

Verkaufsstelle:
Dresden,
in der Expedi-
tion, A. Meißner,
Casse Nr. 3,
zu haben.

Sächsische Vorzeitung

Preis:
vierteljährlich
1 M. 50 Pf. Zu
beziehen durch
alle lat. Post-
Anstalten.

Ein unterhaltendes Blatt für den Bürger und Landmann.

Erscheint jeden Dienstag und Freitag früh.

Inseratenpreis: Für den Raum einer gespaltenen Zeile 15 Pf. Unter „Eingeladnt“ 30 Pf.

Verantwortlicher Redakteur und Verleger: Hermann Müller in Dresden.

Politische Weltschau

Deutsches Reich. Die Delbrück-Angelegenheit wird fortgesetzt einer eingehenden Besprechung unterzogen, wobei der Nachfolger des ausscheidenden Präsidenten, als welchen man bis auf die Stunde den Minister Hofmann aus Darmstadt bezeichnet, eine nicht immer günstige Kritik erleidet. Das „Berliner Tageblatt“ meint, der Letztere sei ein durchaus elastischer Politiker, der daher eine besondere Garantie nicht bietet. Nach Mittheilung der „Nat. Ztg.“ bleibt übrigens das Reichskanzleramt als Central-Abtheilung, oder wenn man so sagen will, als Abtheilung des Innern bestehen, an dessen Spitze, zugleich als „Präsident des Reichskanzleramts“ der erwähnte großherzoglich hessische Ministerpräsident Geh. Rath Hofmann tritt. Als selbstständige Abtheilungen, welche direkt unter dem Reichskanzler stehen, sollen, wie jetzt das Reichseisenbahnamt, abgezweigt werden: eine Finanzabtheilung (Finanz-Amt) unter dem preuß. Generaldirektor der direkten Steuern wirkl. Geh. Ober-Finanzrath Burghart; ferner eine selbstständige Justizabtheilung (also ein wirkliches Reichsjustizamt) unter dem Unterstaatssekretär im königl. preuß. Justizministerium Dr. Friedberg und endlich ein besonderes Amt für Elsaß-Lothringen, dessen Chef, wie wiederholt angedeutet worden, entweder der Ministerialdirektor Herzog oder der Oberpräsident von Rölller werden wird. Der erwähnte General-Steuerdirektor Burghart, der seine amtliche Laufbahn seiner parlamentarischen Wirksamkeit verdankt, gehört zu den hervorragendsten Beamten des preuß. Finanzministeriums. Dieser Wahl für die Leitung der Finanzabtheilung wird namentlich eine prinzipielle Bedeutung im Sinne der Aufrechterhaltung der bisherigen wirtschaftlichen Politik zugeschrieben. Das Beste in dieser Richtung muß jedenfalls immer die Reichsvertretung selbst thun. — Wie man vernimmt, hat der Kaiser einen vier Seiten langen Brief an den scheidenden Präsidenten des Reichskanzleramts gerichtet, in welchem unter Anderem die Hoffnung ausgesprochen wird, daß Delbrücks Ausscheiden aus dem Reichsdienste nur ein zeitweiliges werde. Eine besondere Auszeichnung soll dem Minister Delbrück noch bevorstehen, wenn er von seiner Reise zurückgekehrt ist und die Geschäfte seinem Amtsnachfolger übergibt.

Die Justiz-Kommission des Reichstags trat am 3. dieses Monats zur Wiederaufnahme ihrer Arbeiten in Berlin zusammen. Es war in der ersten Sitzung nur eine Verständigung über die geschäftliche Verhandlung der Vorlagen herbeizuführen und zwar über die Frage, ob man sofort in die zweite Lesung der Civilprozeßordnung eintreten soll (weil dies der Theil der Justizgesetze ist, über den man am leichtesten sich schlüssig machen könne), oder ob man mit den besonders streitigen Punkten der Strafprozeßordnung und des Gerichtsverfassungsgesetzes sich beschäftigen möchte. In letzterem Falle würde sich die Debatte zuerst der Berufsfrage und der Konstruktion der mittleren Gerichte zuwenden.

Wie der „Reichs- und Staats-Anzeiger“ mittheilt, hat die Republik San Domingo den Wunsch ausgesprochen, mit dem deutschen Reiche einen Freundschafts-, Handels- und Schiff-

fahrtsvertrag abzuschließen. Der Reichskanzler hat deshalb den Bundesrath ersucht, sich damit einverstanden zu erklären, daß das Präsidium wegen eines abzuschließenden Vertrages mit der Regierung von San Domingo in Verhandlung trete. Bei den bezüglichen Vertragsverhandlungen würde der zwischen Deutschland und Costa Rica am 18. Mai v. J. geschlossene Handels- u. Vertrag im Allgemeinen zum Anhalt dienen und zugleich der Inhalt der von Hamburg unter dem 12. Mai 1865 und von Preußen schon am 25. Febr. 1861 mit San Domingo vereinbarten, indessen wegen der bald danach auf der Insel eingetretenen politischen Veränderungen nicht zur Ratifikation gelangten Verträge zu berücksichtigen sein.

Das Reichseisenbahnprojekt ist vorläufig im preussischen Abgeordnetenhaus zu Ende gebracht und die darauf bezügliche Vorlage auch in dritter Lesung und diesmal sogar mit 218 gegen nur 160 Stimmen angenommen worden. Zunächst ergriff der Abg. Hänel das Wort, um vom politischen Standpunkte aus die Frage zu beleuchten, warum dieses Projekt erfunden sei, und wie man darauf spekulire, das Reich selbst nach dieser Richtung hin zu majorisiren, dem gegenüber dann der Abg. v. Sybel bemerkte, daß der Entwurf von Hause aus auf rein volkswirtschaftlicher Basis beruhe und erst die leidenschaftliche Sprache der Gegner die Angelegenheit zugleich in eine politische verwandelt habe. In einem ähnlichen Sinne sprach der Abg. Löwe. Wenn man behaupte, durch den Bahnbesitz werde die Volksfreiheit leiden, indem die Reichsregierung eine neue zahlreiche Bürokratie gewinne, so könne er dem nicht beistimmen, denn nur in kleinen Verhältnissen sei die Bürokratie gefährlich, nicht aber im Großen. Gegen die Vorlage spreche kein Grund der Volksfreiheit, wohl aber ein wichtiger politischer Grund: die Institution des Reiches, welches bisher nur ein Kopf gewesen sei, erhalte dadurch auch einen Körper.

Die „Prov. Korresp.“ beschäftigt sich in ihrer neuesten Nummer damit, die bemerkenswertheften Aeußerungen des Reichskanzlers Fürsten Bismarck, des Handelsministers Achenbach und des Finanzministers Camphausen über das im preussischen Abgeordnetenhaus verhandelte Reichs-Eisenbahnprojekt zusammenzustellen, namentlich aber jene Stellen hervorzuheben, welche von den übrigen Staaten immerhin als eine gewisse Beruhigung entgegengenommen werden können. So bemerkte der Reichskanzler in der Sitzung vom 26. d. M.: „Ich bin vielleicht nicht Jurist genug, aber nach meiner Ueberzeugung wären wir gar nicht in der Möglichkeit, den anderen Staaten wider ihren Willen ihre Staatsbahnen zu nehmen. Die gesetzliche Kompetenz in Artikel 4, daß das Eisenbahnwesen der Gesetzgebung und Aufsicht der Staaten unterliegt, reicht meines Erachtens doch so weit nicht. Juristisch unmöglich scheint es mir, daß wir ein Reichsgesetz machen, nach welchem es biete, Sachsen soll seine Eisenbahnen, sein Eigenthum an denselben an das Reich abgeben. So weit habe ich die Reichskompetenz nie ausgelegt, ich begreife daher nicht, welche Quelle diese Befürchtungen, wenn sie aufrichtig sind, in den einzelnen Staaten haben konnten.“ In ähnlicher Weise sprach der Minister Achenbach: „Lediglich im bundesfreundlichen Sinne, so