

Frankenberger Tageblatt

Begründet 1842.

Bezirks-Anzeiger

65. Jahrgang.

Amtsblatt für die Königliche Amtshauptmannschaft Flöha, das Königliche Amtsgericht und den Stadtrat zu Frankenberg i. Sa.

Verantwortlicher Redakteur: Ernst Hoffberg in Frankenberg i. Sa. — Druck und Verlag von E. W. Hoffberg in Frankenberg i. Sa.

Ercheint an jedem Wochentag abends für den folgenden Tag. Bezugspreis vierteljährlich 1 M 50 A, monatlich 50 A. Trägerlohn extra. — Einzelnummern laufenden Monats 5 A, früherer Monate 10 A. **Bestellungen** werden in unserer Geschäftsstelle, von den Boten und Ausgabestellen, sowie von allen Postanstalten Deutschlands und Oesterreichs angenommen. Nach dem Auslande Versand wöchentlich unter Kreuzband.

Kundendigungen sind rechtzeitig aufzugeben, und zwar größere Inserate bis 9 Uhr vormittags, kleinere bis spätestens 11 Uhr mittags des jeweiligen Ausgabestages. **Für Aufnahme von Anzeigen** an bestimmter Stelle kann eine Garantie nicht übernommen werden. **51. Telegramme:** Tageblatt Frankenberg.

Anzeigenpreis: Die 6-gesp. Zeile über deren Raum 15 A bei Lokal-Anzeigen 12 A; im amtlichen Teil pro Zeile 40 A; „Eingelände“ im Redaktionssteile 30 A. Für schwierigen und unregelmäßigen Satz Aufschlag, für Wiederholungsabdruck Ermäßigung nach feststehendem Tarif. Die Nachweis und Offerten-Aufnahme werden 25 A Extragebühr berechnet. **Inseraten-Aufnahme** auch durch alle deutschen Annoncen-Expeditionen.

Am 23. dieses Monats verstarb nach längerem Leiden
Herr Oekonomierat Sinus Bruno Seymann
 in Lichtenwalde.

Er gehörte von 1875 bis 1895 der Bezirksversammlung und von 1881 bis zu seinem Ableben dem Bezirksausschusse der Königlichen Amtshauptmannschaft Flöha als Mitglied an.

In diesen Ämtern, sowie in mehreren anderen ehrenamtlichen Funktionen hat er seine reichen praktischen Erfahrungen und Kenntnisse stets in der uneigennützigsten und bereitwilligsten Weise in den Dienst des Bezirks gestellt.

Wir werden diesem pflichttreuen und allezeit liebenswürdigen Mitarbeiter eine dankbare und freundliche Erinnerung bewahren.

Flöha, am 25. Juni 1906.

Der Bezirksausschuss und die Bezirksversammlung der Königlichen Amtshauptmannschaft.

1. Juli dieses Jahres wegen Abholung von Seuchentabakern direkt an die Fleischschlacht von **Paul, Freiberg**, Telefonnummer 337, worden wollen.

Die Gemeindebehörden und Gutsvorsteher werden ersucht, vorstehendes in der üblichen Weise öffentlich bekannt zu machen, beziehentlich in sonst geeigneter Weise den Viehhältern noch besonders zu eröffnen.

Flöha, am 25. Juni 1906.

Die Königliche Amtshauptmannschaft.

Die vom Königl. Bezirks-Kommando Chemnitz erlassene Bekanntmachung über die **Auslösung** der Personen der Unterlassen des Reichsheeres, der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schuttruppe nach dem Tode vom 31. Mai 1906 ist im Rathhause am schwarzen Brett angeheftet. Es wird hiermit darauf verwiesen.

Frankenberg, den 23. Juni 1906.

Der Stadtrat.

Nachdem die **Schubnistarten zum Ein sammeln von Legehöhlen** auf dem Staatsforstweier Frankenberg zur Verteilung gelangt sind, wird unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 22. Juni 1900 noch besonders darauf hingewiesen, dass das **Hohlsammeln** den Inhabern der Karten **nur an den auf den Karten vermerkten Tagen und Orten** in der Zeit vom 1. Juli dieses Jahres bis 15. April 1907 gestattet ist.

Frankenberg, den 25. Juni 1906.

Der Stadtrat.

Sonnabend, den 30. Juni 1906, vormittags 10 Uhr sollen im **Ballhaus „Stadt Dresden“** hier 1 Partie Hand-, Wäcker-, Holz- und Nähnäbe, 3° Handlöcher, Masten und verschiedenes mehr meistbietend gegen Vorkaufung versteigert werden.

Frankenberg, am 25. Juni 1906.

Der Gerichtsvollzieher des Kgl. Amtsgerichts.

Kirchenvorstandssitzung
Freitag, den 29. Juni 1906, nachmittags 7/5 Uhr

Schattenseiten der Fahrkartensteuer.

Ueber die ungünstige finanzielle Wirkung der Fahrkartensteuer bringt die „Ztg. d. Ber. d. Eisenbahnverwaltung“ einen von sachkundiger Seite verfassten, in dem an der Hand der Statistik Oesterreichs und Dänemarks zahlenmäßig nachgewiesen wird, dass die Steuer im Deutschen Reich einen erheblich geringeren Ertrag liefert, als man nach dem Umfange der jetzt ausgegebenen, künftig steuerpflichtigen Fahrkarten berechnet hat. In Oesterreich und Dänemark, welche die Steuer längst erheben, hat man keine vierte Wagenklasse. Und so sehr bei uns zu beklagen, dass das zu erwartende Abströmen des Verkehrs in die untere bezugste (steuerfreie) Wagenklasse zu ausgedehnten Ausfällen an Personengeldeinnahmen führen werde.

Die Durchschnitte, heißt es dann weiter, um die die jetzigen Fahrpreise durch die neue Steuer erhöht werden müssen, werden für die dritte Wagenklasse rund 3 Proz., für die zweite Klasse rund 6 Proz. und für die erste Klasse rund 12 Proz. betragen. Es dürfte recht schwer halten oder geradezu unmöglich sein, die finanzielle Wirkung, die die Steuer haben wird, im voraus richtig abzuschätzen. Die Freilassung der vierten Wagenklasse von der Steuer ist zunächst wenig in Anschlag zu bringen, weil Reisen in dieser Klasse auf Entfernungen von 100 Kilometer zum Fahrpreis von 2 M., bei welchem die Steuer zuerst angewendet werden sollte, verhältnismäßig selten sind und daher eine Besteuerung der vierten Klasse immer nur ein geringes Verdienst geliefert haben würde. Anders aber und sehr wesentlich höher wird sich der Steuerertrag dadurch gestalten, dass nicht Fahrkarten für Entfernungen von 65, 43 und 27 Kilometer in den drei Klassen je zum Preise von weniger als 2 M. von der Steuer frei bleiben, sondern nur Fahrkarten für Entfernungen von 18, 12 und 8 Kilometer je zum Preise von weniger als 60 Pfg., und dass für Fahrkarten zum Preise von 5 M. an ein Vielfaches der von der Regierung zuerst vorgeschlagenen Einzelsätze an Steuer erhoben werden wird. Es möchte zweifelhaft erscheinen, ob auf einen Fahrkartensteuerertrag in der Höhe, wie nach den Fahrpreisen über 60 Pfg. für Reisen in den drei Klassen im jetzigen Umfange bestimmt werden könnte, zu rechnen sein wird. Insbesondere haben die Eisenbahnverkehrsverhältnisse in Sachsen, wo im August 1903 eine Fahrpreiserhöhung nur für Rückfahrkarten um rund 6 Proz. stattgefunden hat, es ungewiss gemacht, dass diese Preiserhöhungen nicht die erwarteten Einnahmevermehrungen, wohl aber einen Rückgang in der Vermeidung der Entzünisse des Personenverkehrs zur Folge gehabt haben, indem vom Publikum die Benutzung der vierten Wagenklasse zu keinen Reisen in außergewöhnlich stärkerem Umfang als vorher beliebt worden ist.

Ebenso ungünstige Erfahrungen haben ferner auch die Staatsbahnverwaltung in Oesterreich, deren Personentaxe durch eine zehnprozentige Fahrkartensteuer im Jahre 1903 erhöht worden sind, sowie die Staatsbahnverwaltung in Dänemark, deren Personentaxe ebenfalls im Jahre 1903 eine größere Erhöhung erfahren, zu machen gehabt, weshalb hier auf die Verkehrsergebnisse der genannten beiden Bahnverwaltungen näher einzugehen gestattet sein möge. In Oesterreich ist durch Befehl vom 1. Januar 1904 ab die Normal-Personengeldsätze für die Hauptbahnen um

12 Proz. und für die Lokalbahnen um 6 Proz. erhöht worden sind und dagegen der bis dahin erhobene Fahrkartenstempel von rund 2 Proz. des Fahrpreises in Wegfall gekommen ist. Die Folgen dieser zehnprozentigen Besteuerung des Eisenbahnverkehrs sind recht augenfällig in die Erscheinung getreten, denn nach den Betriebsberichten der österreichischen Staatsbahnverwaltung für 1902 bis 1904 sind im Jahre 1902 49,545,742 Personen befördert und eine Personengeldeinnahme von 63,229,021 Kronen erzielt worden; im Jahre 1903 ist jedoch die Personenzahl auf 47,733,606 und die Einnahme auf 63,148,756 Kronen zurückgegangen, und erst im Jahre 1904 ist die Personenzahl wieder gestiegen bis zu 50,981,430, das sind nur 2,89 Proz. mehr gegen 1902, und die Einnahme bis zu 65,120,460 Kronen, das sind trotz der zehnprozentigen Erhöhung der Fahrpreise nur 2,99 Proz. mehr gegen 1902. In den ersten beiden Wagenklassen sind im Jahre 1902 2,846,018 Personen und im Jahre 1904 nur 2,835,782 Personen, also 10,236 weniger als 1902, befördert worden; dagegen ist in der dritten Klasse die Personenzahl (einschließlich Militärs) von 46,899,724 im Jahre 1902 auf 48,145,148 im Jahre 1904 gestiegen. In Dänemark sind durch Befehl vom 15. Mai 1903 die Personentaxe für Entfernungen bis zu 100 Kilometer in der ersten Klasse um 7,1 Proz., in der zweiten Klasse um 7,6 Proz. und in der dritten Klasse um 6,4 Proz. vom 1. August 1903 ab erhöht worden, sowie für die weiteren nach Zonen abgestuften Entfernungen um durchschnittlich 12 Proz. und für Monatskarten bei Entfernungen bis 200 Kilometer um 35 bis 60 Proz. Der Zweck der Fahrpreiserhöhungen in Dänemark, die Erzielung einer höheren Personengeldeinnahme, in den Jahren 1903 und 1904 ist zwar erreicht worden, jedoch hat der Eisenbahnverkehrs in seiner Entwicklung eine außerordentliche Hemmung erfahren. Die Preiserhöhungen hatten ein großes Abströmen des Verkehrs in die niedrigeren Wagenklassen zur Folge, sowie ein weites Verzichtleisten auf das Fahren mit der Bahn. Der Rückgang in der Zahl der beförderten Personen im Jahre 1904 gegen 1902 hat in der ersten Klasse nicht weniger als 30 Proz., in der zweiten Klasse 15,9 Proz. und in der dritten Klasse 0,09 Proz. betragen, und die Zahl der ausgegebenen Zeitkarten ist von 24,421 im Jahre 1902 auf 17,054 im Jahre 1904, das ist um 28,5 Proz. gesunken.

Aus den geschilderten Vorgängen in Oesterreich und Dänemark wird nicht ohne weiteres geschlossen werden dürfen, dass die im Deutschen Reich eingeführte Eisenbahn-Fahrkartensteuer in ähnlicher Weise nachteilig auf den Personenverkehr der deutschen Eisenbahnen einwirken werde. Immerhin aber lehren die besprochenen Ergebnisse des Reiseverkehrs in Oesterreich und Dänemark, dass die Fahrpreiserhöhungen durch die Fahrkartensteuer in Deutschen Reich einen erheblichen Rückgang im Eisenbahnverkehrs wahrscheinlich machen und in die in den letzten Jahren ständig gewachsene erhebliche Verkehrssteigerung recht störend eingreifen, sowie namentlich das Publikum zum Uebergang aus den oberen in die niedrigeren Wagenklassen drängen werden. Man muß sich hierauf gefaßt machen, dass die Eisenbahnfahrkartensteuer im Deutschen Reich zunächst einen geringeren Ertrag liefern wird, als man nach dem Umfange der jetzt ausgegebenen, künftig steuerpflichtigen Fahrkarten zum Preise von 60 Pfg. und darüber be-

rechnen könnte. Aber es ist nicht das allein, als ungewünschte finanzielle Wirkung der Steuer zu beklagen, sondern die hauptsächlich und wahrscheinlich auch in ausgedehntem Umfang eintretenden Ausfälle an Personengeldeinnahme sind, es, die die deutschen Eisenbahnen, die eine Neuzugabe 4. oder 3. Klasse führen, durch das zu erwartende größere Abströmen des Verkehrs in die unteren Klassen künftig zu erleiden haben werden. Es bleibt deshalb die Befürchtung bestehen, dass, was der Reichsfiskus an Eisenbahnfahrkartensteuer auf der einen Seite gewinnt, die deutschen Eisenbahnen auf der anderen Seite leider zu einem großen Teil an Personengeldeinnahmen einzubüßen haben werden.

Vertikales und Sachliches.

Der Stadtrat.

Der Stadtrat hat am 26. Juni 1906, nachmittags 7/5 Uhr, eine Sitzung abgehalten, an welcher Herr Stadtrat Dr. Bähr abgehaltenen öffentlichen Sitzung des Stadtorordnetenkollegiums die eine aus sechs Punkten bestehende Tagesordnung zur Beratung vor. Zunächst erledigte man im zustimmenden Sinne das Gesuch des Vereins „Herberge zur Heimat“ um Erlass von Bescheidbeschlüssen und genehmigte demnach die im Umlauf vom 1. Juni d. J. vorläufig ausgegebene Bewilligung der Kosten aus Anlaß der Tagung des Vereins sächsischer Schuldirektoren. Bei beiden Punkten hatte der Vorsitzende Herr Stadtrat Dr. Bähr das Referat. Ueber die Ratvorlage, betr. die Anbringung von Schlauchversicherungen, sowie die Beschaffung zweier neuer freistehenden Heizkessel im Bürgergeschulgebäude und die Bewilligung hierfür berichtete Herr Stv. Stadtrat Dr. Bähr. Bei der Anbringung von Schlauchversicherungen handelt es sich um die Sicherung der beiden Seitenflügel des Schulgebäudes gegen Feuergefahr. Die Kosten dafür sind äußerst gering, sie belaufen sich auf 100 Mk. und wurden nach kurzer Aussprache zwischen den Herren Stv. Stadtrat Dr. Bähr, Stadtrat Dr. Bähr, Stv. Stadtrat Dr. Glauch und Bürgermeister Dr. Jäger einstimmig bewilligt. Bezüglich der Heizkessel im Bürgergeschulgebäude ist zu bemerken, dass sie nach 13jährigem Gebrauch defekt geworden sind, und zwar derart, dass sich eine Reparatur nicht empfiehlt. Nach den eingeholten Sachverständigen-Gutachten würden die Kosten dafür sich ebenso hoch belaufen, wie für die Anschaffung von Kesseln. Aus diesem Grunde kam man im zuständigen Ausschuss wie auch im Ratkollegium zu dem Beschluß, neue Heizkessel aufstellen zu lassen. Auch die Stadtorordneten traten auf Empfehlung des Referenten den Beschlüssen bei und bewilligten aus Anleihemitteln die Kosten in Höhe von 5200 Mk. Der nächste Punkt der Tagesordnung betraf die Bewilligung der Kosten (4750 Mk.) für Einlegung einer erweiterten Gasrohrleitung bis zur Fabrikanlage der Frankenbergener Bleicherei und Appretur (norm. Zipper) aus den Mitteln des Rücklagefonds der Gasanstalt. Nach den Mitteilungen des Referenten, Herrn Stv. Stadtrat Dr. Bähr, beabsichtigt die Fabrikleitung für ihren Betrieb an Stelle bisher verwendeten Gasolins Leuchtgas aus der sächsischen Leitung zu entnehmen. Im Ratkollegium hatte man ein Entgegenkommen auf das Gesuch obiger Firma beschlossen und