Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder deren Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 3.—, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 3.75. Durch die Post bezogen für Deutschland u. Oesterreich vierteljährlich ℳ 4.50, für die übrigen Länder laut Zeitungspreisliste.

Diese Nummer kostet auf allen Bahnhöfen und bei den Zeitungs-Verkäufern **10 Pf.**

Redaktion und Expedition: 153 Fernsprecher 222 Johannisgasse 8.
Haupt-Filiale Dresden: Marienstraße 34 (Fernsprecher Amt I Nr. 1713).
Haupt-Filiale Berlin: Carl Duncker, Herzgl. Bayr. Hofbuchhandlg., Lützowstraße 10 (Fernsprecher Amt VI Nr. 4603).

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt
und
Handelszeitung.

Amtsblatt des Königl. Land- und des Königl. Amtsgerichtes Leipzig, des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 25 ₰.
Familien- und Stellen-Anzeigen 20 ₰.
Finanzielle Anzeigen, Geschäftsanzeigen unter Text oder an besonderer Stelle nach Tarif.
Die 4gespaltene Reklamezeile 75 ₰.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: nachmittags 4 Uhr.

Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.
Extra-Beilagen (nur mit der Morgen-Ausgabe) nach besonderer Vereinbarung.
Die Expedition ist wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis abends 7 Uhr.
Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig (Inh. Dr. B., R. & M. Klinkhardt).
Herausgeber: Dr. Victor Klinkhardt.

Nr. 237. Donnerstag den 11. Mai 1905. **99. Jahrgang.**

Das Wichtigste vom Tage.

* König Friedrich August ist gestern Nachmittag zum Besuch am bayerischen Hofe in München eingetroffen. Prinz-Regent Luitpold von Bayern hat den König zum Chef des 15. bayerischen Infanterie-Regimentes ernannt. (S. Dtsch. Rch.)

* Delcassé ist gestern vormittag wiederum von Rouvier zu einer Unterredung berufen worden. (S. d. Artik.)

* Die Tumulte in Essegg haben sich wiederholt; 400 Aufständige wurden vom Militär auseinandergetrieben, ein Arbeiter wurde getötet. (S. Ausland.)

* Als Nachfolger Tiszas wird, neben dem Reichsfinanzminister Burian, auch der frühere Gouverneur von Fiume, Baron Rossner, genannt.

Die Reform des Eisenbahnbetriebes.

Man schreibt uns:

Wiederholt ist über die Verhandlungen berichtet worden, die sich mit der Schaffung einer Betriebsmittelgemeinschaft im Reichseisenbahngebiet beschäftigen. Danach wären wir auf dem besten Wege, die Einheitsidee, die das politische Deutschland zu so schönen Erfolgen geführt hat, auch im Verkehrswesen zur Geltung zu bringen. Die Vorteile sind auch hier nicht minder groß, denn sie kommen in erster Linie in nicht unbeträchtlichen wirtschaftlichen Ersparnissen zum Ausdruck.

Damit wäre freilich der Einheitsgedanke im deutschen Eisenbahnwesen noch keineswegs verkörpert. Denn in den einzelnen Bundesstaaten besteht noch immer die Verschiedenartigkeit der Betriebsführung, die mit ihren Sondertarifen und mannigfachen Klassensystemen hemmend auf den Verkehr einwirkt, andererseits aber auch nicht gerade zur Sparsamkeit beiträgt. Die Umständlichkeit des Reisens unter dem jetzigen Zustande schildert A. Schipfer recht einleuchtend im neuesten Hefte der „Volkswirtschaftlichen Zeitfragen" (Leonhard Simion Nachf., Berlin) in einer Abhandlung „Preußisch-deutsche Eisenbahnfragen, insbesondere die Reform des Personenverkehrs". Wie spielt sich hiernach der Verlauf einer Reise von Berlin nach München ab? Der erste Uebelstand besteht darin, daß der Reisende keine direkte Fahrkarte erhält. „Er benützt zufällig oder auch zweckmäßig einen Sonntag, um nach München zu kommen. So kommt er glücklich bis nach Leipzig, weil es aber Sonntag ist, ist ihm die billigste Fahrgelegenheit in Sachsen verschlossen. Er zahlt also von Leipzig ab statt 2 Pfennig 4 Pfennig pro Kilometer und erreicht auf diesem Wege Hof. Hier trifft er auf das dritte System. Der Fahrpreis ermäßigt sich nun zwar um 0,6 Pfennig pro Kilometer, allein, die Vergünstigung des Freigepäcks fällt weg, so daß mit dem dritten System auch die dritte Verteuerung eintritt." Daß diese Uebelstände, die sich derart auf einer Strecke häufen, nicht nur vom reisenden Publikum lästig empfunden werden, sondern auch den gerechten Spott unserer westlichen Nachbarn herausfordern, liegt in der Natur der Sache. In keinem unserer westlichen Nachbarländer, weder in Frankreich, noch in England, noch auch in Belgien ist die Verschiedenartigkeit der Tarife so groß und bringt so unbequeme Folgen mit sich, wie bei uns in Deutschland, obwohl dort das Eisenbahnwesen in den Händen verschiedener Gesellschaften sich befindet.

Naturgemäß hängt die Verschiedenartigkeit des Tarifsystems damit zusammen, daß jeder der größeren Bundesstaaten andere Wagenklassen führt: im Süden, namentlich in Bayern besteht das Dreiklassensystem, in Preußen das Vierklassensystem, während Sachsen diese beiden Systeme in der Weise vereinigt hat, daß es Wochentags ebenfalls die vierte Wagenklasse führt, wozu allerdings nicht Personenwagen, sondern dem heutigen Stande der Verkehrseinrichtungen wenig entsprechende Gepäck- oder Güterwagen mit provisorischen Bänken benützt werden. Warum gerade die billigste, vierte Wagenklasse in Sachsen am Sonntag, dem verkehrsreichsten Tage der Woche, ausgeschaltet wird, dafür dürfte sich kaum eine logische Erklärung finden lassen, wenn nicht die sächsische Staatsbahnverwaltung selbst die für sie maßgebenden Gründe dafür verraten hätte. In ihrem vorjährigen Berichte wies sie allen Ernstes darauf hin, daß die Einführung der vierten Wagenklasse am Sonntag nicht tunlich sei, weil durch diese Verbilligung des Reisens in den weniger bemittelten Volksschichten der Gefahr zu unnötigen Geldausgaben Vorschub geleistet würde. Dieser Standpunkt bietet leider wenig Aussichten, daß sich die Verwaltung zu einer Beseitigung der unbequemen Zustände im deutschen Eisenbahnwesen bereit finden lassen wird. Dies ist überhaupt nur durch ein gemeinsames Vorgehen sämtlicher Bundesstaaten möglich, und ehe nicht jede Verwaltung eingesehen hat, daß das erste und wichtigste Postulat einer zweckmäßigen Verkehrsreform die Verbilligung des Fahrpreises ist, so lange wird die Ausführung ihren Zweck nicht erfüllen. Liefert doch die Statistik deutlich den Beweis dafür, daß die billigsten Wagenklassen nicht nur die am meisten benutzten sind, sondern daß sie auch die wichtigste Einnahmequelle im deutschen Eisenbahnpersonentransport bilden. Schon aus diesen rein finanziellen Gründen ist es wünschenswert, einer Ermäßigung der Fahrpreise das Wort zu reden.

Daß bei der gegenwärtigen Stellungnahme der Regierungen an eine absolute Ermäßigung der Fahrpreise nicht zu denken ist, zeigen die wiederholten Maßregeln der Eisenbahnverwaltungen, die auf eine entgegengesetzte Wirkung hinauslaufen. So hat Sachsen bereits im vorigen Jahre eine Erhöhung der Preise im Personenverkehr vorgenommen — ein Schritt, der mit einer rationellen Reform nicht vereinbar ist. Denn bei fast allen Verkehrsunternehmungen, die den Weg der Verbilligung betraten und einheitliche Tarife einführten, war ein Wachsen der Einnahmen zu konstatieren.

Um zu einer zweckmäßigen Reform nach dieser Richtung hin zu gelangen, erscheint der von Schipfer vorgeschlagene Weg der empfehlenswerteste, nämlich der Uebergang vom ganz (Preußen) oder halb (Sachsen) durchgeführten Vierklassensystem zum einheitlichen und verbilligten Dreiklassensystem. Allerdings ist diese Reform nicht in der Weise gedacht, daß nun schlechtweg die 4. Wagenklasse beseitigt würde, so daß das heutige Dreiklassensystem bestehen bliebe; denn das hieße doch wohl aus dem Regen in die Traufe kommen. Die Beseitigung der vierten Klasse würde vielmehr die Einführung eines einheitlichen Normaltarifes zur Voraussetzung haben, wonach pro Kilometer in gewöhnlichen Zügen 6 Pfg. (jetzt 8 Pfg.) in der I. Klasse, 4 Pfg. (jetzt 6 Pfg. in Norddeutschland, 5,3 Pfg. in Süddeutschland) in der II. Klasse und 2 Pfg. (jetzt 4 Pfg. in Norddeutschland, 3,4 Pfg. in Süddeutschland) in der III. Klasse zu zahlen wären, während die Fahrt in Schnellzügen pro Kilometer 7 Pfg. (jetzt 9,10 Pfg.) in der I. Klasse, 5 Pfg. (jetzt 6,67 Pfg. in Preußen, 6,40 Pfg. in Süddeutschland) in der II. Klasse und 3 Pfg. (jetzt 4,67 Pfg. in Preußen, 4,50 Pfg. in Süddeutschland) in der III. Klasse bei einfacher Tour kostet. Das bedeutet eine Ersparnis im gewöhnlichen Personenverkehr von rund 30 Prozent, im Schnellzugsverkehr von rund 25 Prozent pro Kilometer, während sich andererseits der gesamte Betrieb einheitlich nach festem Tarife regeln würde, so daß damit zugleich manche Umständlichkeiten des jetzigen Systems aus der Welt kämen. In Wirklichkeit würde diese Reform nicht die praktische 4. Klasse, sondern die unpraktische und luxuriöse I. Klasse beseitigen, die ja Preußen und Sachsen auf Nebenbahnen und kleineren Strecken bereits aus dem Verkehr ausgeschaltet haben.

Bei der Durchführung der Reform im angegebenen Sinne darf allerdings die finanzielle Seite nicht außer acht gelassen werden. Denn es fragt sich in erster Linie, wie stellen sich die Einnahmen nach der Reform gegenüber dem jetzigen System? Auch da muß man den Berechnungen Schipfers beipflichten, die darin gipfeln, daß ein Ausfall in den Einnahmen nicht zu erwarten ist. Denn es würde immer noch ein Ertrag aus den Preisen im Personenverkehr der I. Klasse von 4,50 Pfg. (jetzt 4,39 Pfg.), der II. Klasse 3,00 Pfg. (2,71 Pfg.) der III. Klasse 2,00 Pfg. (jetzt 1,90 Pfg.) verbleiben, so daß von einem tatsächlichen Ausfall nicht die Rede sein kann. Da überdies bei dieser einheitlichen Gestaltung des Tarifsystems und der Verbilligung der Einheitssätze ein Fortfall des Freigepäcks befürwortet wird, so werden auf diese Weise nicht unerhebliche Einnahmen erzielt, die aber dem Reisenden nur prozentualiter zur Last fallen, während er jetzt den höheren Betrag bezahlen muß, gleichviel ob er mit oder ohne Freigepäck reist, weil die Spesen für Gepäck doch im Fahrpreise mit enthalten sind. Auch im Hinblick auf die finanziellen Erträgnisse sind die Vorzüge des Reformsystems einleuchtend genug, um seine Verwirklichung zu rechtfertigen.

Eine so gewaltige Verkehrsinstitution, wie sie das Eisenbahnwesen darstellt, kann einer einheitlichen Betriebsführung schlechterdings nicht entbehren, wenn andererseits nicht die breiten Schichten des Volkes die unliebsamen Konsequenzen eines gegenwärtigen Zustandes tragen sollen. Deshalb ist eine Reform der Betriebsführung, des Klassensystems, insbesondere durch Vereinheitlichung und Verbilligung der Tarife eine dringende Notwendigkeit. M. R.

Wir haben zur Klärung der Ansichten in dieser akuten Frage auch die vorstehenden Schipferschen Vorschläge wiedergegeben, können aber mit unserm Mitarbeiter Herrn Prof. Engel die Differenzierung der Preise für Benutzung der Schnellzüge und der Personenzüge weder für wirtschaftlich berechtigt noch für zweckmäßig halten. Red.

Die Marokkofrage.

Eine Unterredung über auswärtige Politik.

Aus Paris, vom Mittwoch, meldet ein Telegramm: Der Minister des Aeußern Delcassé hat sich heute vormittag ins Finanzministerium begeben und etwa eine Stunde mit dem Finanzminister Rouvier über auswärtige Angelegenheiten beraten.

Ein preußischer Generalmajor über die „Versöhnung".

Aus Paris wird der „Voss. Ztg." depeschiert: Der General a. D. von der Lippe hat das Bedürfnis empfunden, dem „Figaro" einen Vorschlag zur dauernden Versöhnung Frankreichs mit Deutschland einzusenden. Nach Anführung schöner Aeußerungen Bismarcks und Viktor Hugos über die großartigen Folgen deutsch-französischer Freundschaft erklärt er, daß Kaiser Wilhelm niemals auf die ungeheuren strategischen Vorteile des Besitzes von Metz verzichten werde, wenn es nicht gelinge, eine ganz neue Lage zu schaffen. Diplomatische Bundesverträge seien unzuverlässig. Nur ein Zollverein zwischen Frankreich und Deutschland mit gemeinsamem Zollparlament, dem sich zweifellos Oesterreich, Italien, Rumänien, die Schweiz, Holland und Belgien anschließen würden und dem Rußland freundliche Gesinnungen entgegen bringen dürfte, würde ein dauerndes Bundesverhältnis zwischen Frankreich und Deutschland verbürgen. Nach der Herstellung dieses Verhältnisses, doch nicht vorher, könne Deutschland Lothringen an Frankreich wieder abtreten. Der „Figaro" bemerkt zu dieser Phantasie des preußischen Generals, der seine Muße gemeinnützig zu verwerten wünscht, daß er in dem Vorschlag des Herrn von der Lippe das Versprechen vermißt, auch das Elsaß herauszugeben, auf das Elsaß könne aber Frankreich ebensowenig verzichten, wie auf Lothringen, und in einem Zollparlament würde Frankreich in der Minderheit sein, das Verhältnis würde aus Frankreich eine Art Bayern machen. General von der Lippe möchte eine neue Kontinentalsperre gegen England einrichten, Frankreich wünsche aber England alles Gute und fürchte seinen Wettbewerb weniger als den Deutschlands. Der Brief des preußischen Generals beweise nur, daß der Zustand, den die deutschen Siege von 1870 geschaffen, den Deutschen nicht tadellos scheine, sonst würde es ihnen nicht einfallen, ihn gütlich ändern zu wollen. Den Abgrund, der die beiden Völker trennt, feststellen, heißt bereits, ihn beklagen und tadeln, daß man ihn gegraben hat. — Der Generalmajor a. D. von der Lippe war zuletzt Kommandeur der 13. Infanterie-Brigade in Magdeburg. Er trat im April 1898 in den Ruhestand. Den Krieg gegen Frankreich machte er als Leutnant im 29. Infanterie-Regiment mit. Er ist Besitzer des Eisernen Kreuzes. Seine Veröffentlichung im „Figaro" ist ein höchst bedauerliches Novum und umso mehr zu tadeln, als eben erst der Aufsatz des Admirals Fitzgerald gezeigt hat, welche Gefahren die unverantwortliche Publizistik unverantwortlicher militärischer Personen in sich birgt. Ein ausführlicher Kommentar ist zurückzuhalten, bis der Artikel ohne Kürzung mitgeteilt wird und ganz klar ist, wie weit Herr Generalmajor von der Lippe seine Autorität engagiert hat.

Die Tripolisaffäre vor der Kammer.

Aus Rom wird dem „B. L.-A." gemeldet: „Popolo Romano" wendet sich gegen die Eroberungsgelüste einer gewissen Gruppe von Deputierten, welche, um jede Konkurrenz von vornherein abzuschneiden, sofort festen Fuß auf Tripolis durch Entsendung von Schiffen und Truppen fassen möchten. Man solle doch nicht glauben, daß Italien seine Rechte auf Tripolis verlieren würde, wenn irgend welche Hafenarbeiten von Franzosen übernommen würden. Ein Handstreich auf Tripolis würde ein Angriff zum Zwecke des Raubes sein, gegen eine befreundete Macht, welche normale diplomatische Beziehungen zu Italien unterhält, und zwar um so mehr, als der status quo nicht nur durch die Pforte, sondern auch durch die Großmächte garantiert sei; etwas anderes wäre natürlich ein Vertrag mit dem Sultan, um den ökonomischen Einfluß Italiens in diesem Lande, in welchem 80 000 Italiener leben, zu sichern. — Diese Auslassungen des Popolo haben augenscheinlich den Zweck, die im Parlamente erwartete Antwort Tittonis auf die Interpellationen wegen Tripolis vorzubereiten.

Die Krisis in Russland.

Wechsel im Ministerium des Innern.

Der „Frankf. Ztg." geht aus Petersburg eine längere Darlegung zu, worin erklärt wird, wie Bulygin alle Sicherheit verloren habe, bis er jetzt dem Ministerrat den Vorschlag gemacht hat, ein Reglement über die Vorstellung von Petitionen mit gewissen Einschränkungen auszuarbeiten. Er setzte seinen Vorschlag auch durch; aber was vor zwei Monaten als selbstverständlich gegolten hätte, wird heute als tyrannische Rechtsverkümmerung erscheinen. Leicht kann es jedem sich ereignen, daß unter dem unverständigen Vordrängen unberufener Elemente nun die Rechte vernünftiger Mitglieder der Gesellschaft, die kraft ihrer Intelligenz und sozialen Bedeutung zur Mitarbeit herangezogen werden müßten, zu Schaden kommen. Aber auch die polizeiliche Wirtschaft Bulygins hat Fiasko gemacht. Die von Tag zu Tag wachsende Bauernerhebung, die jetzt auch den Südwesten Rußlands und das gefährliche Territorium des weiten Sibirien erfaßt, hat mehrere Gouverneure veranlaßt, gegen das von Bulygin beliebte System des verstärkten Schutzes und der Einführung des Kriegszustandes Front zu machen. Namentlich Kutaissow, der Generalgouverneur von Irkutsk, der die weite Reise nach Petersburg nicht scheute, sprach sich energisch gegen jede Diktatur aus. Es sei hier als weiteres Zeichen für das Sinken des Bulyginschen Einflusses hervorgehoben, daß die Frage der Einführung von Landschaftsinstitutionen in Sibirien ohne jede Mitwirkung des Ministeriums des Innern entschieden wurde. Es geschieht zum ersten Male, daß einem Gouverneur die Ausarbeitung von Landschaftseinrichtungen anvertraut wird. Es ist klar, daß Beamte, deren Tätigkeit eine praktische Arbeit im Rahmen eines bestimmten geographischen Gebiets beanspruchte, besser über die Bedürfnisse dieses Territoriums und seine Verwaltungs-Einteilung Bescheid wissen, als die Herren am grünen Tisch der Ministerien. Schon wird Bulygins Nachfolgerschaft diskutiert. Die meisten Aussichten hat wohl der Landwirtschaftsminister Jermolow, der des Zaren Wohlwollen im hohen Maße besitzt. Weit abenteuerlicher klingt die Version, Schipow, der ehemalige Vorsitzende des Moskauer Gouvernements-Landschaftsamts, sei der kommende Mann. Bekanntlich hat Schipow die Führung der neubegründeten Nationalen Fortschrittspartei übernommen, die einem gemäßigten Liberalismus das Wort redet.

Der russisch-japanische Krieg.

Die „gereinigte" Atmosphäre.

Wie aus Paris gemeldet wird, leugnet der Konzessionär des Kamranh-Strandes, Marquis Barthélemy, daß er den Admiral Roschdjestwensky Kohle geliefert hat, dagegen erzählt er, die Russen hätten in Saigon Baugründe gekauft, dort große Schuppen errichtet und mit Kohle gefüllt. Diese Kohle sei dann von russischen Dampfern abgeholt und der Kriegsflotte zugeführt worden. Das findet Barthélemy ganz in der Ordnung, denn man könne doch den Russen nicht verbieten, sich in Saigon auf eigenem, wohlerworbenem Grund und Boden eine Kohlenniederlage zu errichten und mit ihrer Kohle zu machen, was ihnen beliebe. — Aus Saigon wird gemeldet, daß die Hafenbehörden zuerst von Nebogatows und kurz darauf von Roschdjestwenskys Geschwader Signale der Annäherung erhielten. Beide Geschwader wurden vom Saigoner Hafenkommando angewiesen, ihre Verbindung außerhalb der französischen Territorial-Gewässer zu vollziehen. — Nach einer Londoner Depesche schreibt der „Standard", die französischen Versicherungen hätten die politische Atmosphäre beträchtlich gereinigt und einer ernsten Krisis zeitweilig vorgebeugt: „Aber wir können aus guter Quelle mitteilen, daß Schwierigkeiten sofort wieder entstehen werden, wenn Roschdjestwensky oder Nebogatow die indochinesische Küste oder die Kondorinseln als Basis gebrauchen". — Aus New-York meldet das „B. T.": Die „Sun" hält trotz des französischen Dementis den Bericht ihres Vertreters in den groben Neutralitätsbruch Frankreichs aufrecht und spricht die Befürchtung aus, daß die allerschwersten Folgen möglich seien. Der „Newyork Herald" bringt einen Hetzbericht aus Berlin über die Kriegsgefahr zwischen Frankreich und Japan. Unverhüllt juble man in der Wilhelmstraße, und mit fieberhaftem Interesse verfolge man die Aussicht auf einen Konflikt zwischen Deutschlands „bittersten Feinden".

Die beiden Flottengruppen.

Nach einer Petersburger Depesche des „L.-A." ist man in Marinekreisen überzeugt, daß bis jetzt den beiden russischen Geschwadern im fernen Osten kein Unfall begegnet ist. Nebogatows Division hält eine Marschgeschwindigkeit von sieben Knoten regelmäßig durch. Die Admiral ist von der ruhigen Zuversicht erfüllt, daß er die Lösung der ihm übertragenen Aufgabe durchführen wird. Es sind Anzeichen dafür vorhanden, daß die Vereinigung beider Geschwader tatsächlich schon stattgefunden hat oder jede Minute stattfinden muß. Sicherlich stehen beide Flottengruppen mittels drahtloser Telegraphie schon in Verbindung.

Die japanische Verwaltung von Liaotung.

Aus Tokio meldet das Bureau Reuter: Die Zivilverwaltung in den von den Japanern besetzten Gebieten wird nur in den Teilen ausgeübt, die vorher unter russischer Verwaltung gestanden haben, und tatsächlich ist sie auf Liaotung beschränkt; in dem besetzten chinesischen Gebiet bleibt die Militärverwaltung unter Anerkennung der chinesischen Souveränität weiter bestehen. Ishizuka, der Erste Rat der Verwaltung auf Formosa, soll zum Verwalter von Liaotung ernannt und die Art der Verwaltung im Großen und Ganzen nach dem System der Verwaltung auf Formosa eingerichtet werden.

Deutsches Reich.

Leipzig, 10. Mai.

* **König Friedrich August in München.** König Friedrich August, dem der Regierungspräsident von Oberbayern, der sächsische Gesandte in München Frhr. v. Friesen, der bayerische Gesandte in Dresden, Graf Montgelas und die Herren des Ehrendienstes bis zur Landesgrenze entgegengefahren waren, traf am Mittwoch nachmittag 4 Uhr 17 Min. auf dem Münchener Hauptbahnhofe ein, wo der Prinz-Regent mit den im aktiven Heeresdienst stehenden Prinzen, der Ministerpräsident Freiherr v. Podewils, die obersten Hofchargen, die Bürgermeister und die Vorstände des Gemeindekollegiums den Monarchen erwarteten. Auch Prinz Ernst von Sachsen-Weimingen war anwesend. Beim Eintreffen des Zuges ertönten Salutschüsse, und die Kapelle der Ehrenkompagnie spielte die sächsische Hymne. Nach äußerst herzlicher Begrüßung schritten der König von Sachsen und der Prinz-Regent gemeinsam die Front der Ehrenkompagnie ab, worauf Parademarsch folgte. Nach der Vorstellung des gegenseitigen Gefolges fuhren die Fürstlichkeiten im offenen Wagen, geleitet von einer Eskadron Jäger zu Pferde, und von der Menge mit lebhaften Hochrufen begrüßt, zur Residenz, wo zum Empfange die übrigen Prinzen, sämtliche Prinzessinnen und die obersten Hofchargen anwesend waren.

* **Zur zionistischen Bewegung** erhalten wir von einer hochgeschätzten Leipziger Persönlichkeit jüdischen Glaubens folgende Zuschrift: „In der Abendausgabe des „Leipz. Tagebl." vom 1. Mai d. J. ist ein Bericht über den sogen. „jüdischen Turntag" abgedruckt. Die an diesen Bericht anknüpfenden Bemerkungen finden bei jedem deutschen Juden vollkommene Zustimmung und man sollte die sogen. „national-jüdische" oder zionistische Bewegung nicht der jüdischen Bevölkerung Deutschlands zur Last legen. Diese Bewegung, die, wie schon aus dem Berichte selbst ersichtlich, ihren Ursprung, zumeist auch ihre Anhänger, im Auslande, namentlich im kulturell und wirtschaftlich zurückgebliebenen Osten Europas hat, ist unter den Deutschen jüdischen Glaubens, besonders in den jüdischen Gemeinden ohne jeden maßgebenden Einfluß. Kein deutscher Jude denkt anders als deutschnational.

Der bekannte Philosoph und Völkerpsychologe Prof.