

# Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Druck und Verlag von Eiepsch & Reichardt in Dresden.

**Lobeck & Co.** | **Milch-Chocolade**  
 No. 600.  
 Hoflieferanten Sr. Maj. d. Königs v. Sachsen. | Einzelverkauf: Dresden, Altmarkt 2.

Hauptgeschäftsstelle:  
Marienstraße 38/40.

**Bergschnee**  
 Die besten für  
 den Winter  
 (einmal) 2,50  
 (zwei) 4,50  
 (drei) 6,50  
 (vier) 8,50  
 (fünf) 10,50  
 (sechs) 12,50  
 (sieben) 14,50  
 (acht) 16,50  
 (neun) 18,50  
 (zehn) 20,50  
 (elf) 22,50  
 (zwölf) 24,50  
 (dreizehn) 26,50  
 (vierzehn) 28,50  
 (fünfzehn) 30,50  
 (sechzehn) 32,50  
 (siebzehn) 34,50  
 (achtzehn) 36,50  
 (neunzehn) 38,50  
 (zwanzig) 40,50  
 (einundzwanzig) 42,50  
 (zweiundzwanzig) 44,50  
 (dreiundzwanzig) 46,50  
 (vierundzwanzig) 48,50  
 (fünfundzwanzig) 50,50  
 (sechsendzwanzig) 52,50  
 (siebendzwanzig) 54,50  
 (achtundzwanzig) 56,50  
 (neunundzwanzig) 58,50  
 (dreißig) 60,50  
 (einunddreißig) 62,50  
 (zweiunddreißig) 64,50  
 (dreiunddreißig) 66,50  
 (vierunddreißig) 68,50  
 (fünfunddreißig) 70,50  
 (sechsenddreißig) 72,50  
 (siebenddreißig) 74,50  
 (achtunddreißig) 76,50  
 (neununddreißig) 78,50  
 (vierzig) 80,50  
 (einundvierzig) 82,50  
 (zweiundvierzig) 84,50  
 (dreiundvierzig) 86,50  
 (vierundvierzig) 88,50  
 (fünfundvierzig) 90,50  
 (sechsendvierzig) 92,50  
 (siebendvierzig) 94,50  
 (achtundvierzig) 96,50  
 (neunundvierzig) 98,50  
 (fünfzig) 100,50  
 (einundfünfzig) 102,50  
 (zweiundfünfzig) 104,50  
 (dreiundfünfzig) 106,50  
 (vierundfünfzig) 108,50  
 (fünfundfünfzig) 110,50  
 (sechsendfünfzig) 112,50  
 (siebendfünfzig) 114,50  
 (achtundfünfzig) 116,50  
 (neunundfünfzig) 118,50  
 (sechzig) 120,50  
 (einundsechzig) 122,50  
 (zweiundsechzig) 124,50  
 (dreiundsechzig) 126,50  
 (vierundsechzig) 128,50  
 (fünfundsechzig) 130,50  
 (sechsendsechzig) 132,50  
 (siebendsechzig) 134,50  
 (achtundsechzig) 136,50  
 (neunundsechzig) 138,50  
 (siebzig) 140,50  
 (einundsiebzig) 142,50  
 (zweundsiebzig) 144,50  
 (dreiundsiebzig) 146,50  
 (vierundsiebzig) 148,50  
 (fünfundsiebzig) 150,50  
 (sechsendsechzig) 152,50  
 (siebendsechzig) 154,50  
 (achtundsechzig) 156,50  
 (neunundsechzig) 158,50  
 (achtzig) 160,50  
 (einundachtzig) 162,50  
 (zweiundachtzig) 164,50  
 (dreiundachtzig) 166,50  
 (vierundachtzig) 168,50  
 (fünfundachtzig) 170,50  
 (sechsendachtzig) 172,50  
 (siebendachtzig) 174,50  
 (achtundachtzig) 176,50  
 (neunundachtzig) 178,50  
 (neunzig) 180,50  
 (einundneunzig) 182,50  
 (zweiundneunzig) 184,50  
 (dreiundneunzig) 186,50  
 (vierundneunzig) 188,50  
 (fünfundneunzig) 190,50  
 (sechsendachtzig) 192,50  
 (siebendachtzig) 194,50  
 (achtundachtzig) 196,50  
 (neunundachtzig) 198,50  
 (hundert) 200,50

**Wagen-Zertif.**  
 Die besten für  
 den Winter  
 (einmal) 2,50  
 (zwei) 4,50  
 (drei) 6,50  
 (vier) 8,50  
 (fünf) 10,50  
 (sechs) 12,50  
 (sieben) 14,50  
 (acht) 16,50  
 (neun) 18,50  
 (zehn) 20,50  
 (elf) 22,50  
 (zwölf) 24,50  
 (dreizehn) 26,50  
 (vierzehn) 28,50  
 (fünfzehn) 30,50  
 (sechzehn) 32,50  
 (siebzehn) 34,50  
 (achtzehn) 36,50  
 (neunzehn) 38,50  
 (zwanzig) 40,50  
 (einundzwanzig) 42,50  
 (zweiundzwanzig) 44,50  
 (dreiundzwanzig) 46,50  
 (vierundzwanzig) 48,50  
 (fünfundzwanzig) 50,50  
 (sechsendzwanzig) 52,50  
 (siebendzwanzig) 54,50  
 (achtundzwanzig) 56,50  
 (neunundzwanzig) 58,50  
 (dreißig) 60,50  
 (einunddreißig) 62,50  
 (zweiunddreißig) 64,50  
 (dreiunddreißig) 66,50  
 (vierunddreißig) 68,50  
 (fünfunddreißig) 70,50  
 (sechsenddreißig) 72,50  
 (siebenddreißig) 74,50  
 (achtunddreißig) 76,50  
 (neununddreißig) 78,50  
 (vierzig) 80,50  
 (einundvierzig) 82,50  
 (zweiundvierzig) 84,50  
 (dreiundvierzig) 86,50  
 (vierundvierzig) 88,50  
 (fünfundvierzig) 90,50  
 (sechsendvierzig) 92,50  
 (siebendvierzig) 94,50  
 (achtundvierzig) 96,50  
 (neunundvierzig) 98,50  
 (fünfzig) 100,50  
 (einundfünfzig) 102,50  
 (zweiundfünfzig) 104,50  
 (dreiundfünfzig) 106,50  
 (vierundfünfzig) 108,50  
 (fünfundfünfzig) 110,50  
 (sechsendfünfzig) 112,50  
 (siebendfünfzig) 114,50  
 (achtundfünfzig) 116,50  
 (neunundfünfzig) 118,50  
 (sechzig) 120,50  
 (einundsechzig) 122,50  
 (zweiundsechzig) 124,50  
 (dreiundsechzig) 126,50  
 (vierundsechzig) 128,50  
 (fünfundsechzig) 130,50  
 (sechsendsechzig) 132,50  
 (siebendsechzig) 134,50  
 (achtundsechzig) 136,50  
 (neunundsechzig) 138,50  
 (siebzig) 140,50  
 (einundsiebzig) 142,50  
 (zweundsiebzig) 144,50  
 (dreiundsiebzig) 146,50  
 (vierundsiebzig) 148,50  
 (fünfundsiebzig) 150,50  
 (sechsendsechzig) 152,50  
 (siebendsechzig) 154,50  
 (achtundsechzig) 156,50  
 (neunundsechzig) 158,50  
 (achtzig) 160,50  
 (einundachtzig) 162,50  
 (zweiundachtzig) 164,50  
 (dreiundachtzig) 166,50  
 (vierundachtzig) 168,50  
 (fünfundachtzig) 170,50  
 (sechsendsechzig) 172,50  
 (siebendsechzig) 174,50  
 (achtundsechzig) 176,50  
 (neunundsechzig) 178,50  
 (hundert) 180,50  
 (einundhundert) 182,50  
 (zweiundhundert) 184,50  
 (dreiundhundert) 186,50  
 (vierundhundert) 188,50  
 (fünfundhundert) 190,50  
 (sechshundert) 192,50  
 (siebenhundert) 194,50  
 (achthundert) 196,50  
 (neunhundert) 198,50  
 (einhundert) 200,50

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

Wir prüfen und reparieren  
**Blitzableiter** und elektrische Lichtleitungen,  
 wir installieren  
 Lichtleitungen, Klingelleitungen, Kraftleitungen.  
**Ebeling & Croener, Krotzschergeschäft, Bankstrasse 11.**

**REINHARDT LEOPOLD**  
 Specialfabrik für  
**GARTENSCHLÄUCHE**  
 DRESDEN A.  
 Lager:  
 Wettinerstraße Nr. 26  
 Ecke Reinhardt-Strasse

**Haut-Bleichereme**  
 „Chloro“ bleicht Gesicht und Hände in kurzer Zeit rein weiß. Wirksam  
 gegen alle unschönen Hautfehler, Sommersprossen,  
 Leberflecke, gelbe Flecke, Hautausschläge. Mit ausführlicher Anweisung  
 1 Mark, bei Einwendung von 1,20 Mark franko. **Depot und Versand:**  
**Löwen-Apotheke, Dresden, Altmarkt.**

**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).

**Hermann Pörschel**  
 Scheffelstrasse 19/21 (Kleines  
 Rauchhaus).

Morgen, am **ersten Pfingstfeiertag**, bleiben unsere sämtlichen Geschäftsräume geschlossen. Am **zweiten Feiertag** ist unsere Hauptgeschäftsstelle, Marienstraße 38, von vormittags 11 bis 1/2 1 Uhr geöffnet.

**Für eilige Leser.**  
 Mutmaßliche Bitterung: Kühl, langsam aufklärend.  
 Die Finanzkommission des Reichstags nahm gestern die Glückseligkeit an und stimmte der Festsetzung des Kaffeepreises auf 60 bzw. 80 Mark und der Erhöhung des Teepreises auf 50 Mark zu.  
 Die Erhebung des Schiffsabgaben-Entwurfes steht im Bundesrat auf Schwierigkeiten.  
 Zeppelins Luftschiff ist gestern abend 10 Uhr von Friedrichshafen zu einer beabsichtigten Dauerfahrt aufgestiegen.  
 In Leoben und Umgebung, Dneglia und Porto Maurizio wurden Erdstöße verspürt.  
 In Sulca (Italien) ist eine große Baumwollspinnerei niedergebrannt; der Schaden beträgt über 1 Million Lire.  
 Caruso will sich, einer Meldung aus Mailand zufolge, dort einer Kehloperation unterziehen.  
 Die Bewachung des Erzkanzlers ist, Nachrichten aus Salonik zufolge, verstärkt worden.

**Neue Erfolge der Luftschiffahrt.**  
 Die lehrbare Luftschiffahrt deutscher und ausländischer Systeme hatte in diesen Tagen neue Erfolge zu verzeichnen. Auf dem Truppenübungsplatz Töberitz bei Berlin haben die Militärluftschiffe „Gros II“ und „Paravel II“, die zu diesem Zwecke ihren Standort bei Tegel verlassen hatten, vor dem starker manövriert und durch eine lange Reihe von zumeist heftigen gelungenen Auf- und Abflügen, Landungen, und Fahrübungen den gegenwärtigen Stand ihrer Leistungsfähigkeit und Brauchbarkeit darzulegen. Am Bodensee hat sich das harte System, diesmal vertreten durch den frisch aus den Werkstätten kommenden „Zeppelin II“, wiederum aufs glänzendste bewährt und seinen Erbauern durch das vorzügliche Funktionieren der neuen Steuer- und Propeller-Apparate verdienten Ehren gebracht. Unter den ausländischen Systemen darf sich in erster Linie der Luftschiffbau der Gebrüder Wright rühmen, in steigendem Grade Beachtung und Wertschätzung gefunden zu haben. Die Erfinder dieses Systems sind in England mit dem Kriegsministerium, das noch immer um Beschaffung eines Erlases für den als unbrauchbar befundenen „Null sekundas“ Bemüht ist, und in Deutschland mit mehreren unserer ersten Industrie-Unternehmungen in Verbindung getreten, die ihren Geschäftsbereich durch den Bau von Luftfahrzeugen erweitern wollen.  
 In dieser bedeutenden Entwicklungsperiode eines Verkehrsmittels, dessen Wert für die verschiedensten Betätigungen menschlichen Denkens und Strebens heute vielleicht nicht einmal geahnt werden kann, blickt die Welt, selbst da, wo es an eigenen Versuchen und Erfolgen nicht fehlt, erwartungsvoll auf Deutschland und vor allem auf den Mann, der, nach jahrelanger zäher Arbeit, nach zahllosen Mißerfolgen endlich ans Ziel gelangt, unter schwierigsten Verhältnissen unanfechtbare Proben seines Könnens gegeben und Leistungen aufzuweisen gebracht hat, die anderswo auch nicht annähernd erreicht sind. Eine Luftfahrt von solcher Ausdehnung, von solcher Präzision und Vollkommenheit, wie sie Graf Zeppelin bei seinem Besuche in München trotz unglücklicher Witterungsverhältnisse ausgeführt hat, steht bisher völlig vereinzelt. Nach dieser glänzenden Leistung darf die Betriebsfähigkeit der Zeppelin-Luftschiffe, die vielleicht der größte Vorzug dieses Systems ist, auch in den Augen der Väter als erwiesen gelten, und damit ist auch das Interesse an den weitverbreiteten Plänen, mit denen Graf Zeppelin und seine Mitarbeiter sich tragen, ein durchaus ernsthaftes und rein sachliches geworden; und das um so mehr, als es sich bei der von dem Erfinder des Systems gegründeten „Luftschiffbau Zeppelin“-G. m. b. H. um ein echt volkstümliches, ein germanisches Unternehmen handelt. Graf Zeppelin hat die 6 Millionen, welche die das deutsche Volk nach der Katastrophe von

Schierdingen mit imponierender Energie und Opferwilligkeit aufgebracht hat, entgegengenommen und damit die Luftschiffbau-Firma am Bodensee begründet. Eigentümer der entstehenden, auf eine Jahresproduktion von acht Luftkrenzern berechneten Anlagen ist das ganze deutsche Volk. Graf Zeppelin will nichts anderes sein als der geschäftliche Verwalter und Leiter des Unternehmens. Wenn die Dinge so liegen — und es ist die Auffassung des Grafen Zeppelin selbst, die hierin zum Ausdruck kommt —, so hat die Nation ein volles Recht, über die Verwendung der freiwillig gesammelten Gelder zu befinden.  
 Was war denn nun die Haupttriebfeder für die patriotische Tat der Zeppelin-Sammlung? Doch nicht etwa der Gedanke, daß an der Erfindung des Grafen Zeppelin die ganze Welt Anteil haben sollte und daß deshalb seine Arbeit traktvoll unterstützt werden müßte. Gewiß hat das deutsche Volk auch an den Kulturfortschritt gedacht, den die nunmehr gesicherte Eroberung der Luft in Aussicht stellte, als es die Sammlungen für Zeppelin begann und in erhebender Einmütigkeit durchführte. Aber ausschlaggebend war doch zweifellos die Willensmeinung, daß der Vorrang, den Deutschland durch diese Erfindung in militärischer und technischer Hinsicht errungen hatte, gegenüber dem Wettbewerb des Auslandes verteidigt und durch schleunigen Bau von Luftkrenzern ausgenutzt werden sollte. Die selbstverständliche Annahme, daß dieser Wille der Nation zukünftigen Düris respektiert werden würde, ist neuerdings erhärtet worden. Der Direktor der Zeppelin-Luftschiffbau-Gesellschaft, Coleman, hat in einem öffentlichen Vortrag in Straßburg (Elsaß) von einem Besuche des preussischen Kriegsministeriums Mitteilung gemacht, wonach an den Bau weiterer Zeppelin-Luftkrenzer nicht gedacht sei. Das hat zu scharfen Protesten in der Presse Anlaß gegeben, die auch durchaus berechtigt wären, wenn in der Tat die Absicht bestände, eine Verwendung von Zeppelin-Schiffen für den Kriegszweck vollständig überhaupt nicht mehr in Aussicht zu nehmen. Dagegen wird man es verstehen können, wenn die Heeresverwaltung in dem gegenwärtigen Entwicklungstadium Bedenken trägt, sich ausschließlich auf ein bestimmtes System festzuliegen. Sie hat im laufenden Sommer von den Taus Zeppelin, Gros und Paravel je zwei Schiffe zur Verfügung, von denen je eins in Reich konzentriert werden soll, ist also jederzeit in der Lage, Vergleiche anstellen zu können. In der unbedingten Sachlichkeit und Objektivität der Heeresverwaltung aber wird die Nation das Vertrauen haben dürfen, daß die Prüfungen einwandfrei und ohne jede Rücksicht auf die Person des Erfinders ausgeführt werden. Erstreckt sich die Sache in einer anderen Angelegenheit, die zu einem ernstlichen Konflikt zwischen dem Kriegsministerium und der Zeppelin-Luftschiffbau-Gesellschaft aufgeführt worden war, in der Bauweise der Luftschiffhallen, Uebereinstimmung dahin ergeben, daß für Festungen, in denen der Raum mangel zur Einschränkung nötig, gerade und hohe Hallen, für Städte aber, welche Halbkugeln für Luftschiffahrtverkehrslinien werden sollen, runde oder dreieckige Hallen, die jederzeit die Ein- und Ausfahrt gestatten, vorzuziehen sind.  
 Solche Meinungsverschiedenheiten und Gegenläufe werden immer wieder auftauchen, solange dem lehrbaren Luftschiff noch technische Mängel anhaften und betreffs seiner Verwendbarkeit im Kriege zuverlässige Erfahrungen fehlen. Aber nichts wäre trauriger, als wenn durch unfruchtbar persönliche Eader die weitere Ausbildung und Verbesserung einer Erfindung aufgehalten werden würde, die schon jetzt ein sehr wertvolles militärisches Hilfsmittel geworden ist. Denn der frei bewegliche Luftkrenzer ist für die Zwecke der militärischen Erkundung unendlich viel leistungsfähiger als der von seinem Standort abhängige Fesselballon. Wenn es nicht gelingt, in internationalen Abmachungen den Verkehr in den Lüften bestimmten Einschränkungen zu unterwerfen, ähnlich wie das Seerecht durch internationale Verträge geregelt ist, wird schon in Friedenszeiten jede Festung, jeder Seekriegshafen, jedes besetzte Lager der Gefahr ausgesetzt sein, von einem mutmaßlichen Gegner „eingesehen“ und auf die photographische Platte gebannt zu werden. Nicht unmöglich, daß dann die schon jetzt weit auseinandergehenden Ansichten über die Zweckmäßigkeit fortifikatorischer Anlagen, zumal wenn noch mit Angriffen durch armierte, mit Explosivstoff ausgerüstete Luftkrenzer zu rechnen ist, erheblich Wandlungen unterworfen werden. Vielleicht wird die Möglichkeit, daß sich bei unbehindertem Luftschiffverkehr in Friedenszeiten ernste internationale Kom-

plikationen einstellen können, den Abschluß von Verträgen beschleunigen. England, Frankreich und Belgien, die bereits so nervös und argwöhnisch geworden sind, daß ein deutsches Luftschiff kaum wagen darf, in ihrem Gebiet zu landen, werden gewiß gern die Hand bieten, daß ein modus vivendi zustande kommt.  
 Auf eine Auseinandersetzung über diesen Punkt wird mit Naturnotwendigkeit die wachsende Bedeutung der Luftschiffahrt für Verkehrswege und Handelswege hinführen. Die vorderhand noch sehr erheblichen Kosten werden allerdings die Einrichtung von Verkehrslinien, soweit das Wetter eine regelmäßige Folge der Fahrten gestattet, so bald nicht Wirklichkeit werden lassen. Es wird sich zunächst der Hauptsache nach um Sportfahrten handeln, die aber zweifellos auf sehr hohen Anspruch rechnen dürfen, auch wenn sich die Annahme Zeppelins, der für die Luftschiffverbindung Berlin-Kopenhagen einen Fahrpreis von 50 Mk. pro Person berechnet hat, als zu günstig erweisen sollte. Als solche Verkehrswege für Sportfahrten sollen in Aussicht genommen sein: Luzern (Schw.) — Stuttgart — Frankfurt a. M. — Köln — Düsseldorf, Friedrichshafen — München, Friedrichshafen — Berlin, Berlin — Kopenhagen. Der Abschluß der Vertragsverhandlungen, soweit Stuttgart und Luzern beteiligt sind, ist von der Zeppelin-Gesellschaft als nahe bevorstehend angekündigt. Köln und Düsseldorf haben namhafte Beträge zugesagt. In mehreren süddeutschen Städten ist der Bau von Luftschiffhallen gesichert. Immer größer wird auch die Zahl der industriellen Etablissements, die sich diesem Habitationszweig zuwenden, fast Tag für Tag werden technische Fortschritte und Verbesserungen gemeldet. So soll das eben besuchte werdende System Duguesne-Radinger, das sich grundsätzlich an den harten Typus anlehnt, das außerordentlich wichtige Problem, Traggas in verdichtetem Zustande als Ertrag für den während der Fahrt eintretenden Gasverlust mitzuführen und so die Tragfähigkeit und die Fahrleistung des Luftschiffes wesentlich zu erhöhen, in sehr einfacher Weise gelöst haben. Unbestritten und unerreicht aber ist nach wie vor der Vorrang der Luftkrenzer Zeppelinscher Bauart. Auf den 5. Juni sind die Mitglieder des Bundesrats und des Reichstags zur Besichtigung und zur Mitbenützung von „Zeppelin II“ nach Friedrichshafen geladen. Dort wird das Lebenswerk des Grafen Zeppelin in seiner ganzen Großartigkeit und Tragweite vor ihnen stehen, und wenn sie daraus die Ueberzeugung mitnehmen, daß die Luftschiffbau-Gesellschaft und die in der Bildung begriffene Betriebsgesellschaft im Interesse der Verkehrsmachung und der Kulturentwicklung des Deutschen Reiches weitestgehende Unterstützung verdienen, dürfen sie der Zustimmung aller nationalen Kreise gewiß sein.

**Neueste Drahtmeldungen vom 28. Mai.**  
**Zur Reichsfinanzreform.**  
 Berlin. (Priv.-Tel.) Zur Besetzung der Finanzämter, die als ein Teil der Bekämpfung der Verschuldungsmittel in dem neuen Erbschaftsteuergesetz der Kommission enthalten ist, wird mitgeteilt, daß die Vertreter der bedeutendsten Finanzfirmen Deutschlands in Berlin versammelt waren und mit einem Delegierten des Staatssekretärs Endow zwei Tage lang konferierten. Gestern abend sind die Herren, soweit sie auswärtige Fabriken vertreten, wieder abgereist. Sie haben in einer Resolution den Standpunkt niedergelegt, den sie gegenüber den geplanten Steueränderungen im Interesse ihrer Industriezweige, sowie des verbrauchenden Publikums glauben einnehmen zu müssen.  
 Hamburg. (Priv.-Tel.) Der Vorstand der hiesigen Kaffeekasse richtete eine Eingabe an den Bundesrat und die Reichstagskommission, in der er gegen die Zoll-erhöhung protestiert und gleichzeitig eine eventuelle Besteuerung der Surrogate empfohlen wird.  
 Köln. (Priv.-Tel.) In der gestrigen Stadtverordnetenversammlung, in der eine Beratung über die Petitionsanfrage betreffs des Verhaltens der Stadt gegenüber einer etwaigen Einführung der Reichsumsatz- und Verbrauchssteuer stattfand, wies der Führer der rheinischen Zentrumspartei Reichstagsabgeordneter Trimborn einer endgültigen Stellungnahme in dieser Angelegenheit ein entscheidendes Wort, erklärte Trimborn, muß ich im Reichstage abgeben, nachdem das Air und Wider erörtert worden, und namentlich nachdem konkrete und endgültige Anträge seitens der Parteien oder der Regierung vorliegen. Am liebsten hoffe aber Trimborn, daß auch im Plenum des Reichstages der durch Oberbürgermeister Ballrat im Herrenhause angeregten Gedanke, daß speziell die Reichsmacht die besonderen Ansprüche auf wachsende Behandlung durch die Gesetzgebung und die Verwaltung haben müssen, einer weitreichenden Sympathie begegnen werde. Die nationalliberalen Vertreter des