

Bezugs-Preis

In der Hauptpoststelle oder beim Buchhändler abzugeben; stücklichlich 4 20, bei täglich periodischen Zeitungen bis Handelszeitlich 4 8.— Durch einen entzündigen Zigarettensteuer und durch die Post bezogen für Deutschland und Österreich vorzüglichlich 4 40.— Für die übrigen Länder laut Zeitungssatz.

Diese Nummer kostet auf allen Buchhändlern und bei 10 Pf.

Reaktion und Expedition:
Johannstraße 8.
Telefon Nr. 108, Nr. 222, Nr. 1278.
Berlinische Redaktionssachen:
Berlin NW 7, Torstrasse 52.
Tel. 1, Nr. 2018.
Dresdner Redaktionssachen:
Tresen-N, Ritterstraße 25, Tel. 1, Nr. 4582.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt

und
Handelszeitung.

Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Nr. 71.

Freitag 9. Februar 1906.

Das Wichtigste vom Tage.

* Die Steuerkommission des Reichstags nahm gestern die übrigen Bestimmungen (§§ 14—27) des Zigarettensteuergesetzes nach den mitgeteilten Kompromissanträgen an. Anträge auf Einschließungsabschaffung für eine breitlos werdende Arbeiter wurden abgelehnt.

* Das Ergebnis der Volkszählung im Herzogtum Braunschweig ergibt vorläufig 485 653 Einwohner gegen 464 333 im Jahre 1900.

* In der geistigen Erziehung des deutschen Landwirtschaftsheim Professors Wehring über die Tabakinfektion beim Kindheit und über die hygienische Milcherzeugung einen Vortrag, in dessen Verlauf er erklärte, er werde sein neues Tuberkulosmittel für die Menschen nicht freihandeln, als im Herbst dieses Jahres.

* Zur Gewinnung des Mörters Hennig wurde gestern nachmittag auf Anordnung des Berliner Polizeipräsidiums eine Durchsuchung sämtlicher Fabrikationsstätten um Berlin veranstaltet. (S. Neuestes.)

Zur Stempelsteuervorlage.

Die bisherigen Verhandlungen des Reichstags haben schon gezeigt, daß von den Hoffnungen des Ehrens. v. Stengel, durch die Frachtzulassungen, die Fabrikaten, die Automobil- und die Quittungsteuer auf dem Verkehr eine Einnahme von jährlich etwa 75 Millionen Mark herausschaffen, nichts allzuviel in Erfüllung gehen wird. Neue Steuern sind bekanntlich dem Publikum un sympathisch. Es gehört aber eine ganz besonders große Dosis von Unkenntnis der öffentlichen Meinung dazu, um auf die Idee zu verfallen, gerade dieses Steuerheft, sowie es heute vorliegt, dem deutschen Volk zu präsentieren. Es ist weniger die Höhe der Abgaben als das, daß dem Volksteuer, der im freien Verkehr und möglichst billiger Transportmöglichkeit für Waren, Personen und Fahrtmittel gewollte Hebel des Nationalmobilitätsrechts ist, der Kampf gegen die Regierungsvorlage anfängt, als die Erkenntnis, daß der ganze Gelegenheitsmarkt ein Produkt der politischen Wirtschaftsrichtung ist, gegen die der Liberalismus schon seit 30 Jahren erfolglos Krieg führt.

Die 75 Millionen, welche die geplanten Verkehrsteuern — Stempelsteuern, wie es offiziell heißt, klug weniger sind, aber trifft die Sache nicht so gut — bringen sollen, liegen ja aus einer Schätzung der gesamten Frachtsteuer und deren Aufteilung auf die Deutschen mit Leichtigkeit heraus. Möglich und wahrscheinlich ist ja, daß der Reichstag diesen Weg beschreit und dem Stengelprojekt ein eurevolles Begräbnis bereitet. Es ist aber doch nicht ausgeschlossen, daß bei dem Aufstand mit dem Zentrum doch nur eine oder andere Partei mit jenem unsympathischen Bußfleiß Stengel erhalten bleibt. Dann besteht aber auch die Gefahr, daß es bei der Belastung des Verkehrs durch die Gelei gewordenen Teile der Vorlage auf die Dauer nicht sein Bewenden hat, sondern daß die Reichsregierung mit neuen Angriffen gegen die Verkehrsfreiheit bestrebt, sobald man nur wieder Geld braucht. Unserer Meinung nach hat der Reichstag, die Pläne, durch sein Verhalten den Regierung unverschuldet klar zu machen, daß Steuern auf den Verkehr im Deutschen Reich einfach nicht durchzusetzen sind.

Alldeutschland, alle Deutschtäume, auch die Handelswälder, haben ein Interesse an billigem Verkehr, am meisten natürlich Handel und Industrie. — Die Regierung zieht in den Motiven der Frachtzulassungen einen Heilspiel daraus — als ob dies in seiner Steuer- und Sozialpolitik so rücksichtige Land sei, das Deutsche Reich maßgebend sein könnte. Doch auch auf England exemplifiziert wird, was allerdings eine Fabrikatenabgabe, aber nur für 1. und 2. Klasse, bedeutet, ist nun aber ganz wunderbar. Hat die Regierung vielleicht die Absicht, auch sonst den Engländern ihre Wirtschaftspolitik nadzumachen? Wir haben bei Einbringung der Vorlage schon über die Einzelheiten verschieden kurz berichtet. Wie rezuniert heute ihre Hauptidee wie folgt:

Departement der Rechnung	Steuersatz M. Pf.	Beschreibung der Steuerabgabe
Personenfahrtarten		
a. für Eisenbahnen und Seefahrt		Bei Eisenbahnen, die seine IV. Klasse hören, aber nicht mehr Reisezeit als 2 1/2 Stunden in III. Kl. verlangen, gilt 5 M. auch für die III. Kl. Straßen- und dampf- b. für Inlandsbahn verkehr
1. I. Klasse	—	40
2. II. "	—	20
3. III. "	—	10
4. IV. "	—	5
5. Inlandsbahnverkehr	10	auch für die III. Kl. Straßen- und dampf- b. für alle Fabrikaten solange das Domänen- recht verschobene Straßen höher, gilt der 10-4-Satz für die niedrigste. Jede höhere Klasse erhält 5 M. mehr.
6. Inlandsbahnverkehr	20	
Fahrt auf alle Fabrikaten im Wert von 2 M. Inlandsbahn- verkehr		
7. Inlandsbahnverkehr		
8. Inlandsbahnverkehr		
9. Inlandsbahnverkehr		
10. Inlandsbahnverkehr		
11. Inlandsbahnverkehr		
12. Inlandsbahnverkehr		
13. Inlandsbahnverkehr		
14. Inlandsbahnverkehr		
15. Inlandsbahnverkehr		
16. Inlandsbahnverkehr		
17. Inlandsbahnverkehr		
18. Inlandsbahnverkehr		
19. Inlandsbahnverkehr		
20. Inlandsbahnverkehr		
21. Inlandsbahnverkehr		
22. Inlandsbahnverkehr		
23. Inlandsbahnverkehr		
24. Inlandsbahnverkehr		
25. Inlandsbahnverkehr		
26. Inlandsbahnverkehr		
27. Inlandsbahnverkehr		
28. Inlandsbahnverkehr		
29. Inlandsbahnverkehr		
30. Inlandsbahnverkehr		
31. Inlandsbahnverkehr		
32. Inlandsbahnverkehr		
33. Inlandsbahnverkehr		
34. Inlandsbahnverkehr		
35. Inlandsbahnverkehr		
36. Inlandsbahnverkehr		
37. Inlandsbahnverkehr		
38. Inlandsbahnverkehr		
39. Inlandsbahnverkehr		
40. Inlandsbahnverkehr		
41. Inlandsbahnverkehr		
42. Inlandsbahnverkehr		
43. Inlandsbahnverkehr		
44. Inlandsbahnverkehr		
45. Inlandsbahnverkehr		
46. Inlandsbahnverkehr		
47. Inlandsbahnverkehr		
48. Inlandsbahnverkehr		
49. Inlandsbahnverkehr		
50. Inlandsbahnverkehr		
51. Inlandsbahnverkehr		
52. Inlandsbahnverkehr		
53. Inlandsbahnverkehr		
54. Inlandsbahnverkehr		
55. Inlandsbahnverkehr		
56. Inlandsbahnverkehr		
57. Inlandsbahnverkehr		
58. Inlandsbahnverkehr		
59. Inlandsbahnverkehr		
60. Inlandsbahnverkehr		
61. Inlandsbahnverkehr		
62. Inlandsbahnverkehr		
63. Inlandsbahnverkehr		
64. Inlandsbahnverkehr		
65. Inlandsbahnverkehr		
66. Inlandsbahnverkehr		
67. Inlandsbahnverkehr		
68. Inlandsbahnverkehr		
69. Inlandsbahnverkehr		
70. Inlandsbahnverkehr		
71. Inlandsbahnverkehr		
72. Inlandsbahnverkehr		
73. Inlandsbahnverkehr		
74. Inlandsbahnverkehr		
75. Inlandsbahnverkehr		
76. Inlandsbahnverkehr		
77. Inlandsbahnverkehr		
78. Inlandsbahnverkehr		
79. Inlandsbahnverkehr		
80. Inlandsbahnverkehr		
81. Inlandsbahnverkehr		
82. Inlandsbahnverkehr		
83. Inlandsbahnverkehr		
84. Inlandsbahnverkehr		
85. Inlandsbahnverkehr		
86. Inlandsbahnverkehr		
87. Inlandsbahnverkehr		
88. Inlandsbahnverkehr		
89. Inlandsbahnverkehr		
90. Inlandsbahnverkehr		
91. Inlandsbahnverkehr		
92. Inlandsbahnverkehr		
93. Inlandsbahnverkehr		
94. Inlandsbahnverkehr		
95. Inlandsbahnverkehr		
96. Inlandsbahnverkehr		
97. Inlandsbahnverkehr		
98. Inlandsbahnverkehr		
99. Inlandsbahnverkehr		
100. Inlandsbahnverkehr		
101. Inlandsbahnverkehr		
102. Inlandsbahnverkehr		
103. Inlandsbahnverkehr		
104. Inlandsbahnverkehr		
105. Inlandsbahnverkehr		
106. Inlandsbahnverkehr		
107. Inlandsbahnverkehr		
108. Inlandsbahnverkehr		
109. Inlandsbahnverkehr		
110. Inlandsbahnverkehr		
111. Inlandsbahnverkehr		
112. Inlandsbahnverkehr		
113. Inlandsbahnverkehr		
114. Inlandsbahnverkehr		
115. Inlandsbahnverkehr		
116. Inlandsbahnverkehr		
117. Inlandsbahnverkehr		
118. Inlandsbahnverkehr		
119. Inlandsbahnverkehr		
120. Inlandsbahnverkehr		
121. Inlandsbahnverkehr		
122. Inlandsbahnverkehr		
123. Inlandsbahnverkehr		
124. Inlandsbahnverkehr		
125. Inlandsbahnverkehr		
126. Inlandsbahnverkehr		
127. Inlandsbahnverkehr		
128. Inlandsbahnverkehr		
129. Inlandsbahnverkehr		
130. Inlandsbahnverkehr		
131. Inlandsbahnverkehr		
132. Inlandsbahnverkehr		
133. Inlandsbahnverkehr		
134. Inlandsbahnverkehr		
135. Inlandsbahnverkehr		
136. Inlandsbahnverkehr		
137. Inlandsbahnverkehr		
138. Inlandsbahnverkehr		
139. Inlandsbahnverkehr		
140. Inlandsbahnverkehr		
141. Inlandsbahnverkehr		
142. Inlandsbahnverkehr		
143. Inlandsbahnverkehr		
144. Inlandsbahnverkehr		
145. Inlandsbahnverkehr		
146. Inlandsbahnverkehr		
147. Inlandsbahnverkehr		
148. Inlandsbahnverkehr		
149. Inlandsbahnverkehr		
150. Inlandsbahnverkehr		
151. Inlandsbahnverkehr		
152. Inlandsbahnverkehr		
153. Inlandsbahnverkehr		
154. Inlandsbahnverkehr		
155. Inlandsbahnverkehr		
156. Inlandsbahnverkehr		
157. Inlandsbahnverkehr		
158. Inlandsbahnverkehr		
159. Inlandsbahnverkehr		
160. Inlandsbahnverkehr		
161. Inlandsbahnverkehr		
162. Inlandsbahnverkehr		
163. Inlandsbahnverkehr		
164. Inlandsbahnverkehr		
165. Inlandsbahnverkehr		
166. Inlandsbahnverkehr		
167. Inlandsbahnverkehr		
168. Inlandsbahnverkehr		
169. Inlandsbahnverkehr		
170. Inlandsbahnverkehr		
171. Inlandsbahnverkehr		
172. Inlandsbahnverkehr		
173. Inlandsbahnverkehr		
174. Inlandsbahnverkehr		
175. Inlandsbahnverkehr		
176. Inlandsbahnverkehr		
177. Inlandsbahnverkehr		
178. Inlandsbahnverkehr		
179. Inlandsbahnverkehr		
180. Inlandsbahnverkehr		
181. Inlandsbahnverkehr		
182. Inlandsbahnverkehr		
183. Inlandsbahnverkehr		
184. Inlandsbahnverkehr		
185. Inlandsbahnverkehr		
186. Inlandsbahnverkehr		
187. Inlandsbahnverkehr		
188. Inlandsbahnverkehr		
189. Inlandsbahnverkehr		
190. Inlandsbahnverkehr		
191. Inlandsbahnverkehr		
192. Inlandsbahnverkehr		
193. Inlandsbahnverkehr		
194. Inlandsbahnverkehr		
195. Inlandsbahnverkehr		
196. Inlandsbahnverkehr		
197. Inlandsbahnverkehr	</td	