Dorfhoch...

laden, der bei einer Größe von drei Metern im Quadrat eine Unsumme der „gangbarsten Artikel“ enthielt. Nach der Straße zu standen ungeheure Säcke mit Nüssen, Leckereien für die kleine braune Bevölkerung, und auf den Wandregalen unappetitliche Behälter mit eingemachten Oliven. Die schwebende Decoration bildeten getrocknete, auf Schnüre gezogene Fischchen, die nach einer Aufweichung von zwei bis drei Stunden in einen genießbaren „Aaqregatzustand“ übergehen sollen. Wir placirten uns auf zwei der „hinfälligen“ Stühle und schlürften den glühend heißen Kaffee, den der kleine Kaufherr credenzte.

Unser Erscheinen lockte die Bewohner vor den Baikal, wo sie in hochgespannter Neugier jede Miene und Bewegung verfolgten. Die Honoratioren des Ortes kamen in den Laden und begrüßten uns nach arabischer

Vornehmer Hochzeitszug.

Sitte. Allmählich staute sich die kleine Welt draußen im Halbkreise. Plötzlich aber zerstob sie in alle Winde, als leise, dann immer näher kommend und lauter, ein seltsames Getön und Gequietsche sich vernehmen ließ. Wir fragten, was es zu bedeuten habe. Es war, wie man erklärte, die Musik, die eine arabische Hochzeit begleitete. Schnell wollten wir uns erheben, um das eigenartige Schauspiel aus der Nähe zu betrachten, da erbot sich einer der Araber, den Zug uns zu Ehren am Baikal vorbeizuführen. Die Musik kam näher und näher, und bald tauchte die merkwürdige Gesellschaft vor unseren Augen auf. Voran schritten alte Flötenspieler und Bläser, die in komisch wirkendem Ernst die Luft mit schrillen, gellenden, ohrzerreißenden Tönen erfüllten, begleitet von Pauken- und Tamtamschlägern. Es waren fürchterliche Naturlaute, ohne die entfern-

Vornehme Braut.

teste Spur einer Melodie. Vor den „Musikern“ inscenirten zwei halbwüchsige Burschen einen Scheinkampf mit mannslangen Stöcken, unter plumpen, possenartigen Sprüngen; sie thaten so, als ob sie die schwersten Anstrengungen vollführten, und weckten durch ihr Gebaren stürmische Ausgelassenheit.

Vor dem Baikal traten die Musiker beiseite und machten der Braut den We- frei. Diese schritt unter einem grellrothen, mit Flitterwerk aufgeputzten Baldachin, dessen Stöcke vier junge Hochzeitsgäste trugen. Geführt von zwei tiefverschleierten Weibern, ist die Braut selbst über und über in Gewänder und dicke, farbige Tücher gewickelt, welche sie vom Scheitel bis zur Sohle unförmlich einhüllen. Ihr Kopf trägt einen münzenbesetzten Putz und ist mit seidenen Shawls umwunden. So vermag sie von der Außenwelt nichts wahrzunehmen, und selbst der grelle „Hochzeitsreigen“ dringt nur leise an ihr Ohr.

Jetzt verdoppelt sich die Musik zu unheimlich wilden, trommelfellsprengenden Tönen, um dann plötzlich in leisen, melancholischen Seufzern auszuklingen. Der Melodie entsprechend gebärden sich die beiden naiven Scheinkämpfer und Tänzer wie rasend. Sobald sie ihre Kraft erschöpft haben, treten andere Burschen an ihre Stelle.

Dem Zuge der Braut folgt die ganze Dorfgemeinde in ungezwungener Lebendigkeit und hellem Jubel; nur den Bräutigam sucht man vergebens.

Die Jugend von Tunka verfehlte nicht, uns auf die Sehenswürdigkeit

Thürnge hinzu- Weise machten sich ingen auf „Beck- die schließlich zu daltigen Chorus an- kam uns der Gedanke, hineinzugreifen und oll mitten in das kleine fen. Die Wirkung war o: die Burschen hatten mit Tanz und Spiel und Hoch- essen, stürzten sich urplötzlich und drüber und balgten sich Nüsse mit wildem Hallo. Als darauf eine „zweite, vermehrte age“ erschien, stellten die Flötisten e „Schalmeien“ und die „Pauken- n“ ihre Kessel beiseite, der Baldachin appte über der Braut zusammen; die Aermste verlor ihr Gleichgewicht und wurde erst auf ihr leises Wimmern wieder emporgerichtet.

Die vergnügliche Volksscene hatte uns das Vertrauen der Vornehmen eingebracht; man klopfte uns wohlwollend auf die Schulter und kargte nicht mit anerkennenden Worten, wie „Guter Mann, braver Mann.“

Mittlerweile war der ganze Vorrath aufgelesen. Der Zug ordnete sich wieder; man geleitete die „glückliche Braut“ weiter durch das ganze Dorf und machte dabei nur kleine Stationen vor den Häusern der Angehörigen. Am Abend wird die Braut ihrem künftigen Gatten zugeführt, der tags zuvor mit einer ähnlichen, höchst anstrengenden Ceremonie geplagt worden ist.

Vornehmes Hochzeitszelt.

Ein Gegenstück zu diesem ländlichen urwüchsigen Aufzuge bot sich uns am Spätnachmittag bei der Rückkehr nach Kairo. Es war die Hochzeit einer vornehmen Paschastochter. Der Grundcharakter jener andern Feier ist hier in's Reiche und Prunkhafte übertragen.

Dem Zuge vorauf schreiten kostbar geschirrte Kameele, ausgestattet mit goldgestickten Behängen und Muschelbecken. Die Thiere sind ganz und gar übertüncht mit Kreisen in rothen und weißen Farben. Auf den Kameelen, die von geputzten Leuten geführt werden, sitzen Paukenschläger und veranstalten eine dröhnende Musik auf kupfernen Kesselpauken. Flötenspieler folgen in großer Zahl. Wasserträger besprengen den Weg und bieten der Menge einen erquickenden Trunk, während andere Leute süßen Fruchtaufguß vertheilen. Tänzer haben sich als Frauen verkleidet und überreich mit Kettenbehang geschmückt. Sie führen den Bauchtanz auf, und ihre grotesken Bewegungen verursachen schallende Heiterkeit. In unabsehbarer Zahl schließen sich gedeckte Wagen an, aus denen verschleierte, jedoch neugierige Haremsfrauen und mit buntem Flittertand ausgeputzte Kinder herauslachen.

Die Braut selbst hat ihren Platz in einem besonders reichen Wagen oder thront auf wundervoll geschirrtem Kamel unter einem hohen, gestickten Baldachin. Der Zug geht durch die Hauptstraßen und hält an den Wohnungen der Verwandten des Paares; während dieser kurzen Rast läßt die Musik ihre Weisen ertönen.

Für den Abend waren wir mit einer förmlichen Einladung zur Hochzeitsfeier bedacht worden.

Das Haus des Bräutigams wurde von einer großen Menschenmenge umlagert. Die ganze Straße war von einer Seite zur andern mit gläsernen Lampen, kostbaren Kristallkronen und zahllosen bunten Fahnen geschmückt, die an Schnüren hingen. Vor dem Hause selbst stand ein riesengroßes, prachtvolles Zelt. Das Licht der Ampeln schimmerte und glitzerte auf den buntfarbigen Zelttüchern, die mit den schönsten arabischen Mustern und Ornamenten gestickt waren, und verlieh dem Ganzen einen feenhaften, bezaubernden Reiz. Für die Gäste waren Bänke aufgestellt, welche, je nach ihrer Stellung zur Thür, den Rang und das Verhältniß zum Wirthe andeuteten.

Wir als Fremde wurden durch dieses Zelt in ein Innengemach des Hauses geführt, in welchem die Würdenträger, Paschas, Beys und sonstige vornehme Gäste versammelt waren. Der Wirth dankt freundlich für unser Erscheinen; er ist schon müde, und seine Stellvertreter übernehmen die Pflichten der Unterhaltung. Kaffee

Tänzerin Frauenkleidung.

und Cigarren werden gereicht, und so oft Jemand erscheint, wird die Auflage gleich wieder für alle erneuert. Für die Fremden ist auch Cognac vorhanden, der natürlich den Strenggläubigen gar nicht erst angeboten wird.

Beim Gespräch ist von der Braut niemals die Rede, und es würde als ein Zeichen von Bildungsmangel und Unhöflichkeit gelten, wollte man sich nach ihrem Wohlergehen oder überhaupt nach dem Befinden weiblicher Familienmitglieder erkundigen.

Das genus femininum ist in keinem Zimmer vertreten, auch Europäerinnen bleiben diesen Räumen fern. Die Damen werden von der Straße aus gleich nach der anderen Seite des Hauses geführt; dort spielen sich in den Gemächern ähnliche Vorgänge ab.

Den Mittelpunkt des Cercle bildet die Braut. Sie ist hier natürlich unverschleiert und prangt im Schmucke blitzender Edelsteine. An den Schleifen ihres Gewandes sind kostbar, lamettaartige Schnüre befestigt, welche, überladen mit Brillanten und seidenen Bändern, bis zur Erde hinabreichen.

Tänzer.

Wir selbst werden nach einem Aufenthalt von einer bis zwei Stunden zum „Hochzeitsmahl“ geladen. Die unbeholfensten Männerhände servirten die Speisen, und ganz regellos werden die einzelnen Gänge des Menus gereicht: der Salat zur Suppe, der Nachtisch vor dem Fleisch und dahinter das Gemüse. Die Europäer erhalten Messer und Gabel; die Eingeborenen bekommen die Speisen so zerkleinert, daß sie die Bissen gleich mit den Fingern zum Munde führen können. Zur Tafel wird auch Wein credenzt, und eilfertig springen die Diener herbei, um jedes geleerte Glas zu füllen. So geht es bis in die sinkende Nacht. Erst allmählich und langsam verabschieden sich die Gäste.

Die russische Kapelle in Bad Homburg.

In Gegenwart des russischen Zarenpaars, der Kaiserin Friedrich, des Großherzogs von Hessen, der Großfürstin Sergius, des Prinzen Friedrich Karl von Hessen und vieler Würdenträger hat zu Bad Homburg die feierliche Grundsteinlegung einer russischen Capelle stattgefunden, deren Frontansicht wir im Bilde geben. Die Kapelle wird nahe der Kaiser-Friedrich-Promenade im Curpark errichtet. Die Gesammtlänge des Gebäudes soll 15, die Breite 10 Meter, die Höhe der Kuppel vom Fußboden 18 Meter, betragen. Der orthodoxe Ritus erfordert, daß der Eingang genau nach Westen, der Chor nach Osten liegt. Die Kapelle steht daher nicht parallel zur Straße, sondern bildet mit ihr einen spitzen

Ansicht der Kapelle.

Winkel. Sie zerfällt in vier Theile: die Vorhalle mit dem Eingang, den von der Kuppel überwölbten Mitteltraum, den im Halbrund geschlossenen Chor mit Altar und Grundstein sowie eine Seitenkapelle. Insgesammt bietet das Gebäude für 200 Personen Raum. Als Material wird Prebacher Sandstein verwendet, dessen Quadern auch das Schloß der Kaiserin Friedrich, Friedrichshof, und das Berliner Reichstagsgebäude zieren. Die Kuppel erhält reichen Goldschmuck, und für die Innendecoration ist werthvolle Mosaik vorgesehen. Die Umgebung der Kapelle wird mit gärtnerischen Anlagen, Blumenparterres und Gebüschgruppen, ausgestattet; die vielgestaltigen Baumgruppen des an landschaftlichen Reizen so reichen Curparks bilden einen wirkungsvollen Hintergrund, von dem sich das neue Gotteshaus als eine Zierde Homburgs abheben wird.

Backfischgedanken.

Ach — wieviel Raum ist in jener kleinen Hütte — wenn ich nur erst ein liebend Paar wäre!

— Der Geizige zeigt nur Interesse für Interessen.

— Heimweh. „Weshalb geht denn der Müller immer Punkt 9 Uhr aus der Kneipe heim?“ „Na, sonst bereitet ihm seine Alte Heimweh!“

— Phlegma. Lehrerin: Elli nennen Sie ein Beispiel höchsten Phlegmas! — Höhere Tochter: Wenn beim Passiren eines Tunnels ein junger Mann neben einer jungen Dame regungslos sitzen bleibt.

— Opfermuthig. — Um Himmelswillen, wie kommst Du wieder nach Hause? Du fällst ja gar in die Stube hinein! — Ja, sieh', Liebchen, ich habe als getreuer Staatsbürger mit Aufopferung für das Vaterland gearbeitet, damit recht viel Biersteuer wird, und das macht so — so müde!

— Darum. A.: Du wirst doch auch eine Kleinigkeit für unsern Vereinsball geben? — B.: Nein, ich werde überhaupt ganz aus dem Verein scheiden; es hat ein Umschwung meiner Verhältnisse stattgefunden ..... A.: Hast Du etwa Pech gehabt? — B.: Das gerade nicht, aber meine Frau führt jetzt die Casse!

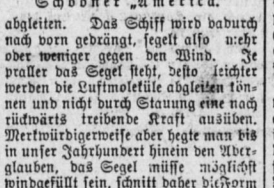
Segelschiffahrt.

Der menschliche Geist hat Jahrtausende lang an der Vervollkommnung der Schifffahrt gearbeitet, und die Erfindungen, die Kraft des Windes auszunutzen, sind noch lange nicht abgeschlossen. Die Grundgesetze der Segelkunst sind durch die wirkenden Naturkräfte gegeben. Jedes Schiff hat in der Höhenachse, also der Richtung des Mastes, einen Punkt, um den es sich seitlich dreht. Der Mast oberhalb wie unterhalb dieses Punktes zerfällt dadurch in zwei Hebelarme. Wirkt auf

Schiff des 17. Jahrhunderts.

den oberen eine Kraft ein, in diesem Falle das windgefüllte Segel, so muß der untere, sei es durch die Form des Fahrzeugs oder Ballast, gestützt werden, sonst schlägt dasselbe um.

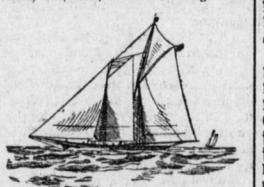
Weiter dreht sich das Schiff um einen Punkt in der Längsachse. Jede Kraft, die vor oder hinter diesem Punkt einwirkt, wird dasselbe nach der entsprechenden Richtung herumdrängen. Diese beiden Punkte bedingen bei einem Schiffe die Form desselben resp. das Gewicht des Ballastes, sowie die Größe und Stellung der Segel. Um die seitliche Abtrift zu verhindern, dient seit uralten Zeiten der Kiel, ein Brett oder eine Bohle, welche mit der schmalen Kante leicht durch das Wasser gleitet, deren breite Seite diesem jedoch Widerstand leistet, so daß das Schiff leicht nach vorn in der Längsachse, schwer dagegen seitlich sich bewegt. Die Grundprinzipien der Takelage sind auch heute noch dieselben wie zur Urzeiten. Stangen und Masten, an denen die Segel befestigt und hochgezogen werden, Taue, welche diese stützen, jene bewegen, ja die Formen der Segel haben sich der Hauptsache nach nicht geändert. Die



Linienschiff.

römischen und griechischen Schiffe waren in vieler Beziehung unseren heutigen Fahrzeugen ähnlich. Die Schifffahrt des Mittelalters dagegen befindet sich vielfach im Rückschritt gegen das Alterthum.* Auf die schnellfüßigen Trieren und Wikingerboote folgten durch Belastung der Fahrzeuge mit Kastellen und Plattformen für kämpfende Krieger dickbauchige, schwerfällige Constructionen, deren zweifelhafte Segeleigenschaften fast nur ein Treiben vor dem Winde gestatteten. Als späterhin durch die Einführung der Kanonen dem Ueberwassertheile noch größere Gewichte zugefügt wurden, wuchsen die Schiffe zu jenen unförmigen Kolossen heran, welche sich noch in der Form der dreieckigen Linienschiffe bis in unser Jahrhundert hinein erhalten haben.

Auch die Form der Segel war überaus unpraktisch. Beim Segeln am Winde soll die Leinwand eine schiefe Ebene bilden, auf welche die Molekule der bewegten Luft schräg von vorn oder seitlich einfallen, daran entlang und



Schooner „America.“

abgleiten. Das Schiff wird dadurch nach vorn gedrängt, segelt also mehr oder weniger gegen den Wind. Je praller das Segel steht, desto leichter werden die Luftmolekule abgleiten können und nicht durch Stauung eine nach rückwärts treibende Kraft ausüben. Merkwürdigerweise aber hegte man bis in unser Jahrhundert hinein den Aberglauben, das Segel müsse möglichst windgefüllt sein, schnitt daher die Form derselben so bauchig als möglich und freute sich der in großen Curven sich blähenden Leinwand. Es sah dies wohl sehr malerisch aus, hemmte aber jeden Fortgang des Schiffes, sobald die Brise seitlich oder von vorn einsetzte. Dazu kam, daß der Druck des Windes auf die hohen Seitenwände und Aufbauten der alten Fahrzeuge den Druck auf die zumal bei schwerem Wetter stark verkleinerten Segelflächen vollkommen paralysirte.

Erst Ende des vorigen Jahrhunderts gelangte man zu einem praktischeren Segelschnitt, und wenn auch die Leinwand noch immer sich stark bauschte, so erzielte man doch bessere Anwind-Eigenschaften. Die englischen und französischen Linienschiffe manövrirten leidlich gut, obwohl sie in unserem heutigen Sinne keine hervorragenden Segler waren. Im Jahre 1851 erschien der von Commodore Stevens erbaute Schooner „America“ un der englischen Küste und setzte die ganze Sportswelt, sowie Schiffbauer und Seeleute in Aufregung. Scharf im Vorschiffe, in feinen Linien nach dem Heck zu verlaufend, sah das niedrigbordige Fahrzeug gegen die englischen Concurrenten aus wie ein Hecht gegen eine Quappe. Die aus Baumwolle gefertigten Segel standen prall wie ein Brett. Fast spielend überwand der Schooner alle Gegner und heimste alle Preise, unter denen sich der noch heute so heiß umstrittene Americapokal befand, ein. Das Auftreten des Schooners „America“ bildete einen Wendepunkt in der Segelschifffahrt. Wie Schuppen fiel es den Schiffbauern beider Welten von den Augen. Die erste Folge davon war die Construction jener berühmten „Clipper“, welche den Paketdienst zwischen New York und San Francisco versahen. Die Fahrzeuge wurden lang, scharf, schmal und tief gebaut, so daß sie ohne Ballast umkippen mußten. Daher stammt auch der Name Clipper (d. h. Umkipper). Erst die Ladung schaffte die nöthige Stabilität. Die Raaen wurden breiter, die Segel standen prall und wurden,

San Francisco Clipper.

da die früheren alten Marssegel zu große Flächen darboten, welche viel Bedienungsmannschaften verlangten, in zwei gesonderte Segel getheilt. Der Sport wurde nun im Großen betrieben. Eine Reihe hervorragender Kapitäne nennt das Goldene Buch der San Franciscofahrer, welche im Wettstreit gegeneinander ihre stolzen Clipper durch Wind und Wetter dem Ziele zujagten. Mehr und mehr Segel packte man den Fahrzeugen auf; oftmals schoß die Sucht, möglichst viel Leinwand zu tragen, über das Ziel hinaus, und viele, damals angewendete Segel sind heute als unpraktisch verworfen worden.

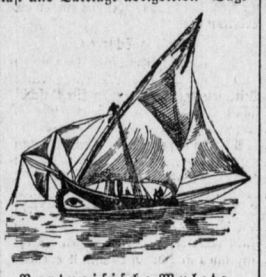
Dann entbrannte der Kampf zwischen den Dampfern und Segelschiffen. Wenn auch die ersteren schließlich als Sieger hervorgehen sollten, so haben sie doch die Segler nicht verdrängen können, ja in neuester Zeit concurrirt der schnelle Clipper hinsichtlich der Reisedauer und Sicherheit sogar wieder erfolgreich mit den Dampfern mittlerer Maschinenkraft. Die fortgeschrittene Technik im Schiffsbau bei Anwendung des Stahls und Eisens hat es ermöglicht, wahre Riesen von Seglern herzustellen. Rumpf, Masten, Raaen und Tauwerk sind von Stahl. Zierlich wie eine Yacht liegen die gewaltigen Fahrzeuge auf dem Wasser. Die praktische Construction der Takelage erspart eine zahlreiche Mannschaft. Viermastclipper mit achtundzwanzig Raaen werden

Clipper „Potosi“.

bequem von vierundzwanzig Matrosen bedient. Vielfach hat man auch den Schiffen kleine Hilfsmaschinen beigefügt, welche theils für die Bedienung der Segel, theils für die Fortbewegung in Windstillen gebraucht werden. Das größte Segelschiff der Welt, die „Potosi“, trägt die deutsche Flagge und befindet sich im Besitz des Rhederes F. Laisz zu Hamburg. Das Riesenfahrzeug mißt 4—5000 Tons, hat fünf Masten, von denen die ersten vier voll, das heißt mit sechs Raaen, der fünfte als Besahn getakelt sind.

Die deutschen Rhedereien sind bei der Segelschifffahrt der Welt nächst den Engländern am meisten betheiligt. Was die Schnelligkeit der modernen Clipper anbelangt, so sind bei frischer straffer Passatbrise schon vierzehn bis sechszehn Seemeilen in der Stunde geloggt worden, eine Geschwindigkeit, welche die der meisten Handelsdampfer bei Weitem übertrifft. Freilich sind solche Recorde Festtage für den Segler. Die mittlere Schnelligkeit des Clippers wird auf weiter Reise zehn Seemeilen in der Stunde nicht übersteigen.

Hatte der Sport einst auf die Entwickelung des modernen Segelschiffes epochemachend eingewirkt, so ist er doch in neuester Zeit Wege gewandelt, auf denen das Handelsfahrzeug nicht mehr folgen kann. Die heutige Yacht ist eine Rennmaschine, ein Erzeugniß menschlichen Scharfsinns, welches wohl eine schneidige Waffe ist, den früheren Gegner spielend zu schlagen, jedoch wegen Mangel an Raumeinhalt nicht geeignet ist, dem Handelsschiffe, welches ja nicht zum Vergnügen, sondern, um Geld zu verdienen, gebaut wird, als Muster zu dienen. Die frühere Rennyacht hatte einen tiefgehenden, schmalen, im Durchschnitt etwa wie ein V aussehenden Rumpf. Am Kiel waren schwere Bleimassen angebolzt, welche das Fahrzeug tief in das Wasser zogen, so daß nur geringer Freibord übrigblieb. Der Amerikaner Herreshof kam nun auf die Idee, daß vom eigentlichen Schiffe so viel weggeschnitten werden kann, daß nur noch genügend Tragkraft für Ballast und Takelage übrigbleibt. Dage-



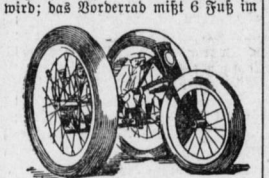
Portugiesische Muleta.

gen vermehrte er die Tiefe des Fahrzeugs dadurch, daß es statt des hohen Kieles eine schmale, hohe, breite Stahlplatte, welche den Bleiballast, in Form einer Cigarre horizontal im unteren Ende angebracht, trug. Die Tieflage rung des Ballastes gestattete es, die Segel bedeutend zu vergrößern, diese wiederum brauchten nur einen viel kleineren Schiffskörper durch das Wasser zu drängen, und so ist es erklärlich, daß derartig construirte Fahrzeuge die besten Segeleigenschaften haben müssen. Die Engländer verbesserten die Form wiederum etwas und construirten statt der Platte mit Bleicigarren einen, an verhältnißmäßig kleinem Schiffe, angebrachten Bleikiel.

Es ist der Vorschlag gemacht worden, nach den Rissen einer Yacht große Schiffe für den Passagierdienst zu bauen. Die Schnelligkeit eines Segelfahrzeugs wächst mit den vergrößerten Dimensionen. Läuft eine Yacht bei günstigem Winde vierzehn bis sechszehn Seemeilen, so müßte ein zehnfach größeres Fahrzeug derselben Construction mindestens fünfundzwanzig Seemeilen in der Stunde loggen, also jeden Schnelldampfer schlagen. Ob Gelegenheit dazu sein wird, ein derartiges Fahrzeug zu bauen, ist aber zweifelhaft, da Rheder bekanntlich sehr vorsichtig mit neuen Versuchen sind und auch die zu erwartenden Passagiere sich skeptisch gegen ein Segelfahrzeug verhalten würden.

Ein Riesen-Dreirad.

Zu den Curiositäten auf dem Gebiete des Radfahrwesens gehört ein Riesen-Dreirad, welches von einer Neu-Engländer Firma gebaut worden ist und das unsere Illustration veranschaulicht. Der Koloß, welcher von 8 Mann gefahren wird und dessen Gewicht sich auf ca. 2400 Pfund beläuft, ist derart construirt, daß jedes Hinterrad, deren Durchmesser 11 Fuß beträgt, für sich in Bewegung gesetzt wird; das Vorderrad mißt 6 Fuß im



Auf der Fahrt.

Durchmesser und die Gesammtlänge der Maschine beläuft sich auf 17 Fuß. Die Speichen der Hinterräder, deren Pneumatics 18 Zoll messen, sind einen halben Zoll dick, während diejenigen des Vorderrades nur halb so stark sind und sein Pneumatic 11 Zoll mißt. Dieses Riesen-Dreirad ist bereits zu Fahrten von Boston nach Brockton, Mass., 25 Meilen, und von dort nach Concord, N. H., 125 Meilen, benutzt worden.

Immer vorsichtig.

— Ich bitte schön, gnädige Frau, da steckt was im Muff drinn; ich trau mich nicht es rauszuziehen.

— Laß es nur drinn, Käthe, es ist eine Flasche „Hair Restorer“, die ich hineingesteckt, daß der Pelz den Sommer über die Haare nicht verliert. —

— Beruhigung. Fremder: „Wie, der kleine Junge soll mich ra- firen. . . . . ist das nicht zu gefährlich?“ Bader: „I bewahre. . . paß nur auf, daß Du Dich nicht in d' Hand schneid'st, Mazel!“

— Gewitzigt. „Komm', Männchen, Du kriegst einen Kuß!“ „Zeig' mal erst Deine beiden Hände vor!“ „Aber warum denn?“ „Du könntest eine Rechnung d'rin haben!“

— Unangenehm. Theaterdirector: „Hören Sie, lieber Herr Stiftler, ich kann mein Versprechen, Ihr Stück aufzuführen, leider nicht halten.“ Schriftsteller: „Ach, herrjeh! und ich habe schon daraufhin geheirathet!“

— Parirt. A.: „Mein Herr, Sie fixiren mich, als ob Sie mich für einen dummen Jungen hielten!“ B.: „Bitte! Im Gegentheil, ich halte Sie für einen ausgezeichneten Gedankenleser!“

Grausame Mode.

Die Vernichtung der Vogelwelt durch die häßliche Mode, Frauenhüte mit Vogelleichen zu verunzieren, nimmt immer größere Dimensionen an. Haben wir es schon auf's Tiefste zu beklagen, wenn der Südländer, um eine schmackhafte Auflage für seine Polenta zu haben, den kleinen Vögeln mit allen Arten von Mordinstrumenten nachstellt und sie zu Tausenden in Netzen fängt, um wie viel mehr müssen wir dem tiefsten Bedauern, ja der gerechten Entrüstung Ausdruck verleihen, wenn Millionen und Millionen der schönsten, farbenprächtigsten Vögel getödtet werden, um die Hüte der Frauenwelt zu schmücken. Ueberall, wo glänzend gefiederte Vogelarten vorkommen, nimmt man die Folgen dieses Vernichtungskampfes wahr, und man kann sich von den Folgen dieser Vernichtung nur dann eine Vorstellung machen, wenn man erwägt, daß die Mode nun schon seit 25 Jahren besteht und daß festgestellt ist, daß die Einfuhr von Vögeln in England allein jährlich 25—30 Millionen Stück und für das übrige Europa weitere 150 Millionen beträgt, so daß diese Modekrankheit seit ihrem Bestehen 2000—3000 Millionen Vögel erforderte. Daß dieser Massenmord auf die Existenz der Landwirthschaft in nachtheiliger, ja kaum mehr gutzumachender Weise einwirken muß, war vorauszusehen. Bereits veröden in den südlichen Ländern Europas die Wälder in erschreckender Weise, und nicht minder ist die Obstbaumzucht in Gefahr. Denn gegen die Ueberfälle schädlicher Insecten gibt es kein Mittel, wenn die kleinen Vögel fehlen. Und kein Land der Welt ist vor diesem Verheerungskriege sicher. Aus Ostindien erhielt ein Händler in London 400,000 Colibris, 6000 Paradiesvögel und an 400,000 verschiedenartige ostindische Vögel. In einem Versteigerungsraume, ebenfalls in London, wurden in vier Monaten über 800,000 ost- und westindische, wie brasilianische Vogelbälge, daneben noch Tausende von Fasanen und Paradiesvögeln ausgeboten. In Florida ist der Reiherbestand vernichtet, ebenso die Seeadler. Seine Rückfedern liefern die „Aigrette“; die weiße Feder ist sein Hochzeitsschmuck und muß deshalb während der Brutzeit gewonnen werden, wodurch auch das folgende Geschlecht zum Opfer fällt. Sind die Jungen ausgekommen, so ist es leicht, die Eltern, welche jene nicht verlassen wollen, zu fangen. Jede Aigrettefeder, so klein sie ist, weniger grausam aussehend als ein ganzer Vogel, bedeutet doch den grausamen Tod von mehr als einem Vogel; es bedeutet ein Nest voll schreiender Jungen, jammernd nach Futter, das nie kommt, bis der Hungertod das Geschrei verstummen läßt. In Marokko traf man noch vor zehn Jahren Tausende der schönen, goldhaubigen Kakadus; heute weiß der Kabylenjunge, der einen solchen Vogel sieht, nicht mehr, was das ist. In dem Departement der Rhonemündung sind Maschinen längs der Küste aufgestellt, die, aus Drähten gebildet, mit elektrischen Batterien in Verbindung stehen. Wenn die Schwalben, aus Afrika kommend, sich, vom Fluge über die See ermüdet, auf den Drähten niederlassen, so stürzen sie todt zu Boden. Die Leichen werden in großen Körben nach Paris an die Putzmacherinnen versandt. Seit mehreren Jahren, und dies ist ein sehr beachtenswerthes Anzeichen dafür, daß die farbenprächtigen Vögel des Südens so weit im Stadium der Vernichtung angelangt sind, daß sie nicht mehr ausreichen, die Geschmacksverirrung der Frauenwelt zu befriedigen, müssen auch unsere Finken, Lerchen, Stieglitze und Meisen der unsinnigen Mode zum Opfer fallen. Wie außereuropäische Staaten über diese Modesucht denken und schreiben, dafür gibt am besten eine Zeitung aus Tokio, Japan, Zeugniß, die u. A. sagt: „Es ist nicht genug, daß sich die Europäerinnen in Stahl und Fischbein einschnüren, sie verlangen zu ihrem Schmucke auch noch unsere schönen und nützlichen Vögel. Wenn sie sich aber mit diesen putzen, so ist das nicht allein ein schweres Unrecht gegen unseren Landbau, sondern auch geradezu ein Hohn gegen ihre europäische Civilisation.“ Gewiß eine harte, aber zutreffende und wohlverdiente Beurtheilung. Mit Widerwillen muß sich jede feinfühlige Frau von dieser Mode abwenden, die dem barbarischen Geschmacke der Indianer entspricht, aber in einem Volke, das Anspruch macht, zu den Culturvölkern zu gehören, unmöglich sein sollte. Es ist und bleibt eine Versündigung an der Natur, dieser Vernichtung ihrer schönsten Gebilde zur Befriedigung thörichter Eitelkeit; es ist aber auch eine Versündigung an dem, was dem Menschen und besonders dem Weibe das Heiligste sein sollte: das Mitleid, das Erbarmen. Welche gesittete Frau wird den Muth haben, nachdem diese Thatsache zur öffentlichen Kenntniß gebracht ist, sich noch mit Vogelleichen aufzuputzen? Mitschuldig an dem barbarischen Treiben ist jeder Käufer der meist zu Tode gemarterten Thierchen.

— Vom Stammtisch. — „Wie, einen Walfisch haben Sie auch schon erlegt, Herr Oberförster?“ — „Ja, mußte Beute aber schwimmen lassen, da Jagdtasche vergessen.“

— Kühner Traum. Herr (im Theater den eisernen Vorhang betrachtend): „Großartig! So einen sollt' ich als, wenn mein' Alte eklig wird, zwischen mir und ihr herunterlasse' könne'!“

— Genugthuung. — Sie haben soeben meiner Frau beim Tanzen auf den Fuß getreten; ich verlange Genugthuung. — Wohl. Da sitzt meine Frau. Gehen Sie hin und treten Sie ihr auch auf den Fuß!