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 5 Uhr, Sonn- und Feiertags nur Marienstraße 38 von 11 bis ½1 Uhr. Die 1spaltige Grundzeile (ca. 8 Silben) 30 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.

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

Grösstes Lager! **Garten-Schläuche** Gummi-Fabrik
Vorzügliche Qualitäten zu Fabrikpreisen in schwarz oder roth Gummi, auch in Hanf und Hanf gummirt.
Wiederverkäufer und Gärtner Rabatt.
Reinhardt Leupolt, Dresden-A., Wettinerstr. 26 Telephon 289.

Metalldruckarbeiten
aller Art, gestanzte, gezogene oder geprägte Massenartikel nach jedem Muster, poliert, vernickelt oder mit sonstigem galvanischen Ueberzug liefert als Spezialität
Paul Hirsekorn, Metallwaren-Fabrik Dresden-Reick.

Raucht PATENT STROHMUNDSTÜCK CIGARETTE von 3 Pfg. an
Egyptian Cigarette Company
Cairo. – Berlin W. 64. – Frankfurt a./M.
Inhaber der Königlich Preussischen Staats-Medaille in Silber, Grand Prix Weltausstellung St. Louis 1904.

Tuchwaren. Lager hochfeiner deutscher und englischer Anzug-, Hosen-, Paletot- und Westenstoffe in allen modernen Farben und Prima-Qualitäten zu billigsten Preisen. Verkaufsstelle der vom Kgl. Finanzministerium neugewählten vorschriftsmässigen Uniformstoffe für Königl. Sächs. Staats-Forstbeamte.
Hermann Pörschel
Scheffelstrasse 19 (Kleines Rauchhaus).

Nr. 176. Spiegel: Neuordnung des Personentarifs. Hofnachrichten, Englische Gäste, Hausbesitzertag, Buchdruckerverbandstag, Gerichtsverhandlungen. Marokko. Graphische Kunst. | Mutmaßliche Witterung: Schwül, Gewitterneigung. | **Dienstag, 27. Juni 1905.**

Neuordnung des Personentarifs.

Das gestrige „Dresdn. Journal" veröffentlicht folgende zusammenfassende Auslassung zur Frage einer Neuordnung des Personentarifs: „Die sächsische Staatsregierung hatte in einer Denkschrift, die zu Ende des Jahres 1902 veröffentlicht worden ist, den Plan einer grundlegenden Neuordnung des Personentarifs entwickelt und ihn dem Eisenbahnrate zur Begutachtung unterbreitet. Sodann aber hatte sie die Durchführung des Planes zurückgestellt, weil vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten neue, möglicherweise auf ganz anderer Grundlage beruhende Verhandlungen zur Erzielung einer möglichst weitgehenden Tarifgleichheit im Personenverkehrswesen aller deutschen Bahnen angekündigt worden waren. Diese Verhandlungen haben auf Anregung des preußischen Ministers im Laufe dieses Jahres stattgefunden und zu einer Einigung in allen wesentlichen Punkten geführt; die von den Kommissaren der beteiligten Staaten vorberatenen Beschlüsse unterliegen zurzeit noch der Bestätigung der Regierungen. Sächsischerseits sind die vereinbarten Vorschläge unter Vorbehalt des Gehörs des Eisenbahnrats genehmigt worden. Die Beratungen haben sich, außer auf die Vereinfachung des Fahrkartenwesens und die Vereinheitlichung der Preise, vornehmlich auf die Herbeiführung einer Gleichmäßigkeit der Grundsätze des Personentariswesens bezogen, soweit hierin bis jetzt erhebliche Abweichungen unter den verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen bestehen; es betrifft dies die Zahl der Wagenklassen, die Erhebung von Schnellzugszuschlägen und die Gewährung von Freigepäck. Allseitig hat dabei die Ueberzeugung bestanden, daß kein Bedürfnis zu allgemeiner Ermäßigung der Tarife vorliege, daß vielmehr vornehmlich dem Gesichtspunkte der Vereinheitlichung und Vereinfachung Rechnung zu tragen sei. Es ist auch gelungen, trotz der entgegenstehenden großen Schwierigkeiten volkswirtschaftlicher, finanzieller und betrieblicher Art eine einheitliche Grundlage für das Tarifwesen aller deutschen Eisenbahnen zu schaffen. Dabei ist, in Uebereinstimmung mit dem Grundgedanken des sächsischen Reformprojekts, in erster Linie der Wegfall der Rückfahrkarten beschlossen worden. Sämtliche Eisenbahnverwaltungen haben die dringende Notwendigkeit dieser Maßregel anerkannt, und zwar sind durchweg die gleichen Gründe, die sich in der erwähnten sächsischen Denkschrift dargelegt finden, geltend gemacht und als durchschlagend bezeichnet worden.

Die Bierzahl der Wagenklassen, die in Norddeutschland besteht, soll beibehalten und auch auf Süddeutschland ausgedehnt werden, nur Bayern — mit Ausnahme der Pfalz — will wegen betriebsökonomischer und sozialpolitischer Bedenken die 4. Klasse als solche nicht einführen, wohl aber deren Einheitssatz auf die 3. Klasse in den Lokalzügen anwenden, so daß dort der Preis der 3. Klasse in den verschiedenen Zugsarten verschieden sein wird. Als Einheitssätze für die vier Klassen im Personenzug sind in Aussicht genommen: in 1. Klasse 7 Pfg., in 2. Klasse 4,5 Pfg., in 3. Klasse 3 Pfg. und in 4 Klasse 2 Pfg. für das Kilometer; das sind genau dieselben Beträge, welche die sächsische Regierung bei ihrem Reformprojekt in Vorschlag gebracht hatte. Die neuen Preise werden gegen die der jetzigen einfachen Fahrkarten für Personenzüge, die in der 1. Klasse 8, in der 2. Klasse 6, in der 3. Klasse 4 und in der 4. Klasse 2 Pfg. betragen, niedriger sein um 12,5 Proz., bezw. 25 Proz., bezw. 25 Proz., bezw. — Proz.; hier treten also erhebliche Verbilligungen ein, z. B. Dresden Hauptbahnhof—Zwickau Bahnhof (129 Kilometer) jetzt einfache Personenzugskarte: 1. Klasse 10,40 Mk., 2. Klasse 7,80 Mk., 3. Klasse 5,20 Mk., künftig Personenzugskarte 1. Klasse 9,10 Mk., 2. Klasse 5,90 Mk. und 3. Klasse 3,90 Mk. Gegen die Hälfte der Preise der jetzigen Rückfahrkarten für Personenzüge, die in der 1. Klasse 5,665, 2. Klasse 4,25 und 3. Klasse 2,835 Pfg. betragen, werden die neuen Preise höher sein um 23,57 Proz., bezw. 5,88, bezw. 5,82 Proz.; es ergeben sich also für die 1. Klasse beträchtlichere, für die 2. und 3. Klasse geringfügige Erhöhungen, z. B. Dresden-Neustadt—Bautzen (59 Kilometer) jetzt halbe Rückfahrkarte: 1. Klasse 3,40 Mk., 2. Klasse 2,60 Mk., 3. Klasse 1,70 Mk., künftig Personenzugskarte: 1. Klasse 4,20 Mk., 2. Klasse 2,70 Mk., 3. Klasse 1,80 Mk.

Anlangend die Schnellzugszuschläge, so war einerseits das allgemein anerkannte Bedürfnis zu berücksichtigen, den Nahverkehr von den dem durchgehenden Verkehre dienenden Zügen durch eine gewisse Höhertarifierung der letzteren fernzuhalten; andererseits aber mußte damit gerechnet werden, daß kilometrisch bemessene Zuschläge, zumal für die weiteren Entfernungen, in dem großen Gebiete der preußischen Eisenbahnverwaltung, in dem jetzt Rückfahrkarten ohne Zuschlag zur Benützung der Schnellzüge berechtigen, aus politischen und Verkehrsrücksichten nicht durchführbar sein würden. Auf diese Erwägungen gründet sich der Beschluß, feste Zuschläge, nach Art der jetzigen Platzgebühr, einzuführen, und zwar in 1. und 2. Klasse bis 75 Kilometer 50 Pfg., 3. Klasse 25 Pfg., von 76 bis 150 Kilometer 100 Pfg. bezw. 50 Pfg., über 150 Kilometer 200 Pfg. bezw. 100 Pfg. Der Zuschlag soll für verkehrsreichere Verbindungen unter Ausgabe besonderer Schnellzugskarten in den Fahrpreis eingerechnet, im übrigen unter Verwendung von Zuschlagskarten erhoben werden; eine besondere Platzgebühr für D-Züge wird daneben nicht weiter bestehen. Die sächsische Staatsregierung ist im Interesse der Einigung dem Beschlusse beigetreten, wennschon sie sich den gegen die Regelung bestehenden Bedenken nicht verschließt und an sich aus den in ihrer Denkschrift dargelegten Gründen einem für alle Klassen, mindestens für 2. und 3. Klasse, gleich bemessenen kilometrischen Zuschlage von etwa ½ bis 1 Pfg. den Vorzug gegeben haben würde. Gegenüber dem jetzigen sächsischen Zuschlage von 1 Pfg. für das Kilometer in allen drei Klassen bietet der in Aussicht genommene feste Zuschlag für die 3. Klasse — außer auf Entfernungen bis zu 20 Kilometer — durchaus Ermäßigungen, die teilweise die künftige Preiserhöhung der Fahrkarten gegenüber dem jetzigen halben Rückfahrkartenpreise übersteigen, also Herabsetzungen des Gesamtfahrpreises für Schnellzüge bedeuten, z. B. Dresden—Leipzig (118 Kilometer) 3. Klasse jetzt: halbe Rückfahrkarte und Schnellzugszuschlag 340 + 120 = 4 Mk. 60 Pfg., künftig Schnellzugskarte: 360 + 50 = 4 Mk. 10 Pfg.; für die 1. und 2. Klasse wird dagegen der geplante feste Zuschlag an den Zonenanfängen, nämlich von 76 bis mit 90 und von 151 bis mit 190 Kilometer, einige allerdings unbedeutende Erhöhungen gegenüber dem jetzigen kilometrischen Zuschlage bringen, während er im Vergleiche zu letzterem billiger sein wird von 51 bis mit 75 Kilometer, von 101 bis mit 150 Kilometer und von 201 Kilometer an auf alle weiteren Entfernungen; z. B. Dresden Hauptbahnhof—Chemnitz Hauptbahnhof (81 Kilometer) 2. Klasse: jetzt Schnellzugszuschlag 90 Pfg., künftig 100 Pfg.; dagegen Görlitz—Reichenbach i. V. oberer Bahnhof (258 Kilometer) 2. Klasse: jetzt Schnellzugszuschlag 260 Pfg., künftig 200 Pfg.

Die Aufhebung des Freigewichts für Reisegepäck mußte unbedingt eintreten, nicht nur weil sie aus den in der Denkschrift kurz angeführten Erwägungen sachlich gerechtfertigt ist, sondern auch, weil die Annahme des Freigepäcks für die süddeutschen Verwaltungen, die schon durch die Einführung des Zweipfennigtarifs für die niedrigste Klasse erhebliche Einnahmeausfälle erleiden, aus finanziellen Gründen untunlich gewesen wäre. Dagegen war der Frachtsatz für das Gepäck gegenüber den bis jetzt in Norddeutschland einschließlich Sachsens bestehenden Sätzen wesentlich billiger zu normieren — jedoch unter tunlichster Vermeidung der Unterbietung der Eilgutsätze —, auch soll sich die Berechnung im Interesse der beschleunigten Abfertigung und der Nachprüfung durch den Reisenden möglichst einfach gestalten. Man hat daher statt der kilometrischen Bemessung auch hier ein Zonensystem angenommen, daß zunächst eine besondere Zone für den Nahverkehr — bis 25 Kilometer — und sodann bis 500 Kilometer Entfernungsstufen von je 50 Kilometer, von 500 bis 800 solche von 100 Kilometer und darüber hinaus nur noch eine Zone vorsieht; die Gewichtseinheit, die bis jetzt 10 Kilogramm beträgt, ist auf 25 Kilogramm, zur Vereinfachung des Verwiegungsgeschäfts, erhöht worden. Der Gepäcksatz ist auf dem Betrage von 25 Pfg. für je 50 Kilometer und 25 Kilogramm aufgebaut. Es bewendet auch ferner bei dem „Sendungs"tarif, d. h. die Fracht wird nicht für jedes einzelne Stück, sondern für alle zusammen aufgegebenen Stücke einheitlich ermittelt. Man hat sich danach auf folgenden Tarif geeinigt:

Für je angefangene 25 kg Gepäck sind zu berechnen:

Nahzone	1—25	km	20 Pf.
Zone I	26—50	„	25 „
„ II	51—100	„	50 „
„ III	101—150	„	75 „
„ IV	151—200	„	100 „
„ V	201—250	„	125 „
„ VI	251—300	„	150 „
„ VII	301—350	„	175 „
„ VIII	351—400	„	200 „
„ IX	401—450	„	225 „
„ X	451—500	„	250 „
„ XI	501—600	„	300 „
„ XII	601—700	„	350 „
„ XIII	701—800	„	400 „
„ XIV	über 800	„	500 „

Die Fracht kann von der 1. bis zur 10. Zone — 26 bis 500 Kilometer —, also in der weitaus größten Mehrzahl der Fälle, sehr einfach berechnet werden, indem die Zonenzahl, mit der Zahl der Gewichtseinheiten vervielfacht, die Fracht in Viertelmark ergibt; z. B. auf 180 Kilometer 60 Kilogramm = 4. Zone und 3. Gewichtsstufe: viermal 3 durch 4 = 3 Mk. Ob dabei die Berechnung durch Ausdruck der Zonenzahl auf die Fahrkarten noch erleichtert werden kann, wird erwogen werden. Das Recht der Reisenden 4. Klasse, eine Traglast unentgeltlich im Abteil mit sich zu führen, soll bestehen bleiben. Gegenüber dem jetzigen sächsischen Tarifstand ergeben sich für Gepäckstücke geringen Gewichts naturgemäß einige Verteuerungen, dagegen wird die Fracht für größere Gewichte wesentlich billiger als bisher, z. B. von Dresden Hauptbahnhof nach Plauen i. V. Oberer Bahnhof (178 Kilometer) 35 Kilogramm jetzt auf eine Fahrkarte mit Freigewicht 0,95 Mk., auf eine solche ohne Freigewicht 3,80 Mk., künftig 2 Mk.; dagegen 150 Kilogramm jetzt auf eine Fahrkarte mit Freigewicht 12,35 Mk., auf eine solche ohne Freigewicht 14,25 Mk., künftig 6 Mk. Dies wird vornehmlich den Handlungsreisenden, die schwere Musterkoffer mitführen, zu gute kommen. Damit die billigen Gepäcksätze nicht zur Versendung von Expreßgut mißbräuchlich verwendet werden können, wird die Beförderung von Gepäck von der Vorzeigung einer Fahrkarte abhängig zu machen sein; um der Aufgabe allzu großer Gewichtsmengen als Gepäck vorzubeugen, ist beabsichtigt, auf eine Fahrkarte bis zu 200 Kilogramm Gepäck zu den angegebenen Sätzen zuzulassen, das Uebergewicht aber zu höheren, noch festzusetzenden Taxen zu tarifieren.

Anlangend die Ausnahmetarife, so deckt sich auch hier der Reformplan im wesentlichen mit den Absichten, welche die sächsische Staatsregierung im Jahre 1902 verfolgt hat: es sollen diejenigen Vergünstigungen aufrecht erhalten bleiben, für die ein besonderes — allgemeines oder örtliches — wirtschaftliches Bedürfnis besteht, alle anderen aber sollen in möglichst weitem Umfange beseitigt werden. Es werden danach weiter beibehalten werden: die Monatskarten, Schülerkarten und Arbeiterwochenkarten, und zwar ohne Preisänderung. Dagegen beabsichtigt die sächsische Staatsregierung, wie schon früher geplant, zur Vereinfachung des Fahrkartenwesens die wenig benutzten Arbeitermonatskarten, sowie die nur in wenigen Verkehrsbeziehungen bestehenden Arbeiterrückfahrkarten — mit Ausnahme der für die Mülsengrundbahn geltenden billigen Sätze — aufzuheben. Ferner werden aufrechterhalten Preisermäßigungen für Kinder, für Ausflüge zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, für Schulfahrten und Ferienkolonien, für milde Zwecke, für wehrpflichtige Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie und schließlich für Verwaltungssonderzüge. Es sollen jedoch die zurzeit für diese Vergünstigungen bestehenden Sätze nicht weiter ermäßigt, wohl aber mit Rücksicht auf die Neugestaltung des Tarifs auf einer anderen Grundlage aufgebaut werden. Mit der deshalb nötigen Umarbeitung der Bestimmungen wird eine zweckmäßigere Gestaltung der jetzt wenig übersichtlichen Vorschriften verbunden werden. Wegfallen wird die Preisermäßigung für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften, sowie die Ausgabe von festen Rundreisekarten. Desgleichen wird die sächsische Staatsregierung die in ihrem Eisenbahnverwaltungsgebiet nur in wenigen Relationen noch bestehenden Sonntagsfahrkarten beseitigen. Die zusammengestellten Fahrscheinhefte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden bestehen bleiben; die Einheitssätze, die jetzt betragen für Personenzugsstrecken in 1. Klasse 6, in zweiter Klasse 4,5, in 3. Klasse 3 Pfg., für Schnellzugsstrecken in 1. Klasse 6,3, in 2. Klasse 4,67, in 3. Klasse 3,27 Pfg., sollen durchweg in 1. Klasse auf 7,3, in 2. Klasse auf 4,8, in 3. Klasse auf 3,2 Pfg. festgesetzt werden; sie werden also in 1. und 2. Klasse um 0,3 Pfg., in 3. Klasse um 0,2 Pfg. höher sein als die regelmäßigen Fahrpreise, dagegen werden die Hefte zur Benutzung von Schnellzügen ohne weiteren Zuschlag berechtigen. Es ergeben sich hiernach — wenn man von den Personenzugsstrecken absieht, die für diesen Verkehr nur sehr geringe Bedeutung haben — in 1. und 2. Klasse Erhöhungen um 15,87 Prozent bez. 2,78 Prozent, in 3. Klasse Verbilligungen um 2,14 Prozent.

Wenn man die finanzielle Gesamtwirkung der vorstehend entwickelten Reform auf die sächsische Eisenbahnverwaltung gegenüber dem jetzigen Tarifstande nach dem Verkehre von 1903 rein rechnerisch ermittelt, so ergibt sich folgendes Bild: Es treten Mindereinnahmen ein im Verkehr auf einfache Fahrkarten von 1 361 500 Mk., an Schnellzugszuschlägen von 608 000 Mk., zusammen 1 969 500 Mk. Dagegen Mehreinnahmen im Verkehr auf Rückfahrkarten von 1 535 000 Mk., im Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte von 24 000 Mark, im Gepäckverkehr von 450 000 Mk., zusammen 2 009 000 Mark, verbleibt Mehreinnahme 39 500 Mk. Nicht berücksichtigt ist dabei die Beseitigung der Gesellschaftsfahrten, die finanzielle Bedeutung dieser Maßregel läßt sich mangels statistischen Materials nicht ermitteln. Die Tariferhöhungen gleichen sich hiernach mit den Tarifermäßigungen fast genau aus; der Zweck der Reform besteht also keineswegs in einer Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr, sondern vielmehr in der für das Publikum wie für die Verwaltungen vorteilhaften, in Deutschland gleichmäßigen Vereinfachung des Fahrkartenwesens und des Tarifs. Als Zeitpunkt der Einführung der Reform wird der 1. Oktober 1906 in Aussicht genommen. Der Eisenbahnrat wird um sein Gutachten ersucht."

Neueste Drahtmeldungen vom 26. Juni.

Marokko.

Köln. (Priv.-Tel.) In einem Berliner offiziösen Telegramm versichert die „Köln. Ztg.", die Angabe der Londoner „Morningpost", die deutsche Antwort auf die Note Rouviers lehne die Berücksichtigung aller französischen Ansprüche ab, stehe mit den Tatsachen insofern in vollem Widerspruch, als die Antwortnote weder abgegangen noch fertiggestellt sei.

Schweden und Norwegen.

Stockholm. Im Staatsrat wurde beschlossen, daß die wehrpflichtigen Matrosen, die in diesen Tagen abgemustert werden sollen, bis auf weiteres im Dienst bleiben.

Unwetternachrichten.

Mailand. Ein furchtbarer Zyklon ist über den Ebenen von Emilia und Romanien niedergegangen. Viele Telegraphenlinien wurden zerstört. Eigroße Schloßen sind gefallen und viele Häuser vernichtet. In Forli und Ferrare sind zahlreiche Personen verletzt worden. In Polesella wurde die Brücke über den Po weggerissen.

Friedensbestrebungen.

London. (Priv.-Tel.) Nach Meldungen aus Washington entnimmt man dort der Haltung der russischen Regierung, daß diese gar nicht den ernsten Willen habe, in Friedensverhandlungen einzutreten.

Zur Lage in Rußland.

Petersburg. (Priv.-Tel.) Die Untersuchungskommission über die Kapitulation von Port Arthur hat beschlossen, in der nächsten Woche General Stössel zum Verhör heranzuziehen.

Warschau. (Priv.-Tel.) Die Vorgänge in Lodz scheinen sich hier wiederholen zu sollen. Die revolutionären Parteien versehen die Arbeiter mit Waffen und Bomben. Es wird die Devise „Los von Rußland!" ausgegeben. — In Lodz hat die polnische sozialdemokratische Partei eine aufhetzende Proklamation unter den Soldaten verbreitet.

Pramanns Erbswurst! Pramanns Suppen! ★ Fabrik Radebeul L/S.