

Bezugsgebühr:

Wochentliche Ausgabe durch unsere
Post und Postagenten nur einmal
10 Pf. Durch ausländische Post-
agenturen 20 Pf. bis 80 Pf.
Bei einem anderen Aufdruck durch
die Post 20 Pf. ohne Postabgabe im Post-
kasten mit aufwendendem Aufdruck.
Die den Lesern von Dresden und Um-
gebung am Tage vorher zugestellten
Abend-Ausgaben enthalten die
ausführlichen Nachrichten mit der
Vorstellung der wichtigsten
aktuellen Ereignisse. Aufdruck aller Artikel
und Original-Nachrichten nur mit
beiliegender Zeitungsausgabe
(Dresdner Nachrichten).
Werden Sonderausgaben
unterstellt: unverbindliche Namens-
liste werden nicht ausgewählt.

Telegramm-Adresse:
Nachrichten Dresden.

Gesandtschaftsschule Marienstr. 38/40.

Anzeigen-Cat.

Zeitung der Wochentage bis
Montag bis 8 Uhr. Dienstag bis 10 Uhr
bis 12 Uhr. Die im Mittwoch
vom Sonntag bis 12 Uhr. Dienstag bis 10 Uhr.
Wochentagszeitungen zu 10 Pf.
Wochentagszeitungen auf der Wochentagszeitung
20 Pf. bis 80 Pf. Wochentagszeitung
am Montag 10 Pf. als doppelter Auf-
druck durch die Post 20 Pf. von Dresden
30 Pf. zu Nummer und Sammeln
so wie auf Briefseite 40 Pf.
Schnellzeitung als Einzelzeitung
20 Pf. von Dresden 100 Pf. Familien-
zeitungen Gründungs 20 Pf. — Die
Werke der Autoren sind im Ver-
trieb und Abendzeitung sind
nur gegen Vor-
auszahlung. Beleidiger
Leute in Dresden.

Gesetzgeber: Nr. 11 und 2006.

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Druck und Verlag von Liepisch & Reichardt in Dresden.

Heinrich Esders
DRESDEN-A.

2 Prager Strasse 2, Ecke Waisenhausstrasse.

Heute und folgende Tage Fortsetzung des
SOMMER-AUSVERKAUF!

Ausserordentliche Preisreduzierungen in allen Abteilungen.

Nr. 199. Spiegel: Neueste Drahtberichte. Hofnachrichten. Jahrhundertfeier des Gardereiter-Regiments. Armeeveränderungen, Staatseisenbahn. Praktische Winde für die Reise. Wodoprozeß dazu.

Sonnabend, 20. Juli 1907.

Neueste Drahtmeldungen vom 19. Juli.

Unwetter-Nachrichten.

Berlin. Bei dem gestrigen schweren Gewitter wurde die Frau des Grubenarbeiters Pittas vom Blitz erschlagen.

Glas. Der Gemeindebote Volkmar stand im hoch angehöhlten Höllenthal den Tod.

Bundesstaaten und Japan.

London. Nach einer Meldung aus New York veröffentlichte die "World" eine halbamtliche, vermutlich vom Präsidenten Roosevelt ausgebende Erklärung, worin es heißt, daß dieser niemals Befehl zur Entsendung der Schlachtschiffe nach dem Stille-Daean gegeben habe und von einem solchen Befehle nichts wisse. Neben die Mandat der Schlachtschiffe seien bereits seit einiger Zeit Beratungen gepflogen worden, die aber mit der japanischen Frage nicht zusammenhingen. Eine andere Bestimmung über den Ort der Mandat sei noch nicht getroffen worden. — Das Blatt erklärt übrigens, daß in San Francisco die Börnentreize sich gegen jedes Auswanderungsgesetz ausgesprochen hätten, daß die Japaner unterschließlich behandelt. Überhaupt mache sich eine freundliche Stimmung gegen diese bemerkbar.

Abschaffung des Kaisers von Korea.

Tokio. Die Unterredung, die Marquis Ito mit dem Kaiser von Korea hatte, dauerte eine Stunde. Es heißt, der Kaiser habe Ito gebeten, ihm bei der Erfahrung Koreas in einer für Japan befriedigenden und für den Kaiserreich Koreas nicht nachteiligen Weise zu unterstützen. Bicome Hayashi ist im Süden eingetroffen. Die älteren Staatsmänner haben an Marquis Ito ein Schreiben gerichtet, worin sie den Japanern ihre Unterstützung zugesagt, wenn sie gut behandelt würden; andernfalls würde jedoch die ganze Nation als Märtyrer sterben.

Tokio. Nach telegraphischen Meldungen aus Südkorea hatte der Kaiser heute früh 1 Uhr eine Befreiung mit älteren Staatsmännern, während die Minister in einem Nebengemach warteten. Nach zweistündiger Konferenz gab der Kaiser schließlich nach und entschloß sich, abzudanken. In der Umgebung des Palastes, wo sich 200 Personen angesammelt haben, herrscht große Unruhe. In einem anderen Stadtteil griff der Pöbel die Geschäftsräume des "Daily Asakusa" an. Er wurde schließlich zerstört, richtete aber großen Schaden an.

Süd. Der Kaiser hat in einem Erlass seine Abdankung kund getan. Er gibt in dem Erlass seinem Bedauern darüber Ausdruck, daß während seiner 44jährigen Regierungsdauer nationale Unglücksfälle rasch einander gefolgt seien. Das Unglück des Volkes sei jetzt so groß geworden, daß er es an der Zeit erachte, die Krone, gemäß dem Brauche der Vorfahren, dem Kronprinzen zu übertragen.

Berlin. Ein Telegramm aus Selsövik meldet: Der Kaiser ist soeben, um 7 Uhr abends, vor Anger eingetroffen und hat nach der Abendmahl eine Partie nach den Schwedischen unternommen. An Bord ist alles wohl.

Praktische Winde für die Reise.

Die neue Personentarifreform, bei der das reisende Publikum im großen und ganzen der leidtragende Teil geworden ist, hat in Verbindung mit der je länger, je mehr läßt empfundenen deutschen Fahrkartensteuer eine so wesentliche Vertiefung des Reisens herbeigeführt, daß es nicht zu verwundern ist, wenn sich jeder, der zu reisen genötigt ist, bemüht, alle gebotenen Chancen nach Kräften zu seinen Gunsten auszunutzen. Noch mehr als früher macht sich heute ein wohlgedachter Reiseplan nötig, und das Kursbuch will jetzt noch viel genauer studiert sein, als vor der sogenannten Reform, an deren Universalitätlichkeit ihre Urheber schon längst selbst nicht mehr glauben dürften. Das ist aber nicht jedermann's Sache, da bei weitem die meisten Leute sich lieber von anderen, denen sie einige Erfahrung in diesen Dingen antrauen, beraten lassen, als daß sie sich selbst die Mühe machen, die nötige Einsicht in die Fahrpläne und Beförderungskosten zu gewinnen. Zu Fuß und Fronnen solcher Bequemen unter unseren Leuten sollen hier einige Winde gegeben werden, die weiter nichts beweisen, als die Reisenden vor unliebsamen Enttäuschungen in bezug auf ihren Geldbeutel zu warnen.

In den mit dem 1. Mai gültigen Fahrplänen wird befürchtlich ein Unterschied zwischen Öl- und Schnellzügen gemacht, obwohl diese durchschnittlich mit derselben oder einer nur unwesentlich geringeren Geschwindigkeit verkehren. Der Unterschied ist nur der, daß von wenigen Ausnahmen abgesehen, bei Schnellzügen ein Aufschlag gezahlt werden muss, der bei Ölzügen wegfällt. Im Publikum hat man sich ganz allgemein der Hoffnung hingegeben, daß mit dem 1. Mai die Zahl der ausfliegenden Ölzüge erheblich vermehrt werden würde, weil man dadurch eine Art Ausgleich für den Wegfall der wenigsten auf preußischen Bahnen bestehenden Berechtigung mit Rückfahrtkarten die Schnellzüge ohne Aufzahlung benutzen zu dürfen, zu erhalten hoffte. In Wirklichkeit ist die Sache ganz anders ausgefallen. Die Leute haben daher auch sehr bald allerhand Tarif- und Fahrplankunstos aufgestoßen, deren Beliebtheit hoffentlich genügen wird, sie mit dem Inkrafttreten des neuen Winterfahrplans vom 1. Oktober an abzuholen. An die bei uns in Sachsen bestehenden Verhältnisse ist jedoch unseres Wissens noch nicht öffentlich erinnert

worden. Da bei uns die preußische Einrichtung der Gültigkeit der Rückfahrtkarten für alle Züge nur im Verkehr mit auswärtischen Stationen galt, hat man es überhaupt mit einigen Ausnahmen, von denen gleich die Rede sein wird, für überflüssig gehalten, Ölzüge ohne Aufschlag einzuführen. So kommt es, daß, obwohl jetzt auf den Billlets die Bemerkung: "Gültig für Öl- und Personenzug" aufgedruckt ist, auf den von Dresden aus ausgehenden rein sächsischen Hauptlinien so gut wie keine Ölzüge verkehren. Nur der 10 Uhr abends den diesigen Hauptbahnhof verlassende Zug nach Bittau, der über Wittenberg geführt wird, ist in den Fahrplänen mit einem E bezeichnet, während ungefehrt von Bittau nach Dresden kein solcher E-Zug verzeichnet ist. Die gleiche Seltsamkeit besteht im Verkehr zwischen Dresden und Leipzig. Den Leipzigern ist zweimal am Tage Gelegenheit geboten, mit einem Ölzug nach Dresden zu gelangen (2 Uhr 26 Min. und 6 Uhr 45 Min. nachmittags), den Dresdnern aber wird für jeden rascher fahrenden Zug nach Leipzig der Schnellzugsaufschlag abverlangt. Einmal besser steht es mit dem Verkehr nach Berlin. Allerdings ist das Aufschlag auf der Strecke Dresden-Berlin bisher noch eine unbekannte Einrichtung, doch hat man wenigstens auf der Linie über Elsterwerda-Borsigau nach beiden Richtungen je einen überaus hart bezahlten Ölzug eingeschüchtert (ab Dresden 2 Uhr 12 Min., ab Berlin 1 Uhr 20 Min. n.). Noch besser sind die Leipziger daran, die mehrmals am Tage hin und zurück mit Ölzügen nach Berlin gelangen können, dieser Vorzug aber nur dem Umstand verdankt, daß die ganze in Beirat kommende Strecke unter preußischer Verwaltung steht. Die Breslauer finden bis Görlitz Ölzüge eingeschüchtert, wollen sie jedoch in Görlitz sofortigen Anschluß nach Dresden gewinnen, so müssen sie ausfliegende Schnellzüge benutzen. Auch in Böhmen ist man in dieser Hinsicht fataler als bei uns in Sachsen. Das beliebte E ist in den bayerischen Fahrplänen viel häufiger als in den unfrühen anzutreffen.

Bei einer solchen Ungleichmäßigkeit in der Behandlung von Öl- und Schnellzügen muß daher der Reisende genau darauf achten, welche Art der Beförderung er wählen will. Handelt es sich doch nicht bloß um die Erhöhung des Fahrpreises, die bei weiteren Strecken nicht erheblich ins Gewicht fällt, sondern vor allem um die Unbequemlichkeit des

Rückfahrens einer Rücklagskarte am Schalter beim Übergang von einem Gil zu einem Schnellzuge. Denn da man bei uns in Deutschland unbegreiflicherweise noch nicht die Vorkehrung getroffen hat, daß derartige Rückzahlungen wie in Österreich an den Schaffner im Auge geleistet werden können, wird man in den meisten Fällen genötigt sein, seinen Platz zu verlassen, um seinen Obolus zu entrichten, was bei ärgerem Andrang und kurzen Aufenthaltszeiten jedweds eine Unannehmlichkeit ist. Wer z. B. 6 Uhr 7 Min. abends von Breslau nach Dresden reisen will, kann mit Ölzug bis Görlitz gelangen. Von Görlitz aus bis Dresden wird der Zug als Schnellzug gefahren, sodass sich in der kurzen Aufenthaltszeit von 10 Minuten alles an den sächsischen Billietthalter drängen muß, um die Rücklagskarte an erhalten.

Allen solchen Unannehmlichkeiten geht man am besten aus dem Wege, wenn man sich, wenigstens für größere Reisen, ein Fahrkartenheft zusammenstellt. Allerdings bindest man sich dadurch an eine bestimmte Route, von der man in der Regel ohne Verlust nicht abweichen kann, aber der Vorteil, nur einmal in der Heimat am Schalter zum Fahrtentwurf zu müssen und unterwegs, wenigstens bei richtiger Auswahl der Reisewege, allen Billietthaltern und aller Drängelei an den Schaltern überhoben zu sein, ist doch so groß, daß er uns den etwasigen Nachteil verhindert. Bewegungsfreiheit reislich aufzuwiegen ist ebenfalls fragt sich nur, ob es unter den neu eingeführten Tarifsystemen noch vorteilhaft ist, ein solches Fahrkartenheft zu erwerben. Soweit Reisen im Auslande in Betracht kommen, ist diese Frage unbedingt zu beantworten, und zwar nicht bloß deshalb, weil alle Reisenden, die sich in einer fremden Sprache nur mangelhaft oder gar nicht ausdrücken können, von vornherein die angenommene Gewissheit haben, nirgends unterwegs von einem Billieteur misslich oder unwillentlich überwältigt werden zu können, sondern auch aus zwei anderen Gründen: Erstens: die an und für sich ziemlich teuren ausländischen Bahnen, z. B. die französischen, gewähren auf Fahrkartenheft einen nicht unbeträchtlichen Nachschlag. Zum Beispiel kosten die 872 Kilometer von Paris nach Marseille kombiniert in 2. Klasse nur 42,20 Fr., während der einfache Tag 66 Francs beträgt. Noch größer ist der Vorteil auf italienischen Bahnen, die einen Nachschlag von 22 Prozent vom Schnellzugspreis gewähren. Nach der