dresdner Nachrichten.“

H. Grossmann
Nähmaschinen.

Verkauf in Dresden: Chemnitzerstrasse 26, Waisenhausstrasse 5,
Reissauerstrasse 41 (Etag. Striesenstr.), im Löbtau: Schulstrasse 13
und bei Herrn Max Baumann, Dresden-N. an der Dreikönigskirche 8.

Adolf Hachmeister, Coiffeur

Johannes-Allee, im Café König.

Elegante Salons zum Frisieren

für Damen und Herren.

Amerikanische Kopfwäsche. — Haarpflege.

Universal

Dr. med. Wolfermanns
neues vervoll-
kommenes Patent-
Bruchband, un-
erreicht an Sitz und Wirkung
und ein Segen für
jeden Bruchleidenden. Alleinverkauf bei

M. H. Wendischus sen.

nur Marienstr. 22b
im Gartengrundstück.
Sonntags geöffnet von 11—12 Uhr.

Mr. 38. Epig. Sächs. Personentarifreform. Geh. Rat v. Niedermann †, Oekonomische Gesellschaft, | Nutzbarkeit Witterung: | Deiter, water Trübung. | Sonnabend, 7. Februar 1903.

Die sächsische Personentarifreform.

Die von der sächsischen Regierung in ihrer Denkschrift über die Reform des Personentariffs gemachten Vorschläge haben nunmehr dem Eisenbahnrat zur Begutachtung vorgelegen und da diese autoritative Körperschaft sich zu Gunsten der Reform ausgesprochen hat, so erscheint das ganze Projekt der praktischen Verwirklichung unmittelbar nahe gerückt. Es ist daher angebracht, doch man sich Inhalt und Zweck der Reform noch einmal in knapper Übersicht vor Augen führt und das Für und Wider sachlich abwägt.

Das Ergebnis der Verhandlungen und Beschlüsse des Eisenbahnrates ist, um das kurz zu wiederholen, 1. daß die Rückfahrtarten im Pünktverkehr aufgehoben werden, unter Feststellung eines Kilometerpreises für die einfache Fahrt von 7 Pf. in der I. Klasse, 4½ Pf. in der II., 3 Pf. in der III. und 2 Pf. in der IV. Klasse; 2. daß ein Schnellzugsaufschlag von 1 Pf. auf das Kilometer für alle Klassen gleichmäßig erhoben wird; 3. daß Preiseinkäufe fortgeführt werden; 4. daß alle besonderen Preisermäßigungen befehligt werden mit Ausnahme der Arbeitermonatskarten, der Verarmungsungen für Kinder, Ausflüge zu wissenschaftlichen und beschleunigenden Zwecken, Schulabfahrten, Accidentolosien, milden Zwischen- und der Schülerkarten, sowie daß Monatskarten und Nebenkarten beibehalten sind. Außerdem hat der Eisenbahnrat die Einführung der IV. Klasse in die Personenzüge an Sonntagen beantragt und sich endlich dahin ausgesprochen, daß er der ganzen Reform nur unter der Voraussetzung beitrete, daß die Regierung Maßregeln treffe, um den freizügigen Anlauf einer beliebigen Anzahl von Fahrkarten, die dann nach Gutdunken benutzt werden können und erst mit der bewirkten Abstempelung Gültigkeit erlangen, zu ermöglichen. Den Zeitpunkt der Einführung der neuen Bestimmungen wünscht der Eisenbahnrat so nahe wie möglich gebracht zu wissen und ferner soll die Reform von Sachsen selbstständig ohne den Beitritt anderer Eisenbahnverwaltungen ins Werk gesetzt werden.

Aus unserem Kreis gehen uns zur Beleuchtung der vom Eisenbahnrat gefassten Beschlüsse über freihandigen Kartenverkauf und Monatskarten folgende beachtenswerte Ausführungen zu: „Doch der Bedingung, daß Einrichtungen getroffen werden, die den vorherigen Anlauf einer größeren Anzahl von Fahrkarten ermöglichen, entsprachen werden kann, ist kaum zuverlässhaft. Denn wenn auch durch eine solche Einrichtung die Kontrolle erschwert wird, so kann doch diese Schwierigkeit zweifellos überwunden werden, und die Regierung dürfte kaum geneigt sein, die Reform an dieser Stange scheitern zu lassen. Ein zweiter Bruchzug des Eisenbahnrates dürfte vielen unerwartet gescheinen sein; das ist die Erhöhung über die Erhöhung des Preises der Monatskarten. In ihrer Denkschrift hatte die Staatsregierung zwei Vorschläge zur Begutachtung unterbreitet: Berechnung der Monatskartenpreise entweder nach dem 22fachen oder nach dem 25fachen des einfachen Fahrpreises und der Nebenkartenpreise nach dem 11fachen oder nach dem 15fachen des einfachen Fahrpreises. Im ersten Falle würde die Erhöhung in II. und III. Klasse gerade so viel betragen, wie die Erhöhung der Rückfahrtartenpreise, nämlich 12½ Prozent, im zweiten Falle dagegen bei den Monatskarten rund 25 Prozent und bei den Nebenkarten 50 bis 51 Prozent. Der Eisenbahnrat hat sich für die letztere stärkere Erhöhung ausgesprochen. Es mag richtig sein, daß die auf die Monatskarten gewöhnliche Erhöhung von vornherein zu hoch bemessen worden ist, man kann auch ausgeben, daß eine Erhöhung um 1/2, die auf die Entfernung z. B. zwischen Dresden-Neustadt und Niedersedlitz in III. Klasse nur 80 Pf. monatlich, also nicht einmal 10 Mark im ganzen Jahr beträgt, auch vom allgemeinen Standpunkte aus als unbedenklich erscheint. Eine aus 4 Köpfen bestehende Familie würde für diese Entfernung für 1 Monats- und 3 Nebenkarten statt jetzt 190 Mark, nämlich 204 Mark zu bezahlen haben. Dass die Unterschied nicht zu einer Entwölfung der Vororte führen kann, liegt auf der Hand. Anders verhält sich die Sache allerdings, wenn nach dem Vorschlag des Eisenbahnrates die größere Erhöhung eintrete. Dann würde dieselbe Familie zwischen Dresden und Niedersedlitz statt 180 Mark jährlich 202 Mark fahrgeld, also 72 Mark mehr zu bezahlen haben. Dies scheint auch vom sozialpolitischen Standpunkt aus eine sehr bedeutsame Erhöhung.“

Wir ungeteiltem Beifall wird dagegen im ganzen Lande der weitere Bruchzug des Eisenbahnrates über die Einstellung der IV. Klasse auch an Sonntagen begrüßt werden; entwirkt doch dieser Bruchzug einer schon längst von einem weiten reihenden sächsischen Publikum nachdrücklich erhobenen Anerkennung. Es ist gar keine Frage, daß die bezeichnete Maßregel ungemein vollständig ist und dass ihre Verwirklichung einem weitreichenden Bedürfnis abhelfen würde. Auf den deutschen Staatsbahnen fahren insgesamt nur etwa 0,4 Prozent aller Reisenden in der I., 9½ Prozent in der II., 90 Prozent aber in der III. und IV. Klasse. Die IV. Klasse allein bringt von den Gesamteinnahmen des Personentarifbuchs des preußischen Staatsbahnen und 31 Prozent, den sächsischen aber bloß rund 13 Prozent ein. An diesem aufwändigen Weißverhältnis ist nicht in leichter Weise zu handeln, daß man die wohlseitige Wagenklasse in Sachsen an Sonn- und Feiertagen nicht verbieten lässt, also sie gerade dann ausschließt, wenn die erholungsbedürftige Arbeitsteilung ihrer am meisten bedarf. Um so bedauerlicher wäre es, wenn die von eingeweihter Seite hierzu geäußerte Vermutung Recht behalten sollte, daß die vom Eisenbahnrat gewünschte Einstellung der IV. Wagenklasse an Sonn- und Feiertagen wenig Aussicht auf Annahme durch die Regierung haben würde.

Am übrigen ist der springende Punkt der Reform, von dem allein die sächsische Eisenbahnverwaltung eine Mehrerinnahme in Höhe von rund 1 400 000 Mark erhofft, während die finanzielle Orientierung auf 1 240 000 Mark geschätzt wird, der Weg-

fall der Rückfahrtarten und die Festsetzung des Preises für die einfacheren Karten genau auf die Hälfte des Sohnes der preußischen Rückfahrtarten, mit Ausnahme einer geringen Erhöhung für die I. Klasse. Danach wird man in Sachsen mit Personenzügen hin und zurück flüssig gerade so teuer fahren wie in Preußen, das heißt allerdings teurer als bisher in Sachsen hin und zurück, aber billiger als bisher in Sachsen auf einfache Fahrt. Hiergegen wird nun von manchen Seiten eingewendet: „Was nützt die Erhöhung der einfachen Karten um 25 Prozent in der II. und III. Klasse für Personenzüge, wenn gegenwärtig nur etwa 7 Prozent aller Fahrtarten in den drei oberen Klassen damit zurückgelegt werden, während der ganze Rest auf Rückfahrtarten kommt und also gegen den bisherigen Zustand eine Verbesserung erfordert?“ Als sich betrachtet, stimmt dieser Einwand. Demgegenüber muß jedoch wieder berücksichtigt werden, daß in Sachsen diejenigen Rückfahrtarten ganz außerordentlich billig sind, nämlich nur 183½ Prozent der einfachen Fahrpreise betragen, während sie in Preußen 150 Prozent, in Bayern, Württemberg, Baden und den Reichsstaaten in I. Klasse 142½ (Bayern 160½) Prozent, in II. Klasse 151 Prozent, in III. Klasse 156 Prozent des einfachen Preises ausmachen. Ueberdies wird von führenden industriellen Vereinen, deren Meinung ja gerade für die sächsische Verkehrs-politik von großer Bedeutung ist, der Standpunkt vertreten, daß die Industrie dem Regale des Preisunterschiedes für Rückfahrtarten, insbesondere aus dem Grunde bestimmen könnte, weil die einfachen Fahrkarten, die eine erhebliche Verbilligung erfahren, höchstensmäßig viel mehr von Geschäft als von Vergnügungsreisenden benötigt werden. Es ist daher wohl zu erwarten, daß auch das bin- und zurückfahrende sächsische Publikum sehr bald von der Anfang zurückkommen wird, es sei denn eine unerträgliche Unbilligkeit, wenn man ihm gewisse, für eine Fahrt hin und zurück im Personenzug dieselbe finanzielle Leistung zu machen, die von jedem preußischen Reisenden schon längst gefordert wird.

Den meisten Bedenken unterliegt der Schnellzugsaufschlag, der auf 1 Pf. für das Monatskarte festgelegt worden ist. Preisabschläge für die Schnellzüge bestehen auch bei den anderen deutschen Bahnen durchgängig in Höhe von 1½ bis 2 Pf. für das Kilometer, während die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung derartige Aufschläge nur für einfache Fahrten kennt, die Rückfahrtarten dagegen ohne Aufschlag auch für Schnellzüge gelten läßt. Die Einnahmen aus der Höherstufung des Schnellzugsaufschlags in Sachsen belaufen sich für 1901 auf rund 1 050 000 Mark. Man hat die Berechtigung des Schnellzugsaufschlags überhaupt in Zweifel gezogen mit der Begründung, daß es an einer festen betriebstechnischen Norm für die Unterscheidung zwischen Schnell- und Personenzug mangle, und daß die höhere Geschwindigkeit eine bessere Ausnutzung der Betriebsmittel und des Personals ermögliche, dadurch aber schon von selbst der Verwaltung eine Handhabe gegeben sei, durch Schnellzugsbetrieb auch ohne Aufschlag vermehrte Einnahmen zu erzielen. Zu Gegenwart hierzu hält die Denkschrift der Regierung und mit ihr der Eisenbahnrat an der Anwendung fest, daß die bei Schnellzügen tatsächlich gebotene höhere Leistung der Verwaltung auch eine höhere Tarifierung bedinge; insbesondere ist dies für Sachsen mit Rücksicht auf die bestehenden erheblichen Territorialunterschiede eine unabdingbare Forderung der ausgleichenden Gerechtigkeit, auch könne der Aufschlag zum Zwecke der Entlastung der Schnellzüge vom Nahverkehr nicht entbehrt werden. Der Verband sächsischer Industrieller hatte eine verschiedenartige Abschaffung des Schnellzugsaufschlags befürwortet, nämlich 1½ Pf. für die I. Klasse, 0,66 Pf. für die II. und 0,66 Pf. für die III. Klasse; der Aufschlag des Eisenbahnrates hatte sich ebenfalls für eine Differenzierung entschieden, und zwar für 1½ Pf. in der I. Klasse, in der II. und 0,75 Pf. in der III. Klasse. Das Plenum des Eisenbahnrates ist jedoch diesen Vorschlägen nicht beigetreten, sondern hat den Einheitsaufschlag von 1 Pf. auf das Kilometer für alle drei Klassen gleichmäßig den Vorzug geben, wohl in der Erwägung, daß die höhere Leistung bei Schnellzügen tatsächlich für alle Wagenklassen gleich ist, sowie um die Technik der Preisberechnung nicht gar zu verwirkt zu machen. Daß hierdurch das Reisen in der II. und III. Klasse mit Schnellzügen in Sachsen gegenüber dem bestehenden preußischen Tarif nicht unerheblich verteuert wird, ist nicht zu leugnen; denn während man in Preußen beispielsweise eine Strecke von 100 Kilometern in II. Klasse im Schnellzug hin und zurück für 9 Mark durchfährt, wird man in Sachsen dafür nach dem neuen Tarif noch je 1 Mark Schnellzugsaufschlag, also insgesamt 11 Mark, aufwenden müssen.

Gewiß ist das allgemeine Vertrauen nach einer möglichen Herabsetzung des Eisenbahnpersonentarifs, das hauptsächlich gegen die sächsische Reform ins Auge geführt wird, ein starker Zug der Zeit, den man nicht einfach ignorieren kann. Jeder bekannte Realpolitiker muß aber auch anerkennen, daß alle Ermäßigungen in der politisch-wirtschaftlichen Notwendigkeit, eine weitere Verminderung der Eisenbahnrente herbeizuführen, ihre Grenze finden. Das Sinken der sächsischen Eisenbahnrente in den letzten Jahren und die dadurch bedingten Schwierigkeiten in der allgemeinen Finanzlage sind doch noch fühlbar genug, um allerlei die Frage anzuregen, was geschehen würde, wenn die Eisenbahnrente noch weiter hinuntergegangen. Dann würden unfehlbar neue Steuern die Folge sein, und was würden dann wohl diejenigen sagen, die jetzt mit der Neugestaltung des sächsischen Personentarifs nicht einverstanden sind? Wer die steuerpolitischen Wirkungen einer fortgesetzten Unregelmäßigkeit der Eisenbahnen, als der Hauptnachnahmequelle des Staates, berücksichtigt, der wird gerechter Weise den Beweggründen der Regierung bei ihrem Vorgehen, die auf dem Gedanken der ihr obliegenden verantwortlichen Fürsorge für die Finanzen des Staates und die Entlastung der Steuerzahler zu richten sind, die Anerkennung nicht verweigern dürfen.

Neueste Drahtmeldungen vom 6. Februar.
Machts eingehende Deveichen befinden sich Seite 2).

Gen. (Meldung der Schweizerischen Telegraphenagentur.) Die Rechtsanwälte der früheren Kronprinzessin Luise teilen der Presse folgendes mit: Giron hat heute abend Genf verlassen, um mit dem Partner Schnellzuge sich zu seiner Familie nach Brüssel zu begeben, wo er morgen nachmittag ankommt, und wo er sich niederlassen will. Giron hat alle Beziehungen zur Prinzessin abgebrochen, um ihr die Wiederannahme des Vertrags mit ihren Kindern zu ermöglichen. — Die vorstehende Meldung wird uns von Herrn Rechtsanwalt Dr. Zehme aus Genf direkt bestätigt.

Berlin. (Brix-Tel.) Reichstag. Die Beratung des Staats des Reichskanzlers und der Reichskanzlei wird fortgesetzt. — Abg. Rößle-Rösselslautern (B. d. L.) fragt, wann die Vorlage des vom Reichstage erbetenen Gesetzes, betreffend einheitliche Überwachung des Verkehrs mit Nahverkehr und Gelehrten, zu erwarten sei. Herner bittet er um Auskunft, wie es mit einer Nachricht verhalte, wonach mit einer Armee in Kanada Abschläge über Lieferungen konfiert werden. Hinweis für das deutsche Heer und für die Marine gemacht worden seien. Der Direktor v. Körner im Außenamt wirkt Redner vor, bei Beratung der Anderkonvention irgende Angaben über die Strafe gemacht zu haben, ob England auch auf Prämienvaud aus seinen eigenen Kolonien Abschläge zu erheben verpflichtet sei oder nicht. Entgegen v. Körners damaliger Behauptung, lehne England jetzt Verpflichtung ab. Die Regierung treffe der Vorwurf, eine Konvention ratifiziert zu haben, die in einem so wichtigen und für untere Stellungnahme geradezu Auffälligkeiten aufwies. Auch andere Stellung gegenüber dem kanadischen Prämienvaud sei vor der Ratifizierung der Brüsseler Konvention von unserer Regierung nicht genau erwogen worden, denn jetzt verlangt Russland, daß auf Grund des russisch-deutschen Vertrags Abschläge auf kanadischen Prämienvaud nicht erhoben würden. Weiter müsse er die anfängliche Tatsache feststellen, daß unter der Klage der Vereinigten Staaten kanadischer Weizen bei uns eingeführt worden sei. Da Kanada im Zoll differenziert sei, sei da allein in einem Jahre für unsere Reichsliste ein Verlust von 2 Millionen erreichbar. Redner fordert dann die Regierung auf, in Venezuela frühzeitig vorzugehen, ohne Rückicht auf die Monroe-Doctrine. Wir brauchen Amerika nicht nachzuladen. Was das Hineinnehmen des Kaisers in die Debatte anlange, so würden, falls man darin zu weit gehe, Maßnahmen dagegen ergriffen werden; aber andererseits würde es Nichtachtung sein, wollte man die Rechte des Kaisers hier gar nicht befreien, zumal die, im Gegensatz zu den des früheren Kaisers Wilhelm I., einen aggressiven Charakter tragen. Programmatische Anerkennungen des Kaisers dürfen jedenfalls nicht ohne Bezeichnung des Kanzlers in die Öffentlichkeit gehen. Weiter habe der Kanzler im Landwirtschaftsamt, ohne etwas Neues zu sagen, so geplaudert, wie es der Parteiführer von Hameln nicht besser machen könne. — Staatssekretär Freiherr v. Richthofen nimmt den Direktor v. Körner gegen den Vorwurf in Schutz, bei Beratung der Brüsseler Konvention irgende Angaben gemacht zu haben. Der britischen Auffassung in bezug auf Zoller aus eigenen Kolonien sei jedenfalls die britische Regierung nicht im Interesse darüber gelassen, daß, falls wirklich größere Mengen prämierten Kolonialzuders zurückgeladen nach England kommen, wir uns unter volle Aktionsfreiheit stellen halten. Daß Russland nicht betreten werde, könnten wir nicht annehmen, und wir hoffen natürlich, daß es sich den Segnungen dieser Konvention auf die Dauer nicht versöhnen werde. — Staatssekretär Graf Borsodowski: Daß der Bauernstand eine der wichtigsten Grundlagen unseres Staatsseins sei, sei richtig, um so weniger sei es zu begreifen, wenn man im Bauernstand so beharrlich Misstrauen gegen die Regierung hat und von ihr behauptet, es fehle mit der gute Will, der Landwirtschaft zu helfen. Bei dem Abschluß von Gleislieferungen aus Kanada handle es sich um Deckung des Bedarfs unserer Schiffe in Venezuela. Natürlich könne man dort nicht Lieferungen aus Deutschland abwarten. Über die Frage einer einheitlichen Nahrungsmittelkontrolle von Reichswegen habe er kommissarische Verhandlungen eingeleitet, wobei sich aber finanzielle Bedenken ergeben hätten, für welche Zwecke besondere Beamte des Reiches einzustellen. Die Angabe, daß große Mengen kanadischen Weizens unter amerikanischer Flagge bei uns zu dem niedrigeren Zollzettel statt zu dem des autonomen Tarifs eingingen, sei unzutreffend. Die Kontrollmaßregeln würden sowohl in Amerika selbst, wie in Deutschland vorsichtig gehandhabt. — Abg. Dr. v. Schleinitz: rechtfertigt den Standpunkt der Mehrheit des Reichstages in Sachen des Zolltarifs, dessen Zustandekommen unserer Landwirtschaft zum Vorteil gereiche und hoffe, es werde dem Reichskanzler gelingen, neue vorstellbare Handelsverträge abzuschließen. — Abg. Dr. v. Seidelsdorf (Freiburg): konsolidiert, daß er und seine Freunde sich momentan durch die sozialdemokratische Opposition bewegen gelassen hätten, den Zolltarif unter allen Umständen durchzusetzen. — Abg. Siebert: v. Sonnenberg (Berlin) empfiehlt als Komposition für Gewährung von Gütern die Einführung der Wohlfahrt. Die jüngsten Wähler würden, wenn man die Wohlfahrt einführe, mit der Sozialdemokratie aufkommen, denn alle die Säumigen seien keine Sozialdemokraten (Säumige links). Redner betreibt unter Berufung auf die Barentgenreise als seine Gewährsmänner, daß deren Rücksichtnahme durch eine Säumänderung der Generale selbst verhindert sei. Er erwähnt dann u. a. die Rüttelung eines Leipziger Blattes, daß 1893 Gouverneur Hellwig vom Kolonialamt, um die Kandidatur von Peters für den Gouverneurposten in Ostafrika unmöglich zu machen, die bekannte Anzeige gegen Peters durch einen Vermittler, Herrn Bronckort v. Schellendorf und einen Maler Ruhmert, veranlaßt habe, und polemisiert endlich gegen neuliche Anerkennungen des Reichskanzlers über Achira, große Moneten.