

Ercheit täglich
früh 6 1/2 Uhr.
Redaction und Expedition
Zehnenstrasse 22.
Anzeigen der Redaction:
Dienstag 10-12 Uhr.
Mittwoch 4-6 Uhr.
Für die Redaction empfangener Manu-
scripte macht die Redaction nicht
verantwortlich.
Annahme der für die nächst-
folgende Nummer bestimmten
Anzeigen an Wochentagen bis
1 Uhr Nachmittags, an Sonn-
und Festtagen früh bis 1/2 Uhr.
In den Fällen für Zeit-Annahme:
Otto Henck, Universitätsstr. 22,
Königs-Bühne, Rathhausstr. 18, p.
von 10 bis 1/2 Uhr.

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

Organ für Politik, Localgeschichte, Handels- und Geschäftsverkehr.

№ 320.

Sonntag den 16. November 1879.

73. Jahrgang.

Öffentliche Sitzung der Stadtverordneten

Mittwoch, am 19. November d. J., Abends 6 1/2 Uhr im Saale der L. Bürgerhalle.

Tagesordnung:

1. Gutachten des Finanz-Ausschusses über Anlegung eines Separatcomptos für den Botanischen Garten.
2. Gutachten des Oekonomie-Ausschusses über a) Vertheilung des Budgets von der Berliner Straße nach den Gebäudegrundrissen des nördlichen Friedhofes; b) Wasserzuführung nach dem Johannapark-Letzte.
3. Gutachten des Ausschusses zum Feuerlöschwesen über Einrichtung einer provisorischen Feuerwache im Reiter Thorhause.
- IV. Gutachten des Schul-Ausschusses über a) die Antwort des Raths auf den Antrag des Collegiums betreffs Behandlung der Schülerbibliotheken an den höheren Schulen; b) die Rechnung der Volksschulen auf das Jahr 1877.

Bekanntmachung.

Am 3. d. d. i. Donnerstag den 18. December d. J., als dem Todestage der Frau Sara Fränkl, soll die Hälfte der Rinsen der Ehe- und Sara-Fränkel-Stiftung an eine würdige, nicht durch eigene Schuld bedürftig gewordene, in Leipzig wohnhafte ältere Person, mit Vorzug einer solchen weiblichen Person, ohne Unterschied der Confession, des Berufs u. s. w. vergeben werden.
Wer fordern geeignete Bewerber hierdurch auf, ihre Gesuche bis zum 4. December d. J. bei uns einzureichen.
Leipzig, den 18. November 1879.
Der Rath der Stadt Leipzig. Richter.

Bekanntmachung.

Am heutigen Tage ist Frau Wittwe Pauline Bertram, Frankfurter Straße Nr. 39, II. wohnhaft, als Behausung für unsere Stadt verpachtet worden.
Leipzig, am 11. November 1879.
Der Rath der Stadt Leipzig. Richter.

Bekanntmachung.

Die am 7. d. M. zur Benutzung als Eisbahn für den bevorstehenden Winter einschließlich des Schiffschutzes zur Verpackung verfertigten Wägelchen in dem ehemaligen Botanischen Garten, Gartenstrasse Nr. 5, sind verpachtet und werden daher die unbedenklich gebliebenen Winter ihrer Gebote in Gemäßheit der Verpachtungsbedingungen hiermit entlassen.
Leipzig, den 18. November 1879.
Der Rath der Stadt Leipzig. Stdt.

Bekanntmachung.

Im Laufe der diesigen Session sollen am 22. November d. J., Mittwoch 10 Uhr ungefähr 85,500 Kilogramm altes Schmelz- und 2,500 altes Schmelzblei und zwar jede Partie besonders, an den Meistbietenden, jedoch mit Vorbehalt der Auswahl unter den Bedingungen, öffentlich versteigert werden.
Die Bedingungen sind im Bureau der Session einzusehen, auch gegen Erlegung der Gebühren daselbst in Abschrift zu erhalten.
Leipzig, den 11. November 1879.
Des Rathes Deputation zur Session.

Das Ergebnis der Eisenbahn-Verhandlungen.

Die Zusammenkunft der beiden im preussischen Abgeordnetenhaus gewählten Commissionen für den Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb neuer Privatbahnen durch den Staat ist nach den gegebenen Stärkeverhältnissen der Parteien im Abgeordnetenhaus so ausgefallen, wie nicht anders zu erwarten stand. Damit ist das Schicksal der Vorlage entschieden, soweit es sich um das principielle „Ja“ oder „Nein“ der Volksvertretung in der Frage handelt, ob Staats- oder Privatbahnen zum herrschenden erhoben werden soll. Nicht viel anders werden sich die Dinge gestalten, sobald sich die Commission mit den Garantipunkten befasst wird. Man kennt bereits drei verschiedene Programme innerhalb des Hauses und ein viertes, das von außen kommt und dem Anschein nach von einer Anzahl Reichstagsmitglieder entworfen wurde, welche dem Fürsten Bismarck nahe stehen. Gewiss ist, dass von dieser Seite sowie von den Conservativen des Abgeordnetenhauses schon auf die Form der Beschaffung großer Nachdruck gelegt wird und dass die Vertreter auf der Durchführung von Anordnungen betreffs der wichtigsten Punkte der Garantieforderungen be-
stehen.

Wie sich Dies aber mit den von liberaler Seite verlangten Garantien verhält, die gesetzlich festgesetzt werden müssen, ist nicht recht ersichtlich. Gerade über diesen wichtigsten Punkt erwartet die Mehrheit der liberalen Parteien und, wie man sagt, auch das Centrum bestimmte Anschlüsse des Reichstagsministers. Ob Dieser sich bei der Kürze der Zeit innerhalb der Commission zustimmend zu den liberalen Abänderungen der Vorlage verhalten wird, Das werden schon die nächsten Tage lehren. Um nur eines anzudeuten, können die Liberalen das Zustandekommen des Gesetzes von dem Zustandekommen der Abänderungen abhängig machen, ob die aus Herren- und Abgeordnetenhaus-Mitgliedern zusammengestellte Commission, welcher die finanzielle Kontrolle übertragen werden soll, eine Billigkeit sein, und wenn so, ob sie einen beschließenden oder nur beratenden Charakter tragen wird. Das nun innerhalb der Fractionen der Mehrheit heute schon die Entscheidung solcher „Doctrinfragen“ nicht als ein Hindernis für die Commissionarbeiten anseht, ist um so begrifflicher, als die Conferenzen sich abergehen haben, dass die Regierung über eine Majorität zu gebieten habe, welche wissen wird, unzulässige Forderungen abzuweisen. Als Beweis führt man an, dass der Minister Rathenow, der in der Dienstag-Sitzung wieder das Erwarten auf das Wort verzeichnet, auf diese

Majorität sich stützend ein Abkommen treffen werde, wozu die Verhandlungen im Plenum, so zu sagen, nur die wirkungsvolle Schlussdecororation für das Band bilden würden.

Die „Nat.-Ab. Correspondenz“ sagt über das Ergebnis der Eisenbahnverhandlung: Die große Eisenbahndebatte liegt hinter uns. Sie hat durchgehend einen dem Ernst und der Bedeutung des Gegenstandes entsprechenden sachlichen und ruhigen Charakter bewahrt, und es ist in derselben wohl kein Gesichtspunkt unerörtert geblieben, der in dieser überaus wichtigen wirtschaftlichen Frage maßgebend sein kann. Die Gründe, die von beiden Seiten vorgebracht wurden, sind außerordentlich schwerwiegend und die Anhänger des Staatsbahnsystems haben ebenso bereitwillig eine große Reihe von Bedenken der Kämpfer für das Privatbahnsystem bzw. das gemischte System als gerechtfertigt anerkannt wie umgekehrt. Man wird aus den Erörterungen der Redner der verschiedensten Parteien allgemein den Eindruck gewonnen haben, dass die letzten Peripetien und mit großer Inebensicht nur wenige Mitglieder der Volksvertretung ihr schließliches Wort abgeben; ohne Zweifel und Bedenken, in ungetrübt zurechtstimmender Stimmung scheint uns eigenlich nur die Regierung den entscheidenden Schritt zu thun. Im Abgeordnetenhaus aber verhehlen sich auch diejenigen, die grundsätzlich auf dem Standpunkt der Vorlage stehen, nicht die großen Gefahren, die ein wirtschaftlicher Vorgang von diesem unermesslichen Umfang und diesen schwer übersehbareren möglichen Folgen in sich trägt. Das wir vor einem Experiment stehen, dessen Wirkungen und Konsequenzen in vieler Hinsicht noch dunkel sind, verkennt Niemand, und die Gefahr der Verantwortung für den zu treffenden Entschluss wird dadurch erhöht, dass wir einen Schritt thun, den zurückzutreten nicht mehr möglich ist. Man kann wohl einen verhehlten Politaris wieder aufheben, und der Schaden, den er gebracht, wird wenigstens nur beschränkte Zeit nachwirken; die Verstaatlichung der Eisenbahnen aber wird eine Tatsache sein, an deren guten und bösen Folgen der preussische Staat für immer zu tragen haben wird.

Wenn die Mehrheit des Abgeordnetenhauses grundsätzlich der Vorlage zustimmt, so geschieht es in der Erkenntnis, dass, wie der Abg. Miquel sagte, der Grundzug des Projectes einer historisch-wirtschaftlichen Nothwendigkeit entspricht, dass der Entwicklungsgang zum Staatsbahnsystem in einem unabweisbaren Zuge begriffen ist, und dass nach gemäßigter Abmildung der für und wider sprechenden Argumente die ersten Schritte in die Bahngeschale fallen. Es ist aber nicht nur von national-

liberaler, sondern auch von conservativer Seite anerkannt worden, es müßten gegen die nicht zu leugnende Möglichkeit, dass die von den Gegnern vorausgesetzten schädlichen Folgen in der That eintreten, Vorkehrungen und Vorsichtsmaßregeln getroffen werden, so wichtig was Dies eben überhaupt ist. Die beantragten Vorsichtsmaßregeln gegen die Verstaatlichung der Verwaltung, gegen übermäßigen Bureaucratismus und Centralismus, gegen die Verletzung der wirtschaftlichen Interessen durch eine verkehrte Tarifpolitik, gegen die Verwirrung des Staatshaushalts durch das Schwanzen der Eisenbahneinnahmen u. s. f. sind in der Debatte wenigstens in ihren Grundzügen schon wenigstens hervorgehoben und haben eigenlich nirgend Widerspruch gefunden. Es wird Sache der Commissionberatung und näherer Verständigung mit der Regierung sein, diese Vorsichtsmaßregeln im Einzelnen festzustellen. Leider ist die Zeit im Verhältnis zu der Wichtigkeit und Schwierigkeit des Gegenstandes so überaus knapp bemessen, die Landesvertretung findet sich angezogen des nahen Ablasses der Berträge vermahnen in einer Zwangslage, dass es ohne Ueberbahrung unmöglich abgehen kann. Niemand wird behaupten, dass die in Rede stehenden Vorsichtsmaßregeln und Vorsichtsmaßnahmen eine absolute Sicherheit gegen die Gefahren bieten, denen sie vorbeugen wollen. Die Verträge in der Leistung unserer Eisenbahnangelegenheiten wird daneben immer noch nöthig sein.

Die Regierung hat sich an der ganzen Debatte nur in sehr geringem Maße betheiligt; sie hat gegenüber den wichtigsten Fragen sich sehr zurückhaltend benommen und ihre Erklärungen für eine spätere Zeit aufgespart. Es konnte denn auch nicht fehlen, dass die Freunde der Vorlage ihre Zustimmung keineswegs bedingungslos versprochen, sondern sich völlig freie Hand ließen, je nach dem weiteren Gang der Verhandlungen. Insbesondere gilt Dies von der nationalliberalen Partei. Die Haltung des Centrums ist bekanntlich durchaus zweifelhaft und die gesicherte Majorität für die Verstaatlichung ist sonach doch noch sehr abhängig von gewissen Bedingungen und Voraussetzungen. Wohl überwiegen die Freunde, aber es herrschen unter ihnen noch ernste Bedenken, deren Befriedigung die Regierung sich anlegen sein lassen muß.

Politische Uebersicht.

Leipzig, 15. November.
Die Maßregel in Bezug auf russische Schiffe, welche aus Tiflis gemeldet worden, macht um so größeres Aufsehen, als es, abgesehen von dem Politaris, selbst, das erste Mal ist, dass die preussische Regierung dem russischen Uebermathe

mit entschiedenem Nachdruck entgegentritt. So lange die politischen Verhältnisse zwischen Preußen und Russland die allüberliesten waren, hat Fürst Bismarck sich beherrschend gegenüber den Verhandlungen des deutschen Reiches durch die russischen Behörden ein Ziel zu setzen, und so ist denn in Russland die Meinung groß gezogen worden, dass Preußen und Deutschland nicht das Recht hätten, und natürlich auch nicht die Macht, sich den russischen Uebergriffen zu widersetzen. Diese Zeiten sind, wie es scheint, jetzt vorüber. Russland muß endlich zu der Ueberzeugung gelangen, dass es Deutschland gegenüber nicht unüberwindbar ist und dass die Freiheit des Verkehrs auf Gegenseitigkeit beruht. Die Petersburger Oefficien haben neulich die Entdeckung gemacht, dass der Beitritt zu dem deutsch-österreichischen Uebereinkommen jeder friedliebenden Macht offen liegt. Die erste Voraussetzung aber ist, dass ein Nachbarstaat, der in politischer Beziehung unser Gebiet sein will, uns auf dem handelspolitischen Gebiete nicht als Feind behandelt. Der deutsch-österreichische Vertrag ist auf Interessengemeinschaft begründet; aber Russland hat bisher in den handelspolitischen Beziehungen zu Preußen und Deutschland nur den Freidies für die Verletzung unserer Interessen gefunden.

Dem Unbehagen der leitenden Kreise Berlins über den gemeinschaftlichen Besuch der dänischen Königsfamilie mit dem russischen Thronfolger an dem Wiener Hofe wird vielleicht in der regierungsfremden Presse kein Ausdruck verliehen werden, weil Herrscherfamilien gegenüber sich Verletzungen gewisser conventionalisierter Rücksichten von selbst verdienen. Aber es ist begreiflich, wenn von deutscher Seite gemeldet wird, dass der Großfürst Alexander sich wohl bewußt war, welchen Eindruck es in Berlin hervorzurufen mußte, als er beschloß, in Gesellschaft seiner dänischen Schwiegereltern und des hannoverschen Kronprinzen seinen Einzug in die Wiener Hofburg zu halten. Sind doch diesem Acte mehr oder minder officielle Verhandlungen über die Erbansprüche des Herzogs von Cumberland und eine heftigste Vermählung innerhalb derselben Familienkreise vorausgegangen, die in Berlin keine günstige Aufnahme gefunden haben. Allerdings wird angenommen, dass man in Wien und später in Berlin den abgerissenen Faden anzuknüpfen bereit ist. Aber es ist nicht einzusehen, wie Dies geschehen soll. Der Herzog von Cumberland hat bekanntlich seinen Erbansprüchen auf Hannover nicht entsagen wollen, obwohl ihm Entschädigungen verschiedener Art angeboten worden sind. Sollte er jetzt einen Ausweg gefunden haben, die Verzichtleistung zu umgehen, wie jetzt von seinen Berliner Freunden verbreitet wird? Noch

Anfrage 16,000.
Abonnementspreis vierteljährlich 4 1/2 M.,
incl. Postgebühren 6 M.,
durch die Post bezogen 6 M.
Jede einzelne Nummer 25 Pf.
Belegexemplar 10 Pf.
Wohlwollen für Extrablätter
ohne Postgebührung 20 Pf.
mit Postgebührung 45 Pf.
Jahres 50 Pf. Belegexemplar 10 Pf.
Wohlwollen für Extrablätter
ohne Postgebührung 20 Pf.
mit Postgebührung 45 Pf.
Reclamen unter dem Rubrications-
die Spalte 40 Pf.
Jahres 100 Pf. an d. Expedition
zu senden. — Rabatt wird nicht
gegeben. Zahlung pro numerando
oder durch Postwechsel.