Baum und Mensch.

Ahnungslos
Pflanzt das Kind
Einen Baum
Ein geschwind.

Und der Keim
Wurzeln treibt.
Ach, wie schnell
Flieht doch die Zeit!

Ueberragend
Niedern Strauch,
Bäume wachsen,
Menschen auch.

Unterm Laubdach,
Säuselnd leis',
Junge Herzen
Werden heiß.

Und der Baum
Strahlt zurück
Menschenfreude,
Elternglück!

Regen kommt,
Nach Sonnenschein,
Bitter stellt die
Thrän' sich ein!

Blätter welken
Nach altem Brauch,
Ach, es welken
Die Menschen auch!

Baum, der blüht
Jahrauf, jahrab,
Schaut hernieder
Auf stilles Grab!

Gedenke mein!

Von H. Quadt.

„Gedenke mein!" — Eine Welt voll der edelsten Empfindungen liegt in diesem Ausrufe! Unsere ganze Sprache hat kein anderes Wort, welches wie dieses mit der Innigkeit seines Klanges alles, was die Seele Theuerstes hat, zurückriefe! „Gedenke mein!" mit diesen Worten flehen wir um etwas, was uns beglückt. Was ist es? Ein Andenken, ein letzter, leiser Klang in dem Herzen eines geliebten Wesens, die Inschrift auf unserem Grabsteine, das Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können.

Es ist schön und beglückend, während wir leben, in der Erinnerung uns theurer Menschen gegenwärtig zu sein, Zeichen ihres treuen Gedenkens zu empfangen, zu fühlen, daß von der Wiege bis zum Grabe liebendes Gedenken uns umgibt. Der Glückwunschbrief zum Geburtstage eines Kindes, von den kleinen Händen mit zitternder Hast geöffnet und immer wieder mit Stolz gelesen, ist eine Quelle seligsten Entzückens für das junge Herz. Ein Kistchen mit allerlei Gutem ruft oft einen Jubelsturm hervor, nicht allein des schönen Inhalts willen, sondern als ein Zeichen des Gedenkens von „zu Hause". Die Erinnerung an die Wonne der Kinderzeit vermag noch oft das kälter werdende Herz der Alten zu erfüllen.

Aber es gibt Viele unter uns, deren Leben sehr einsam ist. Schweres Schicksal trifft sie so oft, daß es scheint, als könne ihr Herz nie von neuem Wurzel fassen. Fern von der lieben Heimath finden Jünglinge und Mädchen, verwöhnt durch Liebe daheim, ein Unterkommen — aber keine Heimath, keine Familie. Wer solchen Einsamen im Leben begegnet, versäume nicht, ihnen zuweilen einen Beweis freundlichen Gedenkens auf den freudelosen Pfad zu legen. Sie, die „zu Hause" bleiben im Kreise ihrer Lieben, wissen nicht, wie das Herz eines in der Ferne Verschlagenen nach einem Zeichen aus der Heimath schmachtet. Es wäre daher grausam, der Abwesenden zu vergessen, und jede Entschuldigung, mit der ein zu spät abgehender Brief begonnen wird, ist eine Selbstanklage. Wie würde mancher in Reue zusammenzucken, wenn er sehen könnte, wie die Thränen fließen, weil kein Zeichen des Gedenkens von Daheim eintrifft. Morgen vielleicht willst Du es gut machen; weißt Du, ob Dir dies Morgen noch gehört?

Vergiß nicht, daß ein Beweis des Gedenkens oft nur zur rechten Stunde wahren Werth hat. Du kannst es nicht gut machen, wenn erst heiße Thränen um einen aus Nachlässigkeit verschobenen Brief vergossen sind. Es sind nicht so sehr die heroischen Opfer, welche das Leben fordert, es sind diese kleinen, sich wiederholenden Rücksichten, in denen die waltende Liebe sich offenbart, diese scheinbaren Kleinigkeiten, welche das Dasein unserer Lieben so sehr beglücken.

Das ist es, was wir uns nicht oft genug wiederholen können: daß es die Mission unseres Herzens sei, zu beglücken,

„So lang ihm noch ein anderes Herz
In Liebe warm entgegenschlägt."

Wohl ist es eine freundlich schöne Sitte, die Ruhestätte unserer theuren Verstorbenen in liebendem Gedenken zu schmücken, und wohl uns, wenn wir uns dabei sagen können, daß wir nie versäumten, den Geliebten Blumen gereicht zu haben, als sie noch bei uns waren. Deshalb lasset uns das Dasein unserer theuren Lieben schmücken und stets der Liebe eingedenk sein, die wir ihnen schuldig sind.

Seufzer eines Familienvaters.

Der Garten prangt in voller Blüthe,
Der Frühling hat ihn schön gemacht,
Warum hat er nicht auch die Hüte
Von Frau und Tochter gleich bedacht?!

— Sein Beruf. „Na, Line, Du hast ja wohl den Baßgeiger vom Stadtorchester geheirathet?" — „Ja, leider! Den ganzen Tag brummt er!"

Gibt es Seeschlangen?

„Sie soll wieder gesehen worden sein, die Seeschlange." Diese Meldung durchlief vor kurzem sämmtliche Zeitungen. Im Sunde von New York in der Nähe von „Falkner's Island" ist sie zuerst dem Capitän des Dampfers „New Hampshire" erschienen, hat aber auch noch andere Schiffsführer mit ihrer Erscheinung erfreut. Ersterer bemerkte eine lebhafte Bewegung des Wassers, das in Schaum geschlagen wurde, und aus dem sich ein Ungethüm mit einem langen Schlangenhalse und einem unförmlichen Kopfe erhob, das mit seinem Schweife das Wasser hoch aufpeitschte. Die Schuppen des Leibes hatten einen metallischen Glanz in dem Suchlicht, welches man auf das Thier richtete, und schillerten in den verschiedensten Farben; die Größe der Schlange betrug ungefähr 150 Fuß.

Meistentheils fügen die Zeitungen, die derartige Berichte in ihren Spalten erscheinen lassen, die Bemerkung ein: der Leser wisse wohl, was davon zu halten sei oder ähnliches. Also auch bei dem mindestklugen Leser soll der Verdacht vermieden werden, der Zeitungsschreiber könnte das Dasein eines solchen märchenhaften Ungethüms für möglich halten; so werden denn diese zeitweise auftauchenden Kunden von der Seeschlange meist mit einem mitleidigem Lächeln von der Leserwelt aufgenommen.

Trotzdem haben sich mehrere der namhaftesten Gelehrten und Forscher mit der Existenzfrage dieses Ungeheuers befaßt und sind zu dem Schluß gekommen, daß es vorläufig durchaus noch sehr verfrüht ist, ein absprechendes Urtheil über dieselbe zu fällen; es sei immer unklug, ein Phänomen unbedingt zu leugnen, das noch ganz oder theilweise unerklärlich ist. Vor drei Jahren veröffentlichte der berühmte Professor der Zoologie im Haag, A. C. Oudemans, ein umfangreiches und reich illustrirtes Werk, betitelt „The Great Sea-Serpent", in dem er 187 Berichte von wirklichen Beobachtungen der Seeschlange behandelt. Nach denselben ist das Seethier in fast allen Meeren gesehen worden, und natürlich dort am meisten, wo der Schiffsverkehr am größten ist. Von den Küsten sind besonders die Ostküste von Nordamerika (mit 65 Beobachtungen), die norwegische Nordwestküste (mit 46) und die schottische (mit 15) von ihm bevorzugt worden. Ueber das eigentliche Wesen dieses Seethieres sind sich zur Zeit noch die Gelehrten uneinig. Die einen nehmen an, die sogenannte Seeschlange sei ein großer Meeraal, ein großer Thunfisch, ein großer Hai, eine wirkliche Schlange, ein Seeelephant; andere halten das Thier für einen Rest aus der Saurierzeit, und zwar für einen Ichthyosaurus oder einen Plesiosaurus.

Plesiosaurus.

Es würde zu weit führen, auf nähere Einzelheiten einzugehen, und wir wollen uns darauf beschränken, einiger der wichtigsten Beobachtungen, die in verschiedenen Zeitläuften gemacht wurden, hier Erwähnung zu thun.

Die erste gut verbürgte Kunde von großen Seeschlangen stammt von dem Erzbischof von Upsala, Olaus Magnus; er erzählt von einer im Jahre 1522 gesehenen Schlange von etwa 50 Fuß Länge, die sich hoch über dem Wasser erhob; später, 1555, berichtet er, daß norwegische Fischer eine sehr große Seeschlange von über 200 Fuß Länge und etwa 20 Fuß Durchmesser in der Nähe der Küste von Bergen sahen; sie soll eine Mähne, glänzende Augen und scharfe dunkle Ringe gehabt haben; sie habe dann die Boote verfolgt und sich Leute aus denselben herausgeholt. Die nächstälteste Beobachtung ging von einem anderen gottesfürchtigen Manne, dem grönländischen Bischof Paul Egede aus, der das Thier auf einer Seefahrt

Egede's Schlange.

1734 zu Gesicht bekam. In seinem Tagebuch schildert er dasselbe als ein ungewöhnlich großes Ungethüm, das aus dem Wasser bis zur Höhe des Mastkorbes hervorragte. Der Kopf war schmaler als der Körper, der weich und runzlich erschien; es hatte breite Tatzen.

Halten wir Umschau nach ähnlichen Berichten in der Zeit, die uns näher liegt, in unserem Jahrhundert, so stoßen wir zuerst auf den des Capitän McQuhae, Commandant des englischen Kriegsschiffes „Daedalus", der seine Beobachtungen über das Phänomen in einem eingehenden Schreiben an die britische Admiralität niederlegte. Demselben ist zu entnehmen, daß das Thier im Jahre 1848 in 24 Grad südlicher Breite und 9 Grad östlicher Länge von dem Capitän selbst, mehreren seiner Officiere und einem großen Theil der Mannschaft

„Dädalus"-Schlange.

deutlich gesehen wurde. Die Schlange, von ungeheuerer Gestalt, hielt ihren Kopf und die Schultern beständig über Wasser. Der Durchmesser derselben betrug etwa 15 Zoll hinter dem Kopfe; dieser war ohne Zweifel der Kopf einer Schlange. Der Leib zeigte ein dunkles Braun, mit einem gelblichen Weiß bei der Kehle. Sie hatte keine Flossen, aber etwas, das der Mähne eines Pferdes oder noch mehr einem Bündel Seegras ähnelte, spülte

Kopf der „Dädalus"-Schlange.

um ihren Rücken. Ungefähr in derselben Zeit wurden mehrere Fischer unweit Bergen von einem Unwetter überrascht, und während sie dem Lande zuruderten, von einer Seeschlange verfolgt. Später ward dieses Thier an's Land geworfen und bei einem furchtbaren Sturme fiel ihm ein Baum auf den Kopf und erschlug es. Dorfbewohner zerschlugen den Cadaver, der Schmied des Dorfes nahm sich einen von den Rückenwirbeln und benutzte ihn als Amboßklotz. Dieser Rückenwirbel fand später Aufnahme in dem Museum zu Christiania.

Seeschlange und Pottwal.

Abbildung 5 zeigt einen Kampf zwischen Seeschlange und Pottwal, dessen Capitän und Mannschaften der Bark „Pauline" Zeugen waren. Am 8. Juli 1875 trafen dieselben in 5 Grad südlicher Breite und 35 Grad westlicher Länge drei große Pottwale; einem von ihnen hatte sich ein einer Seeschlange ähnelndes Ungethüm zweimal um den Leib gschlungen. Kopf und Schwanz schienen außerhalb der Windungen noch etwa 30 Fuß lang zu sein, der Umfang der Schlange war etwa 8 Fuß. Die Schlange umwirbelte ihr Opfer beinahe 25 Minuten lang und zog dann den Walfisch, mit dem Kopfe voran, in die Tiefe.

Ein anderes dieser Ungeheuer wurde von einem Mr. Armit im Jahre 1876 auf der Fahrt von Panama nach Callao in der Nähe von Guayaquil beobachtet. Bei ruhiger See erhob sich plötzlich in der Nähe des Schiffes langsam eine schlangenartige Creatur, bis sie beinahe 30 Fuß den Wasserspiegel überragte. Der Hals maß etwa 4 Fuß im Durchmesser und nahm nach unten hin an Dicke zu. Maul und Gebiß konnte nicht gesehen werden. Nach etwa 10 Minuten tauchte die Schlange wieder unter.

Armit's Seeschlange.

Zum Schlusse sei noch der Seeschlange Erwähnung gethan, die im Jahre 1883 von Bord der deutschen Corvette „Elisabeth" aus bei Gabun gesehen ward. In dem Schiffstagebuch findet sich nur die lakonische Eintragung: 5 Uhr Abends einen Schwarm größerer und kleinerer Wale bemerkt und bei denselben ein Thier, welches in Form und Bewegung einer großen Schlange ähnlich sah; dasselbe hatte eine weißliche Farbe und erhob das Vordertheil ofimals 10 bis 18 Fuß über das Wasser, während der übrige Theil in mehrfachen Windungen das Wasser durchwühlte. Dem eingeforderten Berichte des damals die Wache habenden Officiers ist Folgendes zu entnehmen: „Der Betreffende hatte die Gelegenheit, das Thier mindestens 20 Minuten zu beobachten. Das Seeungeheuer bewegte sich nur langsam vorwärts. Der Kopf hatte eine lanzettenförmige Gestalt; die ab und zu sichtbar werdenden Rückentheile waren gekrümmt; der größte Theil des Rückens befand sich stets unter Wasser, meist war nur eine, manchmal

Von der „Elisabeth" gesehen.

zwei und auch drei Krümmungen über dem Wasser zu sehen. Der Schwanz machte fast dieselbe hochklappende und fallende Bewegung wie der Kopf; die obere Schwanzhälfte war zweitheilig.

Wenn nun auch nichts gewisses über das Wesen der Seeschlange bekannt ist, so wäre es doch falsch, zum mindestens verfrüht, das Dasein eines solchen Thieres vollständig abstreiten zu wollen, und es muß dem nimmer rastenden Forschergeist der Gelehrten überlassen bleiben, mit der Zeit Licht in dies Dunkel zu bringen.

Biltmore.

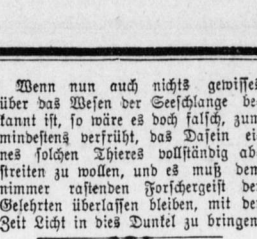
Mit goldenem Zauberstabe hat der Krösus George W. Vanderbilt in der prächtigen Berglandschaft der Blue Ridge in Nord-Carolina einen Landsitz geschaffen, der in unserem Lande nicht seines Gleichen hat und den nur wenige Fürstensitze der alten Welt an großartiger Schönheit übertreffen dürften. Derselbe umfaßt ungefähr 30,000 Acres, die von der kundigen Hand des Landschaftsgärtners Frederick Law Olmstead in ein veritables Paradies verwandelt sind. Mit dem Bau eines schloßähnlichen Palastes wurde der New Yorker Architekt Richard Morgan Hunt betraut. Beiden standen unerschöpfliche Geldmittel zur Verfügung und von diesen machten sie bei der Ausführung ihrer großartig angelegten Pläne den ausgiebigsten Gebrauch. Der Palast, welcher bei einer Tiefe von 190 Fuß eine Breite von 300 Fuß hat, zeigt einen fabelhaften Luxus, und nach seiner Vollendung dürfte der Bau mit der Einrichtung die Summe von $2,500,000 verschlungen haben. Mit den Kosten für den Grunderwerb, die Neuanlagen und Verschönerungen in dem Terrain wird

Vanderbilt's Palast.

Biltmore Herrn Vanderbilt auf mindestens $5,000,000 zu stehen kommen. Und trotz seiner ungeheuren Reichthümer war der Krösus nicht im Stande, aus seinem Paradies einen Neger, Josh Moore mit Namen, zu verdrängen, der dort eine ärmliche Hütte nebst neun Acres Land besitzt, dasselbe aber um keinen Preis verkaufen will. Vanderbilt hat dem Manne $9000 dafür geboten, aber der alte Neger weicht nicht vom Flecke. Das Betreten von Biltmore ist Fremden nur auf Grund besonderer Erlaubnißscheine gestattet.

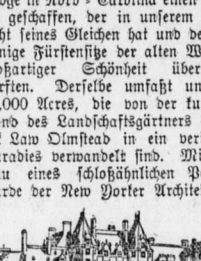
Moore's Hütte.

Vom Kasernenhofe.



Unteroffizier (auf der Mütze eines Soldaten einen Strohhalm bemerkend): „Ach, Du lieber Gott, jetzt wächst es dem schon am Kopfe heraus!"

Bescheiden.



„Sie haben jetzt schon den achten Hasen gefehlt!" — „Ja! Und da man kein Vergnügen übertreiben soll, so gehe ich jetzt nach Hause!"

— Löwenmuth. Gaitin: Denke Dir, August, als ich an dem Löwen vorüber kam, schlug das Thier mit seiner Tatze nach mir. — Gatte (Pantoffelheld): Wirklich? Ja, ja, diese Löwen haben doch Courage!

— Mitunter. A.: „Guten Tag, Frau Müller! Was macht Ihr Gatte — ist er ein recht solasamer Patient?" — Frau Müller: „Mitunter schon! Gestern hat ihm der Arzt ein Glas Bier erlaubt — das hat er gleich getrunken!"

— Rache. Junge Dame: „Ihr letzter Roman gefällt mir sehr gut; nur hätte ich gewünscht, daß die Heldin ihren Oskar gekriegt hätte!" — Schriftstellerin (verbittert): „Ach was, mein Bräutigam ist mir auch untreu geworden!"

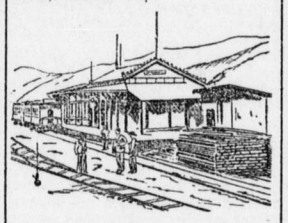
— Die Vereinsmeierin. — „...Und glauben Sie wirklich, Herr Professor, daß es jemals gelingen wird, uns mit den Mars-Bewohnern in Verbindung zu setzen?" — „Warum nicht?" — „Ach, da sollte man aber jetzt schon einen Verein gründen, um für die dortigen armen Kinder Socken zu stricken!"

Ein Werk deutschen Geistes.

Wer vor einem Jahrzehnt den indolenten Venezolanern gesagt hätte, daß eine deutsche Bahn binnen Kurzem die beiden Hauptstädte dieses Landes — Caracas und Valencia — verbinden würde, trotz all der Terrainschwierigkeiten, welche lange Zeit für beinahe unüberwindlich gehalten wurden, der würde von ihnen zweifelsohne für einen Phantasten gehalten worden sein.

Diese Bahn ist jetzt eine Thatsache, und mit ihr ist nicht nur das fruchtbare und kaffeereiche Araguathal dem deutschen Handel erschlossen, sondern auch das deutsche Ansehen in dem Lande um ein Bedeutendes größer geworden. Bisher waren die Deutschen in den spanisch-amerikanischen Ländern fast nur als solides Handelsvolk bekannt, während sie in industriellen Unternehmungen hinter den kühneren Engländern und Nord-Amerikanern zurückstehen mußten.

Nun ist dies mit einem Schlage anders geworden. Die große Venezuela-Eisenbahn, von deutschen Ingenieuren und durchaus mit deutschem Materiale erbaut, ist der glänzendste Beweis dafür, daß die Deutschen auch auf industriellem Gebiete den übrigen Nationen zum mindesten ebenbürtig sind. Vorurtheilsfreie Engländer und Amerikaner gestehen neidlos ein, daß diese neue deutsche Bahn nach jeder Richtung hin vorzüglich ist und besonders mit einer Solidität gebaut, die in diesen Ländern beinahe unbekannt ist.



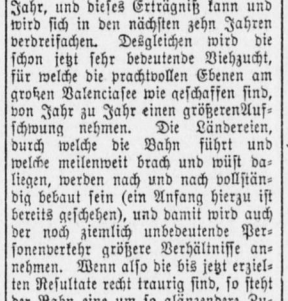
Station Los Teques.

Der Landstrich, welchen die Bahn durchschneidet, producirt bereits jetzt 350.000 bis 400,000 Sack Kaffee pro Jahr, und dieses Erträgniß kann und wird sich in den nächsten zehn Jahren verdreifachen. Desgleichen wird die schon jetzt sehr bedeutende Viehzucht, für welche die prachtvollen Ebenen am großen Valenciasee wie geschaffen sind, von Jahr zu Jahr einen größeren Aufschwung nehmen. Die Ländereien, durch welche die Bahn führt und welche meilenweit brach und wüst daliegen, werden nach und nach vollständig bebaut sein (ein Anfang hierzu ist bereits geschehen), und damit wird auch der noch ziemlich unbedeutende Personenverkehr größere Verhältnisse annehmen. Wenn also die bis jetzt erzielten Resultate recht traurig sind, so steht der Bahn eine um so glänzendere Zukunft bevor.

An landschaftlichen Reizen steht sie einzig in ihrer Art da: die Großartigkeit der stets wechselnden Scenerie spottet jeder Beschreibung. Für den Touristen gesellt sich noch das Fremdartige der tropischen Natur hinzu und sein Auge schweift entzückt über die endlosen Bergketten und die unergründlichen Schluchten des jungfräulichen Landes.

Doch greifen wir nicht vor!

Eines sonnigen Morgens machten wir es uns in einem der comfortablen, nach amerikanischem Muster gebauten Waggons bequem, um von Caracas aus die Fahrt nach Valencia, der zweiten Stadt des Landes, zu unternehmen. Da die Fahrt aus Ersparnißrücksichten und der Steigung wegen nur äußerst langsam vor sich geht (die etwa 110 engl. Meilen der Strecke werden in neun Stunden zurückgelegt), richtet man sich so häuslich wie möglich ein, und meist findet man auch bei reisenden Landsleuten oder Beamten der Bahn Anknüpfungspunkte zu angenehmer Unterhaltung. Bald fesselt jedoch der prachtvolle Fernblick die ganze Aufmerksamkeit.



Mostazas.

Zuerst gelangen wir an den Willenort Antimano, wo die meisten wohlhabenden Familien von Caracas alljährlich einen längeren Landaufenthalt nehmen, und dessen Stationsgebäude infolge dessen ziemlich belebt aussieht.

Bereits hier beginnt jene endlose Serie von Tunnels, welche der Bahn ein so eigenthümliches Gepräge verleiht, den Reisenden aber auf die Dauer ganz nervös macht. Auf der Strecke befinden sich im Ganzen sechsundachtzig Tunnels, darunter manche von respektabler Länge, und hundertundfünf größere Brücken und Viadukte, welch' letztere sämmtlich aus Eisen construirt sind, ohne daß ihre graziöse Luftigkeit der Solidität Abtrag thäte.

Wohl selten sind bei einem Bahnbau die Terrainschwierigkeiten so gehäuft gewesen, als gerade hier, zumal auf der ersten Hälfte der Strecke, wo sich steile Bergabhänge an endlose Schluchten reihen. Auf den ersten Blick hielte man es geradezu für unmöglich, durch dieses Chaos eine Bahn zu legen, und die Thatsache, daß dies doch geschehen konnte, gereicht den deutschen Ingenieuren, welche sie bauten, zur größten Ehre.

Viaduct Galera.

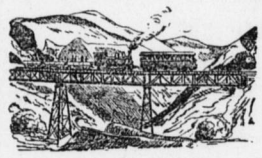
Wir kommen zur Station Los Teques, einer der schönsten und interessantesten der ganzen Linie. Der Ausblick in die weiten, tief einschneidenden Flußthäler ist großartig. Fünf verschiedene Bergzüge von verschiedener Höhe und verschiedener, Färbung thürmen sich coulissenartig hinter einander auf. Der erste prangt in frischem Grün, während die hinteren sich in mannigfachen Schattirungen abtönen und der letzte in grau-blauer Färbung beinahe mit dem Horizonte verschwimmt. Die tropische Sonne und der tiefblaue Himmel verleihen dem ganzen Bilde eine eigenartige Stimmung.

Einen ähnlichen reizvollen Fernblick hat man auch hinter der kleinen Station Mostazas, wobei zumal die malerisch in einander laufenden Thäler oder „Quebradas" mit ihrer frischen Vegetation zur Geltung kommen, während die unzähligen größeren und kleineren Berggipfel im Hintergrunde ganz und gar den Eindruck einer Schweizerlandschaft machen, wenn auch die schneebedeckten Firnen in diesem Erdstriche begreiflicherweise fehlen.

Zahlreiche Flüsse, wie der Tuy und Guahas, welche in der Regenzeit bedenklich anschwellen, bewässern diese pittoresken Thäler, die man von der Höhe der Bahnstrecke herab beinahe wie aus der Vogelperspektive betrachten kann.

Auf dem ersten Theile der Fahrt sah man noch zu beiden Seiten der Strecke häufig Kaffee- und Zuckerrohrplantagen, hin und wieder auch ein kleines Bananenwäldchen. All dies allerdings in recht verwahrlostem Zustande, wie eben alles hier zu Lande, aber es war dies doch ein Zeichen menschlicher Kultur.

Dies hört nun auf. Die Strecke mit ihren Felspartien und den zahllosen Schluchten, über welche ein Viadukt nach dem andern führt, wird immer wildromantischer. Die Linie muß endlose Curven beschreiben, und gleich einer Schlingpflanze die Felsen hinauf und herunter klettern, wobei die Steigung im Durchschnitt 2 Procent beträgt.



Viaduct El Emanto.

Zwischen den Stationen Begonia und Feserias haben wir abermals einen überwältigenden Ausblick in das reizende Tuythal, welches sich zu unseren Füßen hinzieht. Nach und nach wird der höchste Punkt der ganzen Strecke (etwa 1350 Fuß über dem Meeresspiegel) erreicht. Die Hitze wird immer drückender; aber nun geht es zum Glück etwas rascher mit der Fahrt. In den Tunnels wird man von dem zurückgetriebenen heißen Rauche der Maschine beinahe erstickt, obgleich die Wölbung eine ziemlich große ist.

In der Station Victoria wird Mittagspause gemacht und ein ganz eßbares Frühstück servirt. Die Stadt, eine anmuthige Niederlassung von fünf- bis sechstausend Seelen, liegt etwas abseits von der Station und ist Mittelpunkt ertragsfähiger Plantagen.

Wir sind nun in der großen, schönen Ebene des Araguathales. Der Horizont wird monotoner, dafür nimmt aber die Vegetation an üppiger Pracht zu. Zahllose Rinderheerden weiden auf den weiten Savannen und bald erblicken wir auch zwischen den Stationen Maracay und Cabrera den großen malerischen Valenciasee mit seinen reizenden Ufern und den endlosen Bergketten im Hintergrunde.

Die Bahn geht über eine schmale Landzunge sozusagen mitten durch den See. Die Ufer sind mit Schilf bestanden, in welchem zahllose Wildenten flattern. Der See, von welchem berichtet wird, daß er zweiundzwanzig Meilen im Umfang mißt, zweiundzwanzig Inseln hat und zweiundzwanzig größere und kleinere Flüsse aufnimmt, ist insofern ein wissenschaftliches Phänomen, als er von Jahr zu Jahr kleiner wird und sein Wasser einen eigenthümlichen salzigen Geschmack hat. Ein Bad in seinen Fluthen soll unausbleiblich einen heftigen Fieberanfall nach sich ziehen.

Von der Station Gonzalito an ist alles Land, welches dem Auge sichtbar ist, Eigenthum des Präsidenten Crespo, welcher auf diesen saftigen Weiden colossale Viehherden besitzt.

Die Scenerie bleibt sich nun so ziemlich gleich. Der pittoreske See, an welchem sich das Auge nicht satt sehen kann, verschwindet in der Ferne und der Zug fährt endlich gegen Abend in die Endstation Valencia ein.

Ein prachtvoller Garten mit farbenreichen Gewächsen, der sich sacht nach einem Flusse zu abdacht, umgibt das große Stationsgebäude.

Valencia ist eine hübsche große Stadt mit all dem modernen Luxus von Telephon, Tramway und elektrischer Beleuchtung. Die wohlhabendere Bevölkerung, unter welcher sich sehr viele Deutsche befinden, lebt im Stadttheile Camoruco, wo sich Villa an Villa reiht; die schönen Gärten, welche diese Villen umgeben, strömen des Abends einen betäubenden Wohlgeruch aus.

Der Historiker Sybel.

Der unerbittliche Sensenmann hält unter den deutschen Geistesheroen große Ernte. Nun ist auch der berühmte Historiker Heinrich von Sybel heimgegangen. Am 2. December 1817 in Düsseldorf geboren, hat der Verstorbene als Forscher und Darsteller so

Heinrich von Sybel.

Hervorragendes geleistet, daß er von gelehrten Zeitgenossen der „Altmeister" der Historiker genannt wurde, wiewohl nicht zu leugnen ist, daß Sybel's Geist in seiner Geschichtsschreibung stets politisch war. Auch in seinem Lebensgange hat der politische Historiker stets über den eigentlichen Politiker den Sieg davongetragen. In der deutschen Geschichte seit 1840 wird Sybel's Name stets einen hervorragenden Platz behaupten.

Eine Propellerboje.

Der Franzose F. Barathon hat eine Lebensrettungs-Boje erfunden, welche mit einem sinnreichen Steuerungs- und Fortbewegungsapparat versehen ist. Die Boje ist aus einem Gummisack hergestellt, welcher aufgeblasen wird und einen Sitz enthält. Am Vordertheil befindet sich ein mit Metall ausgefütterter Aermel, der eine Welle mit Schraube oder Ruder aufnimmt. Eine

Barathon's Boje.

luftdichte Kammer dient dazu, dem Apparat größere Schwimmfähigkeit und dem Benutzenden einen sicheren Halt zu gewähren. Die Schraube wird mittels Kurbeln getrieben, die von den Händen und Füßen in Bewegung gesetzt werden. Ein kleiner Mast nebst Segel vervollständigen den Rettungsapparat, der zusammengefaltet werden kann und sich in einem sehr kleinen Raume unterbringen läßt.

Zarter Wink.

Richter: „Ihr Alter, Fräulein?"
Fräulein: (Schweigt).
Richter: „Bitte, nur nicht lange zögern, sonst werden Sie noch älter."

— Resignation. Dramatischer Dichter (bei der Geburt seines zehnten Kindes): „Nun hab' ich doch wenigstens daheim ein volles Haus!"

— Zarte Anspielung. „Sie, Führer, an was soll denn dieser Denkstein gemahnen?" — „Den hab' ich g'setzt! Da hat mir amal a' Reisender — fünf Mark Trinkgeld 'geben!"

— Auf der Hochzeitsreise. „Du, Arthur, ich hätte eigentlich große Lust, nächstes Jahr wieder eine so herrliche Hochzeitsreise zu machen!" — „So! Mit wem denn?"

— Vom Pferdemarkt. „Na, Bauer, — such' Der aus e feines Ferd, — was willste 's Dich lassen kosten?" — „Wenn's hoch kommt, vier Dahler!" — „Was kannste verlangen vor vier Dahler — leg' noch einen Dahler zu, dann kriegste ganz was Feines!"

— Die telephonirende Gattin. Principal (zum Commis): „Herr Maier, gehen Sie mal an's Telephon! — Nun, was wird telephonirt?" — Commis (horcht): „Louis, komm ja um sechs Uhr, ehe Du auf den Club gehst, nach Hause! Deinen Schafskopf von Commis bringe mit!"