

Neustadt
Dresden,
in der Expedi-
tion, K. Meißner-
Gasse Nr. 3,
zu haben.

Sächsische Vorzeitung.

Preis:
vierteljährlich
1 M. 50 Pf. zu
bezahlen durch
alle Post-
Anstalten.

Ein unterhaltendes Blatt für den Bürger und Landmann.

Erscheint jeden Dienstag und Freitag früh.

Inseratenpreis: Für den Raum einer gespalteten Zeile 15 Pf. Unter „Eingefandt“ 30 Pf.

Verantwortlicher Redakteur und Verleger: Hermann Müller in Dresden.

Abonnements-Einladung.

Auf das mit dem 1. April beginnende zweite Quartal der „Sächsischen Vorzeitung“,

„Achtunddreißigster Jahrgang“,

nehmen alle kaiserlichen Postämter und Postexpeditionen gegen Vorausbezahlung von 1 Mark 50 Pf. Bestellungen an; auch kann das Blatt, wenn es verlangt wird, den geehrten auswärtigen Abonnenten durch die betreffenden Postanstalten gegen Botenlohn von nur 25 Pf. pro Quartal jeden **Dienstag** und **Freitag** pünktlich in's Haus gesandt werden.

Diejenigen Pränumeranten in Dresden und Umgegend, welche ihre Bestellungen direkt bei uns (Neustadt, K. Meißnergasse Nr. 3), oder bei den von uns angestellten Boten machen, erhalten die Zeitung jeden **Dienstag** und **Freitag** ohne irgend eine Preiserhöhung zugesandt.

Dringend ersuchen wir aber, die Abonnements-Bestellungen gefälligst sofort machen zu wollen, indem wir bei späteren Aufträgen für die Nachlieferungen der bereits erschienenen Nummern nicht einstehen können.

Inserate finden bei der bedeutenden Auflage der „Sächsischen Vorzeitung“ durch dieselbe sowohl in Dresden und dessen Umgegend als auch im ganzen Lande die ausgedehnteste Verbreitung.

Die Verlags-Expedition.

Politische Weltschau.

Deutsches Reich. Der bereits in allen Städten seiner Entstehung vielfach besprochene Gesetzentwurf bezüglich des Uebergangs der preussischen Staats-Eisenbahnen an das deutsche Reich ist endlich nebst den sehr umfangreichen Motiven am Sonnabend dem preuss. Landtage zugegangen. In den letzteren heißt es in erster Linie sodann unter Anderem: Bezüglich der Staatsbahnen werden die Verträge sich sowohl auf die im Bau als auf die im Betriebe befindlichen Linien zu erstrecken haben. Das bei den Staatsbahnen beschäftigte Personal wird, sein Einverständnis vorausgesetzt, in den Dienst des Reichs übernommen werden, andernfalls würde das Reich nach dem Vorgange bei Abtretung der preussischen Bank die Befriedigung ihrer gesetzlich begründeten Ansprüche übernehmen. Der Kaufpreis soll, da die Bereicherung seitens des einen oder anderen der vertragschließenden Theile selbstverständlich ausgeschlossen bleiben muß, in einer angemessenen, dem wirklichen Werthe der Gesamtheit der abzutretenden Staatsbahnen entsprechenden Entschädigung bestehen. Die Berechnung des Wertes dieser als ein Objekt zu betrachtenden Gesamtheit dürfte am Besten auf der Grundlage des vom Staate verwendeten Anlagekapitals mit den Bauzinsen unter Berücksichtigung der bisherigen und zukünftigen Werthverhältnisse nach billiger Veranschlagung erfolgen. Die verfassungsmäßige Genehmigung des Vertrages ist hinsichtlich der Uebertragung der das fiskalische Interesse berührenden Rechte und Pflichten natürlich vorbehalten worden. Da aber die preussische Regierung der Befürchtung Raum geben muß, daß das Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes nicht erreichbar sei, so liegt ihr um so mehr die Pflicht ob, auf andere Weise den vorhandenen Uebelständen Abhilfe zu verschaffen, als die Süddeutschen Staaten und Sachsen auf den ausschließlichen Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat mit Erfolg bereits hingewirkt haben. Die Mitwirkung der Bundesstaaten für Herstellung einer wirkungsvollen gemeinsamen Organisation der Aufsichtsgewalt über das Eisenbahnbefahren kann nur auf dem Wege der Reichsgesetzgebung in Anspruch genommen werden. Würden die vorbezeichneten

Bestrebungen der Regierung Preussens wegen der Uebertragung des preussischen Bahnbesitzes auf das Reich an dem Widerspruch maßgebender Organe des Reiches scheitern, so könnte es nicht zweifelhaft sein, daß alsdann Preussen selbst an die Lösung der gedachten Aufgaben mit voller Energie herantreten und vor Allem die Erweiterung und Konsolidation seines eigenen Staatsbahnbesitzes als das nächste Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten hätte. Den Rücksichten, welche Preussen gegenüber seinen Bundesgenossen obliegen, wäre Genüge geschehen, und Nichts würde entgegenstehen, der nachtheiligen Zersplitterung des Eisenbahnwesens und dem Ueberwiegen der Privateisenbahnindustrie selbstständig entgegenzuwirken. Daß durch die Erweiterung des preussischen Staatsbahnbesitzes, durch die volle Entfaltung des in dem Besitze und der Verwaltung derselben liegenden Einflusses das Uebergewicht der mit den preussischen Bahnen verknüpften Interessen über die Grenzen des preussischen Staatsgebietes hinaus sich fühlbar machen würde, wäre eine wahrscheinliche Folge der alsdann von der preussischen Eisenbahnpolitik notwendig einzuschlagenden Richtung. — Ueber das künftige Schicksal der Reichseisenbahn-Vorlage im preussischen Abgeordnetenhaus gehen übrigens die Stimmen noch immer recht weit auseinander. Zunächst hat man herausgerechnet, daß im Landtage unter allen Umständen eine Majorität von mindestens 30 Stimmen dafür zu erlangen sei. Was den Bundesrath betrifft, so wird andererseits berichtet, daß Hessen, Braunschweig und die sämtlichen Thüringischen Staaten den preussischen Eisenbahnplänen günstig gestimmt seien, so daß in der That nur die großen Mittelstaaten, von denen Baden keineswegs eine prononcirt feindliche Stellung einnimmt, dem Plane entgentreten werden. Wenn aber selbst das bayerische, sächsische und württembergische Eisenbahn-Netz vorläufig noch von der Reichs-Verwaltung ausgeschlossen bleibt, wird die Vereinigung aller anderen Bahnen unter dieser Verwaltung doch vom größten Einfluß auf eine Aenderung des Verkehrs wesens sein. Mehrere Staaten sollen übrigens einen Gegenentwurf vorbereiten; hiernach müßte jeder Staat seine Privateisenbahnen ankaufen, in Folge dessen würde dann eine Anzahl von 4 bis 5 Centralverwaltungen unter Anstrengung möglicher