53. Jahrgang. № 94. Sonntag, 4. April 1909.

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Druck und Verlag von Liepsch & Reichardt in Dresden.

Bezugsgebühr vierteljährl. nur Dresden bei täglich zweimaliger Zutragung (an Sonn- und Montagen nur einmal) 2,50 Mk., durch auswärtige Kosten- anstalten 3,00 Mk. Bei einmaliger Zustellung durch die Post 3,93 (ohne Bestellgeld). Die den Lesern von Dresden u. Umgebung am Tage vorher zugestellten Abend-Ausgaben erhalten die auswärtigen Bezieher mit der Morgen-Ausgabe gleichzeitig zugestellt. Nachdruck nur mit deutlicher Quellenangabe („Dresdn. Nachr.") zulässig. — Unverlangte Manuskripte werden nicht aufbewahrt.

Anzeigen-Tarif Annahme von Ankündigungen bis nachm. 3 Uhr, Sonntags nur Marienstraße 38 von 11 bis 1/2 1 Uhr. Die einspaltige Grundzeile (ca. 8 Silben) 25 Pf., Familien-Nachrichten aus Dresden 20 Pf.; Geschäfts-Anzeigen auf der Privatseite Zeile 30 Pf., die zweispaltige Zeile a. Textseite 60 Pf. — In Nummern nach Sonn- u. Feiertagen die einspaltige Grundzeile 30 Pf., auf Privatseite 40 Pf., Familien-Nachrichten a. Dresden die Grundzeile 25 Pf. Auswärtige Aufträge nur gegen Vorausbezahlung. — Jeder Beleglauf kostet 10 Pf.

Telegramm-Adresse: Nachrichten Dresden.
Fernsprecher: 11 • 2096 • 3601.

Hauptgeschäftsstelle: Marienstraße 38/40.

Lobeck & Co. Hoflieferanten Sr. Maj. d. Königs v. Sachsen. | **Chocoladen, Cacaos Desserts.** Einzelverkauf: Dresden, Altmarkt 2.

Kunst-Salon von Emil Richter Prager Strasse Prager Strasse
.. Hochzeits- Geschenke. ..
Geschmackvoll :: Künstlerisch :: Preiswert.

Wunderbar schöne, wirkliche Neuheiten besonders in Kristallustern.
Komplette Lichteinrichtungen für Schlösser, Villen und Bürgerhäuser, Hotels, Cafés, Geschäftsläden, Kirchen.
Ebeling & Croener, Bankstr. 11, Dresden.

Meissner
Smyrna-Teppich-Fabrik
F. Louis Beilich, Königl. Hoflieferant, Meissen.
Nur Prima-Kammgarn-Fabrikate.
Handarbeit. Prämiiert mit goldenen Medaillen.

Tuchwaren. Lager hochfeiner deutscher und englischer **Anzug-, Hosen-, Paletot-** und **Westenstoffe** in allen modernen Farben und Prima-Qualitäten, **Damentuche, Billardtuche, Bunte Tuche.** Verkaufsstelle der vorschriftsmässigen Uniformstoffe für Kgl. Sächs. Staatsforstbeamte.
Hermann Pörschel Scheffelstrasse 19/21 (Kleines Rauchhaus).

Für eilige Leser.

Mutmaßliche Witterung: Kühl, veränderlich.

König Friedrich August hat das Protektorat über das vom 12. bis 16. Juni in Zwickau stattfindende 12. Sächsische Bundeskegeln übernommen.

Die kaiserliche Familie wird sogleich nach den Osterfeiertagen die Reise nach Korfu antreten.

Die „Nordd. Allg. Ztg." beklagt sich in ihren Rückblicken bitter über die Verschleppung der Reichsfinanzreform.

In einer Berliner offiziösen Zuschrift an die „Südd. Reichskorr." wird gegen Hetzereien zwischen Deutschland und Rußland scharf Stellung genommen.

Die Reichsversicherungsordnung ist nunmehr veröffentlicht worden.

Die österreichisch-ungarische Regierung wird demnächst eine Note an die Berliner Signatarmächte richten mit dem Ersuchen um Anerkennung der Annexion Bosniens und der Herzegowina.

Im Befinden der Kaiserin von Rußland ist eine bedeutende Besserung eingetreten.

In Athen wurde eine Verschwörung gegen das Leben des Königs Georg von Griechenland entdeckt.

Bei dem Universitätsrennen Oxford-Cambridge blieb Oxford siegreich.

Einen vollen Erfolg

hat das erste deutsche Reichsluftschiff „Zeppelin I" zu verzeichnen. Seine Fernfahrt von Friedrichshafen nach München und zurück kann als glänzend gelungen gelten, auch wenn es nicht geglückt ist, gleich am ersten Tage an der beabsichtigten Stelle zu landen. Am Donnerstag herrschte ein so starker Südwestwind, daß das Luftschiff über München hinweg, wo es ursprünglich niedergehen sollte, in der Windrichtung nach Nordosten über Landshut nach Dingolfing abgetrieben wurde. Die Münchner sind aber trotzdem nicht um die Freude gekommen, den Grafen Zeppelin und seine wackeren Fahrtgenossen in ihren Mauern begrüßen zu dürfen. Mit der ihm eigenen Zähigkeit, die Hemmnisse nicht kennt, hat der greise Eroberer der Lüfte den vorgesetzten Plan durchgeführt und ist am Freitag, vom Publikum enthusiastisch begrüßt, in der bayrischen Hauptstadt gelandet. Die Ehrungen, die ihm und seinen Begleitern seitens des Prinz-Regenten Luitpold zuteil geworden sind, sind darum wohlverdient und wecken ein warmes Echo in der gesamten deutschen Nation. Es ist psychologisch überaus interessant, wie sich die Sympathien des Volkes gerade an den Grafen Zeppelin heften, obwohl doch auch seine Rivalen auf dem Gebiete der lenkbaren Luftschiffahrt, die Majore Parseval und Groß, bedeutsame Erfolge mit ihren Systemen zu verzeichnen haben. Das liegt zum Teil in der faszinierenden Persönlichkeit des alten Reitergenerals begründet, zum Teil in der Tatsache, daß seine Erfolge bisher den Rekord in der ganzen Welt halten. Die zwölfstündige Schweizerreise vom 1. Juli 1908, die große Fahrt am 4. und 5. August 1908 über Straßburg nach Mainz, die so verhängnisvoll nach glücklichen Anfängen enden sollte, und nun wieder die Hin- und Rückfahrt zwischen Friedrichshafen und München sind in der Tat Meisterstücke, die bisher von keiner anderen Seite auch nur annähernd erreicht worden sind. Wie der Straßburger Dom, so hat nun auch die altehrwürdige Frauenkirche in München die surrende „Zukunftsmusik" der Schraubenflügel des Zeppelinschen Luftschiffes gehört und das verheißungsvolle Symbol einer Zukunft gesehen, wo es dem Menschen gegeben sein wird, nach seinem Willen auch durch den Ozean der Lüfte zu steuern. Die Fernfahrt nach München ist eine neue Etappe auf dem schwierigen und langwierigen Wege zum Ziel gewesen; neu belebt ist die alte Hoffnung des menschlichen Erfindergeistes und glänzend gerechtfertigt die Opferwilligkeit, mit der die deutsche Nation nach dem Unglück von Echterdingen dem schwergeprüften Grafen zur Seite stand. Mit dem Grafen Zeppelin und seinen treuen Mitarbeitern freut sich ganz Deutschland des Sieges einer großen Idee und der Depeschenwechsel zwischen dem Kaiser und dem bayrischen Prinz-Regenten ist nur ein Widerhall dessen, was uns alle in diesen denkwürdigen Tagen bewegt hat. Nachdem es vom Kriegsgeschrei still geworden, tritt wieder das ewig junge Problem des lenkbaren Luftschiffes in den Vordergrund des öffentlichen Interesses, und die intensive Anteilnahme, mit der ein ganzes Volk die Münchner Fahrt des Reichsluftschiffes unter hoffnungsvollem Bangen und Hangen durchlebt hat, beweist deutlich, daß der opferwillige Enthusiasmus von 1908 auch heute noch frisch wie am ersten Tage ist.

Der kompetenteste Beurteiler seiner Leistungen, Graf Zeppelin, der zugleich sein eigener schärfster Richter ist, zeigt sich nach Aeußerungen, die in die Presse gelangt sind, höchst befriedigt über die neue Leistung des Reichsluftschiffes. Die Verbesserungen, an denen seit dem vorigen Jahre rastlos gearbeitet worden ist, haben sich vorzüglich bewährt: Steuer, Motore und Propellerschrauben funktionierten tadellos, trotzdem der heftige Wind die größten Anforderungen an sie stellte. Nur einmal, als die Landung bei Erding nächst Landshut versucht wurde, versagte der Motor in der hinteren Gondel etwas, wodurch das Luftschiff von seinem Kurs abgetrieben wurde. Einen eigentlichen Motordefekt, wie es anfänglich hieß, hat das Reichsluftschiff während seiner ganzen Fahrt überhaupt nicht erlitten. Ebenso hervorragend wie das Material und seine Konstruktion zeigte sich die Manövrierfähigkeit des Ballons trotz widriger Windströmungen. Auch diesmal haben sich die Vorzüge des starren Systems gut bewährt: die unbedingte Betriebsfähigkeit bezüglich der Eigenbewegung des Fahrzeuges, seine Stabilität und sichere Steuerfähigkeit in horizontaler und vertikaler Richtung. In ganz neuem Lichte erscheint aber nach den Ergebnissen der Münchner Fahrt die vortreffliche Landungsfähigkeit der Zeppelinschen Luftschiffe selbst auf festem Boden, woran früher von Fachkennern stark gezweifelt wurde. Graf Zeppelin hat diese Zweifel zwar von vornherein zurückgewiesen, aber erst diesmal ist ihm ein vollgültiger Beweis für die Richtigkeit seiner Behauptungen gelungen. Nachdem schon in der Umgegend des Bodensees mit Hilfe des neuen militärischen Luftschiffer-Personals, das jetzt den Dienst am „Zeppelin I" versieht, verschiedene Landungsversuche auf festem Boden mit gutem Gelingen vorgenommen worden waren, hat das Luftschiff jetzt bei Dingolfing sozusagen seine Kriegsprobe bestanden. Dort, wohin das Reichsluftschiff am Donnerstag wider seine ursprüngliche Absicht vom Winde abgetrieben wurde, waren zuerst keinerlei Vorbereitungen getroffen; erst später trafen Militärmannschaften ein; trotzdem gelang die Landung auf festem Boden vorzüglich. Die Landung auf dem Oberwiesenfeld bei München am Freitag kommt bei dem Werturteil in dieser Hinsicht weniger in Frage, weil dort die bayrische Luftschiffer-Abteilung von vornherein zur Verfügung stand und alle nötige Vorsorge für einen glatten Verlauf der Landung getragen hatte. Damit ist die Kriegsbrauchbarkeit des „Zeppelin I" in vollem Umfange erwiesen, denn im Feldzuge werden naturgemäß die lenkbaren Luftschiffe oft gegen ihren Willen gezwungen sein, bei ihren Erkundungsfahrten auf festem Boden niederzugehen, wo es gerade nötig ist. Mag sein, daß die Landungsbedingungen der Luftschiffe halbstarren und unstarren Systems (Groß und Parseval) an sich bessere sind, jedenfalls steht jetzt fest, daß der „Zeppelin I" auch in dieser Hinsicht allen militärischen Anforderungen gewachsen ist, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß sich seine Verankerung bei dem festen Ballonkörper sehr sicher gestaltet.

Auch bezüglich der Erreichung großer Höhen hat das erste Reichsluftschiff seine Kriegsbrauchbarkeit bewiesen, indem es bereits öfter bis zu 2000 Metern emporgestiegen ist. Dieser Nachweis war nötig, weil in Zukunft natürlich ein ebenso scharfer Kampf zwischen Geschütz und Lenkballon entbrennen wird, wie ehedem zwischen Kanone und Panzerung. Je höher ein Luftschiff steigen kann, desto mehr entzieht es sich dem Gefahrenbereich der Artilleriegeschosse. Schon ist man eifrig bemüht, besondere Geschütze zu konstruieren, die den neuen Aufklärungsorganen hoch oben in den Lüften zu Leibe gehen sollen. Wie weit diese Versuche gediehen sind, ist bisher nicht bekannt geworden; einwandfreie Resultate scheinen aber noch nicht erzielt zu sein, auch wird das Schießen auf Lenkballons bei der gesteigerten Schwierigkeit eines sicheren und schnellen Entfernungsschätzens stets etwas Mißliches an sich haben. Es ist also abzuwarten, wer in dem Wettkampfe zwischen Ballon und Geschütz Sieger bleiben wird. Auf jeden Fall kann es uns Deutsche mit hoher Befriedigung erfüllen, daß wir in kurzem sechs Kriegsluftschiffe haben werden, die unter günstigen Umständen hervorragende Dienste in der strategischen und taktischen Aufklärungstätigkeit leisten können. Bei den großen Kaisermanövern dieses Jahres sollen sie zum ersten Male Verwendung finden. Im Herbst 1909 werden von jedem Typ (Zeppelin, Parseval und Groß) zwei Lenkballons vorhanden sein, und ihre Erprobung unter annähernd kriegsmäßigen Verhältnissen wird wertvolle Lehren für ihre militärische Verwendung, wie für Verbesserungen ihrer im Prinzip so verschiedenen Konstruktion liefern. Damit stehen wir auch hier wieder an der Spitze aller Kultur- und Militärstaaten! Viel beneidet, aber auch viel gefürchtet, wie die Ereignisse der letzten Monate gezeigt haben. Das Erfreulichste ist, daß für alle Luftschiffe auch schon tadellos geschultes militärisches Personal in genügender Anzahl vorhanden ist, und man kann die hohe Genugtuung des Kaisers als des obersten Kriegsherrn des deutschen Heeres nachfühlen, wenn er in seinem Antworttelegramm an den Prinz-Regenten Luitpold besonders diesen Umstand mit den bezeichnenden Worten hervorhebt: „Auch ich habe mich aufrichtig gefreut, daß „Zeppelin I" unter militärischer Führung und mit militärischer Bemannung allen Schwierigkeiten zum Trotz so Hervorragendes geleistet hat." Wenn auch Graf Zeppelin hier und da mit Rat und Tat auf der Münchener Fahrt nachgeholfen haben wird, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß das Reichsluftschiff mit militärischer Besatzung eine im großen Ganzen tadellos gelungene Fernfahrt ausgeführt hat. Vivant sequentes!

Fertig ist der Stock von Friedrich Glöckner

Neueste Drahtmeldungen vom 3. April.

Die „Nordd. Allg. Ztg." zur Reichsfinanzreform.

Berlin. (Priv.-Tel.) Die „Nordd. Allg. Ztg." beklagt sich in ihren Rückblicken bitter über die Verschleppung der Reichsfinanzreform. Sie gibt ein zusammenfassendes Bild der bisherigen Arbeit: Die erste Lesung schloß am 20. November. Am 24. trat die Kommission zusammen. Schon schreiben wir Anfang April und es ist, abgesehen von der Festsetzung des Bedarfs auf 500 Millionen und der grundsätzlichen Einigung über die Brausteuer, kaum ein positives Resultat erreicht. Die Kommission hat bis jetzt 41 Sitzungen abgehalten, während ihr 80 bis 90 Arbeitstage zur Verfügung gestanden hätten und während das Plenum nicht weniger als 70 Sitzungen abgehalten hat. Die Kommission beschäftigte sich zunächst mit der Höhe des Bedarfs und stellte fest, daß dieser mit 500 Millionen richtig angesetzt ist. Sie strich zwar 144 Millionen gestundeter Matrikularbeiträge, indem sie deren Zahlung den Einzelstaaten überließ. Diese änderte jedoch nichts an dem angeforderten Betrag, da nach den der Bedarfsberechnung zugrunde liegenden Schätzungen die neuen Mehreinnahmen erheblich hinter dem Bedarf zurückblieben und sich ferner im Laufe des abgeschlossenen Etatsjahres ein weit höheres Defizit herausgestellt hat, als ursprünglich angenommen. Das Etatsjahr 1908 endete mit Mindererträgen von etwa 130 bis 140 Millionen Mark. Die Beratungen über die Höhe des Bedarfs dauerten volle zwei Monate bis Ende Januar. Dann begann die Beratung der einzelnen Steuergesetze. Die Kommission hat abgelehnt das Gas- und Elektrizitätssteuergesetz, sowie das Inseratensteuergesetz, sie hat ferner abgelehnt das von den verbündeten Regierungen vorgeschlagene Gesetz über den Zwischenhandel des Reichs mit Branntwein und das Nachlaßsteuergesetz. Das Tabakverbrauchs- und das Weinsteuergesetz befinden sich noch in Subkommissionen. Angenommen wurde nur das Brausteuergesetz und durch eine Zufallsmehrheit das Gesetz über das Erbrecht des Staates. Von den angeforderten 500 Millionen würden, falls die Beschlüsse der Kommission durch den Reichstag genehmigt werden, nicht wesentlich mehr als 100 Millionen der Reichskasse zufließen. Die „Nordd. Allg. Ztg." stellt ferner fest, daß auch die Verhandlungen der Subkommission über die Besteuerung des Tabaks und des Weins durchaus unbefriedigend verlaufen sind. Die Hauptschuld mißt sie den Eingriffen der Interessenten bei. An Stelle der abgelehnten Vorlagen über den Zwischenhandel des Reichs mit Branntwein und über die Nachlaßsteuer haben die entsprechenden Subkommissionen ihrerseits Vorschläge gemacht. Das gegenwärtig von der Kommission beratene Branntweinsteuergesetz bereitet aber die größten Schwierigkeiten. Während 23 Paragraphen durchberaten sind, stehen noch 122 Paragraphen weiter zur Diskussion, und es sind hierzu nicht weniger als 60 Anträge eingebracht. Das an Stelle der Nachlaßsteuer vorgeschlagene Besitzsteuerkompromiß hat sich, wie jetzt allseitig zugegeben wird, als unmöglich und undurchführbar erwiesen. Die Ablehnung der Nachlaßsteuer hat es auch mit sich gebracht, daß über die Wehrsteuer, die als Zuschlag zur Nachlaßsteuer gedacht war, überhaupt noch nicht beraten worden ist. Die Kommission hat natürlich noch nicht Zeit genug gehabt, an Stelle der von ihr abgelehnten Gesetzentwürfe über Gas- und Elektrizitätssteuer, sowie über Inseratensteuer Ersatzsteuern in Vorschlag zu bringen, nur hat sie beschlossen, in geänderter Form die Fahrkartensteuer bestehen zu lassen. Die Ergebnisse, fährt die „Nordd. Allg. Ztg." fort, sind minimal. Das, was bisher geleistet worden ist, ist weniger durch die Kommissionen geleistet, sondern durch die fortschreitende Erkenntnis in der Oeffentlichkeit, daß aufgebracht werden müssen: 375 Millionen indirekte Abgaben, und zwar mindestens je 100 Millionen