52. Jahrgang. № 339. Sonnabend, 7. Dezember 1907.

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Druck und Verlag von Liepsch & Reichardt in Dresden.

Bezugsgebühr: [illegible]

Anzeigen-Tarif: Annahme von Ankündigungen bis nachm. 3 Uhr, Sonntags nur Marienstraße 38 von 11 bis 1/2 1 Uhr. Die einspaltige Grundzeile (ca. 6 Silben) 25 Pf., Familien-Nachrichten 20 Pf.; Geschäftsanzeigen auf der Seite neben Text 30 Pf.; die zweispaltige Zeile auf Textseite 60 Pf. In Nummern nach Sonn- und Feiertagen: die einspaltige Grundzeile 30 Pf., auf Privatseite 40 Pf., Familiennachrichten die 6 umfassende Zeile 25 Pf. — Mehrspaltige Aufträge nur gegen Vorausbezahlung. — Jedes Belegblatt kostet 10 Pfennige.

Telegramm-Adresse: Nachrichten Dresden.
Fernsprecher: Nr. 11 und 2096.

Hauptgeschäftsstelle: Marienstraße 38/40.

Beleuchtungs-Körper Böhme & Hennen
Aparte und preiswerte Geschenkartikel 9 Victoriastrasse 9.

Weihnachts-Ausstellung
Adolf Näter, Prager Strasse 26
Lederwaren. Reise-Artikel.
Durch Umbau ganz bedeutend vergrössert.

Schläuche Klappen Platten Ringe Schnüre Walzen Puffer Riemen aus Gummi Guttapercha Asbest fertigt in garantirt haltbaren Qualitäten E. Böhme Dresden Ferdinandstr. 13.

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

Moderne und antike Skulpturen in Bronze und Marmor :: :: :: :: :: Stilgerechte Möbel :: :: Fayence Beleuchtungs-Gegenstände :: :: ::
7 Prager Strasse
Bernhard Schäfer
Hoflieferant Sr. Maj. d. Königs u. Ihrer Maj. d. Königin-Witwe
Prager Strasse 7
Moderner Schmuck in Gold und Silber :: Silberwaren :: Lederwaren :: Fächer :: Stöcke und Schirme in reichster Auswahl :: ::

Für eilige Leser.

Mutmaßliche Witterung: Vielfach heiter, mild, mäßiger Südwestwind.

Am Donnerstag verschied in Dresden der Oberkonsistorialrat Hofprediger a. D. D. Dr. Löber.

Die jugendliche Gattin eines Berliner Offiziers, Frau Löffelholz von Colberg, ist nach mehrwöchigem Aufenthalt in Dresden spurlos verschwunden.

Die Kappolizei hat Befehl erhalten, gemeinsam mit den deutschen Truppen gegen Simon Copper zu operieren.

Fürst Ferdinand von Bulgarien hat sich mit der Prinzessin Eleonore Reuß j. L. verlobt.

Die Schulden der Prinzessin Luise von Coburg betragen 700 000 Francs; ein Brüsseler Blatt veranstaltet eine Geldsammlung für die Prinzessin.

Die Meldungen über den Gesundheitszustand Campbell-Bannermans lauten ungünstig.

Das englische Schlachtschiff „Prinz George" wurde durch Zusammenstoß mit dem Kreuzer „Shannon" im Hafen von Portsmouth schwer beschädigt.

Gegen Rechtsanwalt Diez, den Verteidiger Haus, wurde von der Anwaltskammer in Karlsruhe ein Verfahren eingeleitet.

Der entflogene Ballon „Bamler" landete schwer beschädigt in Westfalen infolge Platzens der Hülle.

Der wegen Sittlichkeitsverbrechens verhaftete Freiherr v. Schertel-Burtenbach hat sich im Stuttgarter Untersuchungsgefängnis erdolcht.

Im Bergwerk bei Fairmont (West-Virginien) wurden infolge einer Kohlenstaub-Explosion mehrere hundert Bergleute verschüttet.

Fahrkartensteuer und Personentarif-Reform.

Daß die Fahrkartensteuer bereits jetzt nach einer kaum mehr als einjährigen Wirksamkeit gründlich abgewirtschaftet hat, ist eine unbestreitbare Tatsache. Von den verschiedensten Seiten erheben sich Stimmen, die entweder ihre gänzliche Beseitigung oder doch zum mindesten ihre wesentliche Umgestaltung fordern. Die Etatsdebatten sowohl in der Zweiten wie in der Ersten Kammer unseres Landtags hat der Mißmut über diese Steuer wie ein roter Faden durchzogen. Auch die staatlichen Eisenbahnverwaltungen, die preußische voran, die durch diese verfehlte Steuer starke Mindereinnahmen aufzuweisen haben, befinden sich unter ihren Gegnern, und das amtliche Organ der deutschen Eisenbahnen, die „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen", nennt die Steuer „eine der unglückseligsten Maßregeln, die man sich denken kann". In der Tat ist ein gründlicherer finanzieller Mißerfolg einer steuerpolitischen Maßnahme nicht leicht möglich, da nicht bloß die einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen infolge der Fahrkartensteuer eine erhebliche pekuniäre Einbuße erlitten haben, sondern nicht einmal dem Reiche selbst die erwarteten Einnahmen aus der Steuer zugeflossen sind. Es ist kaum glaublich, wie sehr der Reichstag seinerzeit die finanzielle Wirkung der Fahrkartensteuer überschätzt hat. In der Kommission bezifferte man den Jahresertrag der Steuer sanguinisch auf 40—45 Millionen Mark. Dabei hat das Jahr 1906 nicht mehr als gegen 12 Millionen eingebracht, und in den ersten fünf Monaten des laufenden Finanzjahres belaufen sich die Einnahmen aus der Fahrkartensteuer auch nur auf rund 7 Millionen. Die Wirklichkeit ist hinter der Schätzung um 5 Millionen zurückgeblieben.

Die gleichzeitigen Einnahmeausfälle der Eisenbahnverwaltungen im Zusammenhange mit der Fahrkartensteuer beruhen darauf, daß durch sie die Preisunterschiede zwischen den einzelnen Klassen beträchtlich erweitert worden sind, viel mehr, als es auf Grund der Personentarifreform allein der Fall sein würde. Diese Erscheinung hängt mit der unglücklichen Art der Berechnung der Fahrkartensteuer zusammen. Sie wird nämlich nach der vom Reichstage vollzogenen „Verschlimmbesserung" in gestaffelter Form erhoben, so daß innerhalb der einzelnen Staffeln jede Fahrkarte ohne Rücksicht auf die Höhe ihres Preises dieselbe Abgabe bezahlen muß. Die Folge der erwähnten Erweiterung der Preisunterschiede zwischen den einzelnen Klassen durch die Fahrkartensteuer ist nun gewesen, daß sich eine allgemeine starke Abwanderung der Reisenden nach den unteren Klassen, insbesondere nach der steuerfreien vierten Klasse, bemerkbar gemacht hat. So ergibt sich z. B. aus den statistischen Angaben über den Personenverkehr auf den sächsischen Staatseisenbahnen, daß mit der 1. und 2. Klasse die Durchschnittseinnahme, auf die nach den seitherigen Erfahrungen zu rechnen war, nicht mehr erzielt werden konnte. Dagegen ist die Zunahme des Verkehrs in der 4. Klasse erheblich gewachsen, in der 3. Klasse aber ist sie im gleichen Maße, wie bisher beobachtet worden war, gestiegen. Die einschneidenden finanziellen Wirkungen dieser Abwanderung in die unteren Klassen haben bereits die einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen zu einem Notschrei veranlaßt. Ueberdies ergibt sich für den Betrieb als mißliche Begleiterscheinung eine Ueberfüllung der 4. Klasse, während die Wagen der 1. und 2. Klasse nur noch in ganz ungenügender Weise ausgenützt werden können. Die 1. Klasse ist in dieser Hinsicht besonders schlecht gestellt, da sie nicht nur das Doppelte der für die 2. Klasse geltenden Fahrkartensteuer tragen muß, sondern außerdem noch durch die Personentarifreform ganz besonders stiefmütterlich behandelt worden ist, wie aus folgender Berechnung erhellt: Nach dem Tarif der früheren preußischen Rückfahrkarte, die bei der Personentarifreform den neuen Tarifen für die einfache Fahrt zu grunde gelegt worden ist, betrug der Fahrpreis 1. Klasse für den Kilometer hin und zurück 12 Pfg. Demnach hätte der Kilometerpreis 1. Klasse für die einfache Fahrt nach der Tarifreform eigentlich auf 6 Pfg. gestellt werden müssen. Statt dessen hat man aber 7 Pfg. genommen, wodurch für Hin- und Rückfahrt zusammen sich gegen früher eine Verteuerung um volle 2 Pfg. für das Kilometer ergibt. Kein Wunder also, daß die Leerläufe der 1. Klasse in bedenklicher Weise zugenommen haben, so daß gegenwärtig die zahlenden Passagiere 1. Klasse recht seltene Gäste geworden sind, und unter solchen Verhältnissen die Frage immer aktueller wird, ob man nicht auf eine wesentliche Einschränkung dieser Wagenklasse oder aus rein finanziellen Erwägungen auf ihre Abschaffung überhaupt zukommen soll. Der Ueberfüllung der 4. Klasse dadurch entgegenzutreten, daß man, wie tatsächlich vorgeschlagen worden ist, auch diese in die Steuer miteinbezieht, hieße den Teufel durch Beelzebub austreiben. An die Verwirklichung einer so hochgradig unsozialen Maßnahme ist schlechterdings nicht zu denken.

Ohne Frage hat der steuerpolitische Mißgriff, der mit der Einführung der Fahrkartensteuer begangen wurde, viel dazu beigetragen, auch die nahezu gleichzeitig ins Leben gerufene Personentarifreform in mancher Hinsicht unverdientermaßen in Mißkredit zu bringen. Immerhin haften aber auch der Personentarifreform gewisse Mängel an, die auch ohne den Druck der Fahrkartensteuer für sich selbst genug wirken, um die Forderung einer Abhilfe zu rechtfertigen, wenn die Reform ihren Charakter einer Verkehrserleichterung behalten soll.

Ist nun Aussicht vorhanden, daß die unzweifelhaften Mängel und Mißstände, die mit der Fahrkartensteuer und der Personentarifreform verknüpft sind, in absehbarer Frist beseitigt werden? Die Antwort auf diese Frage enthält nur ein bedingtes Ja. Soweit zunächst die Tarifreform in Betracht kommt, hat der preußische Eisenbahnminister die bestimmte Zusicherung gegeben, daß die Schnellzugszuschläge wenn auch nicht verbessert, so doch wenigstens nur bei den großen durchgehenden D-Zügen erhoben werden sollen, während die nicht dem großen Durchgangsverkehr dienenden beschleunigten Züge allmählich sämtlich als zuschlagsfreie Eilzüge einzurichten sind. Ferner ist offiziös angedeutet worden, daß man sich von der leitenden Stelle mit einer Vereinfachung und Verbilligung des Gepäcktarifs und mit der beschränkten Wiedereinführung der Rückfahrkarten, aber ohne Preisermäßigung, beschäftige. Die jetzige Einrichtung, nach der gleichzeitig mit der Karte für die Hinfahrt eine für die Rückfahrt, die eine entsprechende Bezeichnung trägt und nur am Tage der Lösung und dem nächstfolgenden Geltung hat, ausgegeben wird, hat sich nicht bewährt. Die Wiedereinführung von im Preise nicht ermäßigten Rückfahrkarten mit mehrtägiger Gültigkeit ist daher sowohl im Interesse des Publikums wie mit Rücksicht auf die Vereinfachung des Schalterdienstes in Aussicht genommen. Keine Hoffnung auf Ermäßigung besteht dagegen für die übermäßig hohen Fahrpreise der 1. Klasse. Die bayrische Regierung hatte zwar an zuständiger Stelle einen dahinzielenden Antrag eingebracht, damit aber schlechterdings keine Gegenliebe gefunden. Es wird also bei der jetzigen Verteuerung der 1. Klasse bis auf weiteres sein Bewenden haben, sowohl bezüglich derjenigen Preiserhöhung, die mit der Personentarifreform zusammenhängt, als auch hinsichtlich der erheblichen Belastung durch die Fahrkartensteuer. Ueber die bei der letzteren beklagten Uebelstände ist jüngst eine vielbemerkte offiziöse Auslassung in der „Köln. Ztg." erschienen, die im Anschluß an die in Berlin abgehaltene Konferenz von Vertretern der deutschen Eisenbahnverwaltungen die unumwundene Feststellung machte, es könne sich nach den gemachten Erfahrungen niemand mehr der Ueberzeugung verschließen, daß die in Deutschland gewählte Form der Fahrkartensteuer unzweckmäßig sei und die Steuer mindestens einer Abänderung bedürfe. Danach scheinen die verbündeten Regierungen selbst einer völligen Wiederaufhebung dieser Steuer nicht grundsätzlich zu widerstreben. Sofern sich aber nur eine Abänderung ermöglichen läßt, dürfte man vermutlich auf das österreichische Verfahren der Erhebung eines festen Prozentsatzes von dem Preise jeder einzelnen Fahrkarte zukommen. In jedem Falle ist das böse Beispiel der bei der Fahrkartensteuer betriebenen überstürzten steuerpolitischen Gesetzesmacherei eine ernste Warnung nach der Richtung, daß der Reichstag künftig bei der Ausarbeitung neuer Steuerprojekte die größte Vorsicht walten läßt, damit nicht durch ein übereiltes Verfahren wichtige wirtschaftliche und Verkehrsinteressen abermals schwer geschädigt werden.

Neueste Drahtmeldungen vom 6. Dezember.

Deutscher Reichstag.

Berlin. (Priv.-Tel.) Abg. Trimborn begründet den Zentrumsantrag betreffend Erhaltung und Förderung des Handwerkerstandes und des kaufmännischen Mittelstandes. Der Antrag verlangt in erster Linie Vorlegung von Gesetzentwürfen zur Umgrenzung von Handwerk und Fabrik, insbesondere soweit die Zugehörigkeit zur Handwerks- und zur Handelskammer in Betracht kommt, und Schaffung von Instanzen zur Entscheidung etwa entstehender Grenz-Streitigkeiten; zur Heranziehung der Fabrikbetriebe mit handwerksmäßig ausgebildeten Arbeitern zu den Kosten des Fachschulwesens der Handwerker-Organisationen und endlich zur Erweiterung der Grenze für die Zulassung zur freiwilligen Invalidenversicherung für selbständige Handwerker und andere Kleingewerbtreibende. Außerdem fordert der Antrag tunlichste Bevorzugung a) der Handwerkergenossenschaften, b) der zur Führung des Meistertitels berechtigten Handwerker bei Vergebung öffentlicher Arbeiten und Lieferungen für das Reich, sowie Herausgabe eines Handwerkerblattes nach dem Vorbilde des Reichsarbeitsblattes. Zu gunsten des kaufmännischen Mittelstandes verlangt der Antrag Erweiterung resp. Vervollständigung des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb behufs Regelung des Ausverkaufswesens, sowie Revision des Gesetzes über das Abzahlungswesen behufs Beseitigung einiger Härten. Weiter Einrichtung von Handelsinspektionen. Die aus dem Kaufmannsstande zu berufenden Handelsinspektoren sollen an Stelle der Polizeibeamten die Durchführung der Bestimmungen zum Schutze der Gehilfen und Lehrlinge überwachen. Zu erwägen sei dabei noch, ob und wie diese Aufsichtsbeamten für die Kontrolle des Ausverkaufswesens, der Wanderlager und Wanderversteigerungen, sowie der Abzahlungsgeschäfte herangezogen werden können. Endlich befürwortet Redner noch Erhebungen über die Lage des kaufmännischen Mittelstandes auf dem Lande. Im einzelnen betont Redner u. a.: Für eine Grenzregulierung zwischen Handwerk und Fabrik könnten als Merkmale in Betracht kommen: die Zahl der Arbeiter, die Benutzung der Maschinen, die Art der Arbeitsleistung und besonders die persönliche Mitarbeit des Unternehmers. Für die Heranziehung der Großindustrie zu den Kosten der gewerblichen Ausbildung der jungen Handwerker spreche vor allem der Umstand, daß ja diese Fachausbildung der Handwerker später zum großen Teil der Großindustrie zugute komme. Abg. Pauli-Potsdam (kons.) behandelt den Gegenstand von seinem Standpunkte als Handwerker, als Tischlermeister, mit Sympathie und erörtert dann eingehend die Nachteile, die der gegenwärtig so hohe Bankdiskont für das Kleingewerbe habe. Mit den einzelnen Forderungen des Antrages ist Redner einverstanden, nur gegen das Verlangen nach Handelsinspektionen äußert er Bedenken. — Abg. Findel (natl.) erklärt, daß seine Freunde im allgemeinen den Zielen des Antrages wohlwollend gegenüberstehen, wie sie mit allen Bestrebungen, die auf Besserung der Lage des Handwerkerstandes und überhaupt des Mittelstandes gerichtet seien, sympathisierten. Auf dem Gebiete des Submissionswesens könnte das Handwerk viel mehr, als bisher geschehen, unterstützt werden. Der Schwerpunkt für die Mittelstandsgewerbe liege aber jedenfalls darin, daß ihnen billigeres Kapital auf genossenschaftlichem Wege zugeführt werde. — Abg. Schmidt-Berlin (Soz.) bemängelt, daß der Antragsteller keine Statistik über die Bestreitung der Kosten für Lehrlings-Ausbildung seitens der Handwerker-Innungen beigebracht habe. In Berlin wendeten die Zwangsinnungen nur 9 Pfennige pro Mitglied für Fachschulen auf, die freien Innungen dagegen ungefähr das Zwanzigfache, etwa 1,80 Mark pro Mitglied. Das Verlangen nach Handelsinspektionen sei berechtigt.

„Monte Christo" der beste Blutwein! in allen Nahrungsmittel-Geschäften erhältlich.