Bezugsgebühr:
Vierteljährlich für Dresden bei täglich zweimaliger Zutragung durch unsere Boten (abends und morgens, an Sonn- und Montagen nur einmal) 2 Mk. 50 Pf., durch auswärtige Kommissionäre 3 Mk. bez. 3 Mk. 50 Pf. Bei einmaliger Zustellung durch die Post 3 Mk. (ohne Bestellgeld), im Ausland mit entsprechendem Zuschlage. Nachdruck aller Artikel u. Original-Mitteilungen nur mit deutlicher Quellenangabe („Dresd. Nachr.") zulässig. Nachträgliche Honoraransprüche bleiben unberücksichtigt; unverlangte Manuskripte werden nicht aufbewahrt.

Telegramm-Adresse: Nachrichten Dresden.

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856.

Hauptgeschäftsstelle: Marienstr. 38/40.

Anzeigen-Tarif.
Annahme von Ankündigungen bis nachmittags 3 Uhr. Sonn- und Feiertags nur Marienstraße 38 von 11 bis ½1 Uhr. Die 1spaltige Grundzeile (ca. 8 Silben) 20 Pfg., Ankündigungen auf der Privatseite Zeile 25 Pfg.; die 2spaltige Zeile auf Textseite 50 Pfg., als Eingesandt Zeile 60 Pfg. In Nummern nach Sonn- und Feiertagen 1spaltige Grundzeile 30 Pfg., auf Privatseite 40 Pfg., 2spaltige Zeile auf Textseite und als Eingesandt 60 Pfg. Auswärtige Aufträge nur gegen Vorausbezahlung. Belegblätter werden mit 10 Pfg. berechnet.

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

Kotillon- und Scherzartikel — Saaldekorationen — Girlanden, Fahnen, Wappen — Illuminations-Laternen — Oscar Fischer Am See 21.

Piano-Verkauf, Piano-Vermietung, Piano-Tausch, Piano-Reparatur, Piano-Stimmung. Billigste Preise. — Gegründet 1876 — Pianoforte-Fabrik H. Ullrich 20 Johannesstrasse 20 am Pirnaischen Platz.

Otto Buchholz 28 Annenstrasse empfiehlt Reisehüte federleicht. Strohhüte billigste Preise.

Vorzüglich sind Gummischläuche mit Mangel. Telephon I 3594. E. Böhme's rother Gartenschlauch. E. Böhme, Waisenhausstr. 13 Dresden A.

Geradehalter für Herren, Damen und Kinder, leicht, bequem und äusserst wirksam, bei Herren und Knaben die Hosenträger ersetzend, zum Preise von 3—6 Mk. stets vorrätig beim Verfertiger Bandagist und Orthopäd M. H. Wendschuch sen., nur Marienstr. 22b im Gartengrundstück. Sonntags geöffnet von 11—12 Uhr.

Nr. 175. Spiegel: Sächsische Eisenbahnpolitik. Technische Hochschule. Bauspekulation und Baulieferanten, Aerzteverband, Sommerferien u. Kurorte. Radium. Bezirksausschuß. Kunstausstellung. Mutmaßliche Witterung: **Etwas wärmer, heiter.** **Sonnabend, 25. Juni 1904.**

Sächsische Eisenbahnpolitik.

Das „Vaterland", das Organ des Konservativen Landesvereins, veröffentlicht in seiner morgen erscheinenden Nummer einen längeren Aufsatz über die sächsische Eisenbahnpolitik. Da uns durch die Redaktion der genannten Wochenschrift ein Bürstenabzug zur Verfügung gestellt wurde, sind wir in der Lage, unsere Leser schon jetzt mit dem Inhalte des Artikels bekannt zu machen. Wir haben bereits kurz darauf hingewiesen, daß einzelne liberale sächsische Blätter den außerordentlich günstigen Betriebsabschluß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft wiederum dazu benutzen, Stimmung für einen engeren Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnverwaltungen zu machen. In dem Zusammenhange, in dem das geschieht, wird offenbar an eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft unter preußischer Führung oder auch an eine Reichseisenbahngemeinschaft gedacht, also an Umwälzungen, durch welche die Selbständigkeit der Mittelstaaten ganz bedeutende Einschränkungen erfahren würde. Und weshalb mutet man den Bundesstaaten mit eigenem Eisenbahnbesitz neuerdings eine derartige Einbuße an staatlichen Selbstbestimmungsrechten zugunsten der preußischen Verwaltung zu? Die Begründung beschränkt sich dieses Mal auf eine Berechnung der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen", welche zu dem Ergebnis gelangt, daß unter Zugrundelegung des preußischen Betriebskoeffizienten (d. i. das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen) für alle deutschen Staatsbahnen eine Verminderung der Jahresausgaben um annähernd 80 Mill. Mark eintreten würde. Es ist hier nicht zu erörtern, ob es die Aufgabe des offiziellen Organs eines Vereins sein kann, fortgesetzt für eine Umgestaltung der Verhältnisse einzutreten, welche die selbständige Existenz eines namhaften Teiles der Vereinsmitglieder in Frage stellt. Auch kann dahingestellt bleiben, ob eine solche Haltung den Intentionen des führenden Bundesstaates entspricht. Jedenfalls aber sollte eine Fachzeitschrift doch mit überlegten und stichhaltigen Gründen arbeiten, nicht aber mit Berechnungen, welche sich auf den ersten Blick als unrichtig erweisen. Wie wenig Halt jene Berechnung besitzt, geht schon daraus hervor, daß die genannte Zeitschrift ihre Schätzung der Ersparnissumme selbst ohne weiteres um 50 Mill. herabmindert. Bei Schonung aller bestehenden Verhältnisse, so schränkt das Blatt seine erste Behauptung ein, würden durch eine Eisenbahngemeinschaft mindestens 30 Mill. Mark jährlich erspart werden.

Von fachmännischer Seite sind diese und ähnliche Behauptungen unter genauer Berücksichtigung der Bestimmungen des preußisch-hessischen Eisenbahnvertrages als für Sachsen nicht zutreffend schon so oft und so gründlich widerlegt worden, daß es eine ernste Zeitschrift als eine Rücksichtslosigkeit gegen ihre Leser ansehen muß, die Gegengründe immer aufs neue zu wiederholen. Aber es scheint, daß Wahrheiten, die gewissen Tendenzpolitikern unbequem sind, nicht oft genug gesagt werden können, weil diese Stimmungsmacher ausdauernd sind wie eine bestimmte Art von Geschäftsagenten, die ihre Ware auf jeden Fall an den Mann bringen wollen. Sind sie mit höflicher Entschiedenheit vorne hinausgeleitet worden, kommen sie bei nächster Gelegenheit zur Hintertüre wieder herein und suchen uns immer und immer wieder zu überzeugen, daß ihre falsche Ansicht die lautere Wahrheit, und alles, was dahin geht, diese falsche Ansicht zu zerstören, der größte Irrtum selber sei. Für diese Politiker sind augenscheinlich mehr politische Sonderinteressen, als Erwägungen wirtschaftspolitischer Natur — so wenig diesen im übrigen ein guter Patriot das staatliche Ansehen seines engeren Vaterlandes leichten Herzens opfern würde — maßgebend. Doch hiervon später. Wenden wir uns zunächst den wirtschaftspolitischen Einwänden zu.

Die „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" hat sich ihre Rechnung in diesem Falle sehr leicht gemacht. Ohne über die Zulässigkeit ihrer Handlungsweise nachzudenken, überträgt sie den preußischen Betriebskoeffizienten auf alle übrigen Bahnverwaltungen und erzielt so im Handumdrehen Millionen-Ersparnisse. Leider läßt sich eine solche Uebertragung nur auf dem geduldigen Druckpapiere, nicht aber in Wirklichkeit vornehmen. Denn für die Höhe des Betriebskoeffizienten und für die Verzinsung des Anlagekapitals sind neben der Tüchtigkeit der Verwaltung vielfach noch Verhältnisse entscheidend, die dem menschlichen Willen nicht untertan sind. In der Abendausgabe der „Dresdner Nachrichten" vom 9. April d. J. wurde von einem Fachmanne bereits darauf hingewiesen, daß die Verzinsung des Anlagekapitals kein gerechter Vergleichsmaßstab zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit usw. der sächsischen Staatsbahnen gegenüber den preußischen sein könne. Die Gründe, die der sächsische Fachmann hierfür beibrachte, sind ohne weiteres einleuchtend. Der sächsische Staat muß viel höhere Aufwendungen für die Anlage der Bahnen machen wie Preußen, weil 1. der gebirgige Charakter Sachsens den Bahnbau erschwert und sehr teuer macht und 2. der Wert des Grund und Bodens infolge der dichten Besiedelung des Landes höher ist wie in Preußen, wo überdies das zum Eisenbahnbau erforderliche Land gewöhnlich unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird. In Sachsen beträgt infolgedessen das Anlagekapital auf 1 Kilometer Bahnlänge 352 456 Mk., in Preußen dagegen nur 261 510 Mk. (nach der Reichsstatistik von 1902). Sachsen erwachsen daher im Verhältnis zu Preußen für sein Bahnanlagekapital bedeutend größere Ausgaben für Verzinsung und Tilgung.

Aber auch der Betrieb selbst wird in Sachsen auch bei Innehaltung der größtmöglichen Wirtschaftlichkeit durchschnittlich stets mehr Kosten verursachen wie in Preußen. Während der größte Teil der Bahnen unseres großen Nachbarstaates durch Flachland führt, die Züge also, wenn sie einmal in voller Fahrt sind, ohne viel Kraftverbrauch weiterrollen, sind bei uns bei der Mehrzahl der Linien große Terrainschwierigkeiten zu überwinden. Daß unter solchen Umständen zur Fortbewegung der Lasten im Durchschnitt in Sachsen ein ganz anderer Kraftaufwand und eine viel größere Kohlenverbrennung erforderlich ist wie in Preußen, braucht wohl nicht erst besonders nachgewiesen zu werden. Ferner bedingt die Dichtigkeit des sächsischen Bahnnetzes, die von keinem anderen deutschen Bahnnetze erreicht wird, viele Kreuzungs- und Einmündungsstationen, die — entsprechend den reichsgesetzlichen Vorschriften — sehr kostspielige Signaleinrichtungen nötig machen. Und eben diese Dichtigkeit unserer Schienenwege macht es auch unumgänglich, daß ein verhältnismäßig zahlreiches Arbeitspersonal zu unterhalten ist, welches übrigens gleichzeitig im Durchschnitt, weil Sachsen in erster Linie Industrieland ist, bedeutend besser bezahlt werden muß wie z. B. die Arbeiter jener preußischen Bahnen, die durch große ackerbautreibende Bezirke führen. Hierzu kommt noch u. a., daß die dichte Besiedelung des Landes — auch abgesehen an den Knotenpunkten — zur Anlage von verhältnismäßig sehr zahlreichen Verkehrsstellen geführt hat und daß infolge der Rührigkeit der Bevölkerung der sächsische Personenzugs-Fahrplan ein ungewöhnlich reichhaltiger ist. Preußens Bahnen arbeiten dagegen unter wesentlich günstigeren Bedingungen. Eine Betriebsgemeinschaft würde daran nur sehr wenig ändern können. Oder glaubt man wirklich im Ernst, Preußen werde nach Uebernahme der Verwaltung der sächsischen Bahnen nun sofort mit Herabsetzung der Bezüge des unteren Betriebspersonals auf den preußischen Durchschnitt, mit Aufhebung vorhandener Verkehrsstellen, mit Auflassung von Personenzügen usw. vorgehen wollen und können? Was in Ermäßigung der Betriebskosten vernünftigerweise erreicht werden kann, das hat die sächsische Verwaltung durch weise Sparsamkeit in allen Zweigen des Dienstes bereits selbst angestrebt; die Abschlüsse von 1902 und 1903 mit ihren Minderausgaben von rund 10 Mill. Mk. und 2¼ Mill. Mk. gegen die Vorjahre erweisen dies deutlich genug. Sehr viel weiter hätte auch eine Gemeinschaftsverwaltung kaum gehen können. Es ist also in der Tat eine ganz irrtümliche Auffassung, daß im Falle einer Gemeinschaft der preußische Betriebskoeffizient sich ohne weiteres bei den hinzutretenden Netzen erreichen ließe. Sehr beachtlich führt auch der Wirkl. Geh. Rat Möllhausen in einem viel besprochenen Artikel in Nr. 69 der „Kreuzzeitung" vom 11. Februar d. J. aus, daß die Gemeinschaftsverwaltung teurer arbeiten werde als die einheimische, weil die Ansprüche der Einzelstaaten an die Gemeinschaft ins Ungemessene anwachsen würden.

Es steht fest, daß speziell der sächsische Staat äußerst empfindliche Verluste erlitten haben würde, wenn er sich wirklich in den letzten Jahren, in welchen eben von liberalen Eisenbahnpolitikern in Wort und Schrift die Eisenbahngemeinschaft mit Preußen als die einzige Rettung für Sachsen angepriesen wurde, etwa auf Grund der Betriebsergebnisse von 1901 zum Eingehen eines Anschlußvertrages mit Preußen nach hessischem Muster verstanden hätte. In dem bereits erwähnten Artikel in den „Dresdner Nachrichten" wurde aus offenbar sachkundiger Feder folgendes ausgeführt: „Bei Anwendung des preußisch-hessischen Betriebsvertrages würden unter Zugrundelegung des Rechnungsjahres 1901 nach den ausführlichen Darlegungen in der Schrift: „Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft?" (Seite 8) von dem gesamten Betriebsüberschuß der preußisch-hessischen und sächsischen Staatseisenbahnen rund $^{18}/_{19}$ auf Preußen-Hessen und $^{1}/_{19}$ auf Sachsen entfallen. Nach dem Betriebsbericht der preußischen Staatsbahnen für 1902 betrug der zwischen Preußen und Hessen zu verteilende Betriebsüberschuß 525 103 782 Mk.; es kommt hinzu der sächsische Ueberschuß mit 35 699 931 Mk., das gibt zusammen 560 803 713 Mk., davon ist $^{1}/_{19}$ = rund 29 516 000 Mk. Es würde also Sachsen aus dem Gemeinschaftsverhältnis rund 6 184 000 Mk. weniger zur Verzinsung und Tilgung der Staatsschuld aus der Gemeinschaft bekommen haben, als es tatsächlich selbst erzielt hat. Wäre ein solcher Ertrag auf Grund des Ergebnisses von 1900 (in diesem Jahre betrug der Ueberschuß 33,09 Millionen gegenüber 28,2 Millionen im Jahre 1901) abgeschlossen worden, so würde der Mindererertag für Sachsen noch 4½ Millionen Mark betragen haben." Führen wir diese Rechnung unter Zugrundelegung der Betriebsergebnisse von 1901 weiter, so würde Sachsen nach den Betriebsergebnissen für 1903, soweit sie bisher bekannt geworden sind, aus der Betriebsgemeinschaft ungefähr 34 Millionen erhalten haben, während es selbst einen Ueberschuß von 43,6 Millionen, also 9,6 Millionen mehr, aus seinen Bahnen herausgewirtschaftet hat. Sachsen würde mithin in zwei Jahren etwa 15¾ Millionen Mark eingebüßt haben, wenn es dem Rate der liberalen Freunde der Anschlußbewegung, zu denen auch der Vorsitzende des nationalliberalen Landesvereins, der frühere Landtagsabgeordnete Gontard gehört, gefolgt wäre. 15 Millionen Mark sind ein Betrag, der durch die bereits besprochene Ersparnis infolge Abminderung der Verwaltungskosten in keinem Falle auch nur annähernd ausgeglichen werden könnte. Wie aber ein Mindererertrag von mehr als 15 Millionen Mark auf unsere Finanzverhältnisse wirken würde, wollen wir nicht weiter ausmalen. So viel ist jedoch sicher: trotz der letzten Steuerreform würden wir mit der Möglichkeit neuer Steuerzuschläge zu rechnen haben. Die liberalen Blätter, die keine Gelegenheit vorüberlassen, die Auslieferung der sächsischen Bahnen an Preußen zu empfehlen, handeln deshalb, wie die Dinge sich jetzt gestaltet haben, direkt gegen die Lebensinteressen des sächsischen Volkes und des sächsischen Staates.

Auch bei Entnahme des Verteilungsschlüssels aus den Betriebsergebnissen des Jahres 1902 würde sich für das Betriebsjahr 1903 ein Verlust von fast 4 Millionen Mark für Sachsen herausstellen. Es nimmt sich somit recht eigentümlich aus, wenn die Vereinszeitung gerade den jetzigen Zeitpunkt für recht geeignet zu einer — wie sie sagt — „Sammlung" ansieht und wenn sie weiter von dieser „Sammlung" sich für die Einzelstaaten, die jetzt „unter den Anforderungen des Reiches so schwer zu tragen haben", einen besonderen Segen verspricht. Nach dem Jahresabschlusse von 1903 machen unsere Staatsbahnen wieder den Eindruck eines vorzüglich geleiteten, auf durchaus gesunder Grundlage beruhenden Großbetriebes. Unter der Leitung des Finanzministers Dr. Rüger hat unsere Staatsbahnverwaltung in einer Weise gewirtschaftet, welche die größte Anerkennung verdient. Was geleistet wurde, läßt die folgende Zusammenstellung klar erkennen. Die Ueberschüsse der sächsischen Eisenbahnen betrugen:

1890	32,9	Mill. Mk.	1897	37,5	Mill. Mk.
1891	31,9	„ „	1898	34,19	„ „
1892	29,5	„ „	1899	32,2	„ „
1893	32,11	„ „	1900	33,093	„ „
1894	31,5	„ „	1901	28,2	„ „
1895	34,15	„ „	1902	35,6	„ „
1896	39,69	„ „	1903	43,6	„ „

Der 1903 erzielte Ueberschuß ist der Ziffer nach der höchste, der jemals von den sächsischen Staatsbahnen erzielt wurde.

Friedrich & Glöckner, Verkauf: Neu eröffnet: Filiale Striesen, Tittmannstrasse 13 b. Striesener Centralpen., Lacke, Firnisse, Schnellfr.-Farben, geb. gesch., Detail-

Neueste Drahtmeldungen vom 24. Juni.

Kieler Woche.

Kiel. (Priv.-Tel.) Die heutige Wettfahrt auf der Kieler Förde, veranstaltet vom Kaiserlichen Jachtklub, hatte folgendes Ergebnis: Die amerikanische Jacht „Ingomar" schlug „Hamburg" durch Vergütung, während die Kaiserjacht „Meteor", auf dem Kreuzgang geschlagen, aufgab. Weitere Sieger waren: „Klara", „Susanna", „Navahoe", „Valdora", „Olly", „Vanity", „Glück auf", „Imula" und „Ette".

Berlin. (Priv.-Tel.) Die offiziöse „Nordd. Allg. Ztg." schreibt an leitender Stelle: „Se. Majestät der König von England trifft heute, begleitet von einem stattlichen Geschwader, an Bord seiner Jacht in den deutschen Gewässern ein und gedenkt, durch den Kaiser Wilhelm-Kanal die Fahrt nach Kiel fortzusetzen, wo er als Gast des Deutschen Kaisers weilen wird. Bietet dieser Besuch den beiden in enger Verwandtschaft und herzlicher Freundschaft verbundenen Monarchen erwünschte Gelegenheit, Tage ungezwungenen persönlichen Verkehrs mit einander zu verleben, so gewinnt er eine weitere schöne Bedeutung durch den Rahmen, in dem er sich abspielt, und den Schauplatz, auf dem er vor sich geht. Dem aufblühenden deutschen Segelsport wird eine auszeichnende Anerkennung seiner Leistungen zuteil, indem das Oberhaupt der englischen Nation seinen Veranstaltungen seine sachkundige Aufmerksamkeit zuwendet, und die junge deutsche Marine ist stolz darauf, den Chef der größten Kriegsflotte der Welt an der Hauptstätte ihrer Friedensarbeit zu begrüßen. Möge es zur Befestigung der allgemeinen friedlichen Tendenzen in den Beziehungen der Nationen dienen, daß die beiden Monarchen sich zu freundschaftlichem Gedankenaustausche begegnen. Wir entbieten Sr. Majestät dem König Eduard unseren ehrerbietigen Willkommengruß mit dem aufrichtigen Wunsche, daß er von den Kieler Tagen die besten Eindrücke empfangen möge." — Die „Deutsche Tagesztg." führt aus: Was man deutscherseits vernünftigerweise anstreben und erwarten kann, ist weiter nichts als die Konstatierung, daß die persönlichen Verstimmungen, die zwischen den beiden Monarchen geherrscht haben sollen, beseitigt sind, und daß auch in den diplomatischen Beziehungen zwischen beiden Regierungen das Moment der Gereiztheit geschwunden ist. Eine weitergehende Aenderung in unserem Verhältnisse zu England erwarten und wünschen wir gar nicht. Eine andere Frage aber ist es, was man sich englischerseits von der Kieler Zusammenkunft verspricht. Ein Blick auf die gegenwärtige Weltlage belehrt uns, daß England in Kiel viel gewinnen kann — wenn die deutsche Diplomatie sich der des Königs Eduard nicht gewachsen zeigt. Das Blatt schließt: Daß der große Apparat an Schiffen und höchsten Reichsbeamten, der deutscherseits zum Empfange König Eduards in Kiel in Tätigkeit gesetzt wird, nun geeignet ist, die englischen Absichten zu fördern, indem er im Auslande einen falschen Eindruck von unserem Verhältnisse zu England macht, wird sich schwer bestreiten lassen. Hoffentlich zeigt sich wenigstens unsere Diplomatie auf der Höhe der Situation, sprudelnd von Liebenswürdigkeit, aber kühl — Sekt auf Eis. — Die „Nat.-Ztg." schreibt aus demselben Anlasse: Die bald hüben, bald drüben leider übermäßig gereizte Stimmung in den beiden Nationen, die von den in Kiel zusammentreffenden Staats-