

Deutsche Baudenkmäler.

Für die Erhaltung der deutschen Baudenkmäler hat in den letzten Jahren eine lebhaftere Bewegung eingeleitet, in deren Dienst sich u. a. bereits ein besonderer Verein u. ein eigenes Fachorgan — „Der Burgwart“ — gestellt haben. Ein Ergebnis dieser überaus merkwürdigen Bestrebungen ist die Wiederherstellung der Altenburg bei Bamberg, deren Vollendung man vor Kurzem feierlich begangen hat. Burg und Burg waren einst im Besitze des Kaisers Albrecht von Böhmen, den Kaiser Friedrich II. wegen Hochverrats 1250 hingerichtet ließ und den in neuerer Zeit Albrecht Braunschweig zum Helmschirm eines Trainerspiels gemacht hat. Von der damaligen Burg ist freilich heute kaum mehr ein Stein übrig; der Berg ging später in den Besitz der Bischöfe von Bamberg über, die sich hier eine luftige Sommerresidenz und eine Jagdschlösschen für ihre Zeitläufe erbauten. Im 16. Jahrhundert wurde aus dieser Burg ein mächtiges Festungsgebäude erbaut, das im Jahre 1632 durch den kaiserlichen Feldmarschall Albrecht von Wallenstein zerstört wurde. Die Burg wurde wieder aufgeführt und festungsartig umgeben. Schon wenig später richteten ein Bergwerk und Blei- und Zinkgruben an, und so geriet die Burg allmählich vollends in Verfall, bis vor



Die Altenburg bei Bamberg.

einigen Jahren in der Bürgerstadt von Bamberg der Wüstung weichen wurde, das alte Wahrzeichen der Stadt in verjüngter Gestalt wiederherzustellen. Der letzte Besitzer der verfallenen Gebäude, in denen er sich ein Heim zu recht gemacht hatte, war seit 1801 der bismarckische Leibarzt und Hofrat Dr. Marcus gewesen, ein Freund E. Th. Hoffmanns, den er hier jahrelang als Gast beherbergte. Als nach seinem Tode die Burg unter den Hammer kommen sollte, schloß sich ein Convent von Bamberger Bürgern zusammen und kaufte den Besitz um 4800 Gulden. Die jetzige Wiederherstellung ist vorzugsweise das Verdienst des Commune-Raths Heinrich Manz; als Bauleiter wirkte Ingenieur Gäßler.

Das alte Herzogtum Berg auf dem rechten Ufer des Niederrheins zwischen Ruhr und Sieg ist nicht nur eines der geschichtlich reichsten Gebiete des Deutschen Reiches, sondern auch reich an landschaftlichen Schönheiten und an Erinnerungen aus einer weissenhaften Zeit, in der die Herren und Grafen vom Berg sich ein stattliches Territorium unterwarfen.

Zwei gewaltige Baudenkmäler zeugen noch heute von dem kaiserlichen Walten der ehemaligen Grafen von Berg: der 1255 bis 1379 erbaute Bergische Dom zu Altenberg, sowie das bald nach 1133 gegründete Schloß Burg auf felsiger Höhe oberhalb der Wupper, das bis in das 16. Jahrhundert hinein der Sitz der Grafen und (seit 1380) der Herzöge von Berg war.

Wohlerhalten waren hier bis in die Gegenwart die mittelalterlichen Befestigungswerke, prächtig wie vor vielen Jahrhunderten die Aussicht von der altersgrauen Feste über die Berge und Flußthäler des Sauerlandes; aber der geschichtlich so bedeutungsvolle Bau zeigte deutliche Spuren des Verfalls. Da bildete sich in den ersten Regierungsjahren Kaiser Wilhelm's II. ein Schloßbauverein, der auch von dem Kaiser und der Rheinprovinz ansehnliche Zuwendungen erhielt, so daß dem Architekten Fischer aus Barmen die

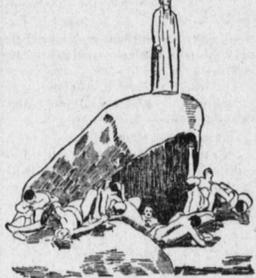
Kaiser Wilhelm-Brunnen auf Schloß Burg.

Wiederherstellung und der würdige Ausbau von Schloß Burg übertragen werden konnte. Der vom Kölner Erzbischof Engelbert I. erbaute zweistöckige Palast wurde zunächst restauriert. Alsdann führte man 1892 den Ausbau mit der Schloßkapelle auf. Im Obergeschoss des Palastes wurde ein heute schon recht ansehnliches Landesmuseum des Herzogtums Berg untergebracht. In großem Stil erfolgte die malerische Ausgestaltung des Ritterpavillons im Palast und der Kapelle. Für den Burghof stiftete Frhr. v. d. Seydt zu Elberfeld einen monumentalen Brunnen zur Erinnerung an den Besuch Kaiser Wilhelm's II. im Jahre 1899. Am 20. September ist nun in Anwesenheit von Vertretern der Regierung die feierliche Einweihung der von Spang ausgemalten Kapelle und des Kaiser-Wilhelm-Brunnens erfolgt. Der in romanischen Formen sich aufbauende Brunnen trägt die in energiegelichen Linien entworfenen Bronzestatue des Grafen Adolf, des Gründers der Burg und zusammen mit seinem Bruder Eberhard — der Eisenerzherzog von Altenberg, deren Gotteshaus der oben erwähnte Dom wurde. Das Standbild ist eine Schöpfung des Bildhauers Fritz Courbillier in Düsseldorf.

Das Dante-Denkmal Canciani's.

Seit Jahren ist keine so hervorragende und gewaltige Skulptur geschaffen worden, wie Alfonso Canciani's Dante-Denkmal ist. An Großartigkeit der Auffassung, am Schöpfung der Composition sucht es seinesgleichen. Kaiser Franz Josef hat wegen eines früheren Wertes dem jungen österreichischen Künstler einen Betrag von 2000 Gulden gegeben, damit er sich weiterbilden solle, aber der geniale Entwurf seines Denkmals ist bis jetzt vom österreichischen Staat nicht erworben worden, obwohl das Werk nach allgemeinem Urtheil als eine der hervorragendsten Monumental-Plastiken angesehen ist. Der Künstler mußte sich mit dem Rom-Verste der Wiener Akademie der bildenden Künste begnügen. Canciani's Dante macht auf den Beschauer einen außerordentlich frappierenden Eindruck, der immer tiefer wird, je länger man das Bild betrachtet. Doch oben auf mächtigem Felsblock steht Dante, der Dichter der „Göttlichen Komödie“, während tief unten die Gestalten des „Inferno“ sich im Staube winden.

Aus einem tiefen Erdspalt klimmen die Schatten der Unterwelt empor, jene Kammerrollen, von denen Dante sagt, daß für sie das Heil des wahren Lichtes schwindet. Zur Sonne wollen sie bringen, einer sucht dem anderen zuvorzukommen. Sie stoßen einander mit den Füßen, sie drängen mit Brust, Kopf und Händen aufeinander ein, trallen sich mit ihren Fingern in das Fleisch ihrer Beateiler, paden einander mit den Nägeln und wälzen sich



Das Dante-Denkmal von Alfonso Canciani.

ringend auf dem Felsen. Raum haben aber die Körper die Luft der Sonne verliert, so schießen zwei mächtige Felsensprünge schiefelnd aus dem Felsen hervor, umwinden die Leiber, drücken da eine Frau zu Boden, wälzen dort einen Mann, bis sich die Körper der aus der Hölle Entwichenen wie zu einem Knäuel zusammenballen. Auf den Gesichtern der noch Lebenden malt sich das Entsetzen. Nur ein einziger Mann findet noch Kraft genug, um die Faust zu erheben; drohend streckt er sie in die Höhe, als wollte er das harte Schicksal bei denen verlassen. Canciani hat von den Gestalten, die der Dichter in seiner „Hölle“ vorführt, eigentlich nur eine einzige dem Dargestellten getreu nachgebildet. Es ist die Figur des Grafen Ulpiano, der seine Nägel in den Schädel Roger's verkräutelt. Die erhabene Gestalt der Dante-Figur mit der strahlenden Diademe auf dem Haupte, die Hände gefestigt in majestätischer Ruhe, ist meisterhaft gegeben. Das ganze Werk ist von der Stimmung der Dante'schen Poesie erfüllt.

Genasam.



(Im August 1902.) A. (als es in der Sommerfrische drei Wochen lang jeden Tag geregnet hat): „Du, hör, etwas wärmer wird der Regen, glaubst du, nach und nach doch!“

Kindlich.



„Du, Mama, da schau' her, der Hund und der Ferkel spielen mit uns'riji Knallbonbon!“

Der Hautschmutz bei Naturvölkern.

Der Hautschmutz, der sich bei den Naturvölkern findet, ist ein interessantes Gegenstand der Naturgeschichte. Er ist ein Produkt der Hautsekretion und wird durch die Wärme der Sonne und die Feuchtigkeit der Luft in der Haut festgehalten. Er ist ein wichtiger Bestandteil der Hautpflege bei diesen Völkern.



Eine Tätowirung auf Samoa.

Entwicklungsstadium und den Bau seines Körpers hinein, indem er die Form des Körpers verändert und durch tiefe große Hautfalten die Lippen und die Nasenlöcher auf schiefelnde verunziert. Auch die Haut seines Körpers dünn ist als ein getarntes Schmuddeleinstrument; er spottet entsetzlicher Qualen, trägt sich auf die verschiedensten Arten Wunden bei, um auf der Haut Schriftzeichen oder Bilder anzubringen.



Narbenzeichnung bei einem Australier.

bitterer Geistesart und zu starker Ausbildung des Eigenbewußtseins des Arztes. Hieraus entspringt das Bedürfnis der Angehörigen eines Stammes, sich von denen eines anderen gleich auf den ersten Blick äußerlich zu unterscheiden, da es für schimpflich gilt, mit dem verachteten Gegner verwechselt zu werden. Da der Mensch in dem vorgängigen Jährlingsalter, kommt er sich ausstößt, nichts vorfindet, dessen er nicht begehrt werden könnte, so nimmt er seine Zukunft zu Mitteln, die seinem Körper unauslöschlich anhaften. So entsteht die Tätowirung. Diese besteht aber auf der niederen Stufe in nichts anderem als in der Erzeugung von tiefen Hautnarben durch beständiges Abreiben des auf der beidseitigen Wunde sich bildenden Schorfes. Diese Narbenzeichnung hat demnach den Zweck von Stammesbezeichnung. Bei der Tätowirung spielt auch die Hautfarbe eine Rolle. Während bei der Tätowirung oder Narbenzeichnung, wie sie zur Unterscheidung von



Tätowirter Neuseeländer.

echter Tätowirung genannt werden muß, sich bei dunkelfarbigen Völkern findet, spielt die letztere bei den hellhäutigen eine große Rolle. Da die Tätowirung die Ueberführung von Rauh oder dunkeln Farbstoffen in die mit Instrumenten verkrüppelten Wunden der Haut bedingt, ist es selbstverständlich, daß solche Abzeichen auf heller Hautfarbe am deutlichsten sichtbar werden.

Nach Noell gibt es auf der ganzen Erde kein Volk, das das Tätowiren des Körpers nicht einst ausübte oder noch jetzt ausübt. In vielen Fällen mag, wie dieser Forscher annimmt, der unterganischen Tätowirung die vorgängliche, abwaschbare Bemalung vorausgegangen sein.

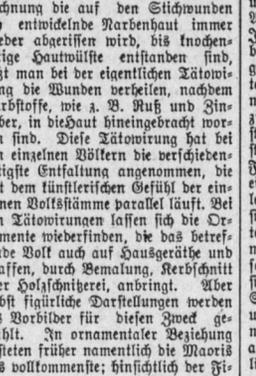
Was zunächst die Bemalung angeht, so wird zu diesem Zweck eine große Anzahl von Farben angewandt; am beliebtesten sind aber roth, weiß, schwarz, gelb, blau und grün. Unter sämtlichen Farben sind bei allen Völkern der Erde das Roth das hervorragendste Farbmittel; namentlich spielt es bei den Indianern Nordamerikas eine große Rolle. Manche Stämme färben den ganzen Körper roth, während andere in Ermange-

Der magnetische Nordpol.

Die Mode ist bekanntlich unumschränkt Herrscherin über das weibliche Geschlecht, weil sie ihm zu jeder Jahreszeit vor Augen hält, daß ein weibliches Geschöpf nur dann wirklich schön sei, wenn es sich unbedingt nach Frau Mode und ihren strengen Formen richtet. Sie ist absolute Herrscherin auf ihrem Gebiet, und niemand, weder Manneswelt, noch Verstand, Vernunft oder Wissenschaft, haben ihr das Feld freitlich machen können. Sie schlug allen ein Schnippchen, kümmerte sich um nichts als sich selbst und that, was ihr gut dünnte. Aber da kam eines Tages doch ein Stürmer, nämlich das Automobil. Frau Mode beachtete den neuen Gegner nicht; sie setzte ihre hübsch gepuderten Damen in ihrer gewöhnlichen Toilette auf das Automobil und betrachtete letzteres nur als Mittel, um diese ihre Schöpfung noch besser werten zu lassen. Aber das Automobil dachte anders. Raum war es mit seiner schönen Last draußen auf den Landstraßen, da zeigte es seine wahre Natur. Unter den Rädern wirbelten gewaltige Staubwolken empor, daß die hübschen Toiletten bald ausfahlen wie graue Mähdäse. Der scharfe Luftzug ging bei kühlem Weiter durch die leichten Gewänder hindurch, daß die Inoffizien zitterten und froren. Die Augen tränten, und die Federbütle wurden bald eine Meute des Windes. Und als schließlich noch ein Regenhauch einwirkte, da war es mit der Herrlichkeit ganz und gar vorbei. Frau Mode war glänzend unterlegen und mußte sich mit Anstand aus der Affaire zu ziehen suchen, denn ihre Jüngertinnen wollten vom Automobiltransport nicht lassen. Also mit den gewöhnlichen auf Schönheit berechneten Costümen war es nichts, und sie mußte senkend dem Nützlichkeitsprinzip harte Concessionen machen. So stellt denn das moderne Automobil sich einen Anspruch dar, bei dem der Hübschheit auf die Nützlichkeitsprinzipien aufzugeben ist. Und selbst über die letztere läßt sich mit gewissen Rechten noch streiten, denn manchmal gleicht ein Automobilistenpaar überhaupst keinen Menschen mehr. Im Sommer kann man sie für Erd- oder Grubenarbeiter, für Steinklopfer oder sonst was halten, und im Winter ähneln sie zehnmal mehr den Eskimos und Lappländern als civilisirten Menschen. Das liegt aber nur am Stoff. Im Sommer trägt der Automobilist wasserfestes Leinen, Leder, oder Gummimantel, dazu eine entsprechende Kappe, Lederschuhe und oftmals hohe Gamaschen oder Beinbinden. Treten dann noch Schutzbrillen für die Augen nebst Kragen, Ohren- und Radenschützer hinzu, dann kann man ihn auch ebenso gut für einen Lauder halten. „Sie“ natürlich hält sich an feinerer Stoffe. Elegante Waterprooßs, besonders hergerichtete Regenstoffe oder ganz garles, weiches Leder umhüllen dann die mehr oder minder zarte Gestalt, und eine feste Automobilbrille macht sich meistens sehr nett. Für große Touren, für die ja diese Specialcostüme allein erforderlich sind, kommen dann noch die unermüdlichen Schutzbrillen oder wenigstens dicke Schleier hinzu, so daß die Automobilistin mehr einer Heräms-Infant als einer Modedame gleicht. Soweit ist die Sache für den Sommer noch ganz gut und — nicht zu tollpfeilig. Aber wehe dem Ehemann, dessen Gattin auch im Winter Automobilistin sein will. Dann wird die Geschickte schon ein bißchen theurer. Winterautomobilbrille bestehen nämlich ganz aus Pelz, so daß ihr Besitzer verzeiweltliche Rehmlichkeit mit einem Nordpolfahrer hat. Wenn er aber mit einem Mantel aus Renntierfell versehen ist, dann braucht sie schon mindestens ein ganzes Collium aus Sealstin, das gerade nicht allzu billig ist. Und hier hat Frau Mode dann auch wieder ein hartes Feld der Thätigkeit, je nach den Besitzorten, die momentan modern sind.

Die Mode ist bekanntlich unumschränkt Herrscherin über das weibliche Geschlecht, weil sie ihm zu jeder Jahreszeit vor Augen hält, daß ein weibliches Geschöpf nur dann wirklich schön sei, wenn es sich unbedingt nach Frau Mode und ihren strengen Formen richtet. Sie ist absolute Herrscherin auf ihrem Gebiet, und niemand, weder Manneswelt, noch Verstand, Vernunft oder Wissenschaft, haben ihr das Feld freitlich machen können. Sie schlug allen ein Schnippchen, kümmerte sich um nichts als sich selbst und that, was ihr gut dünnte. Aber da kam eines Tages doch ein Stürmer, nämlich das Automobil. Frau Mode beachtete den neuen Gegner nicht; sie setzte ihre hübsch gepuderten Damen in ihrer gewöhnlichen Toilette auf das Automobil und betrachtete letzteres nur als Mittel, um diese ihre Schöpfung noch besser werten zu lassen. Aber das Automobil dachte anders. Raum war es mit seiner schönen Last draußen auf den Landstraßen, da zeigte es seine wahre Natur. Unter den Rädern wirbelten gewaltige Staubwolken empor, daß die hübschen Toiletten bald ausfahlen wie graue Mähdäse. Der scharfe Luftzug ging bei kühlem Weiter durch die leichten Gewänder hindurch, daß die Inoffizien zitterten und froren. Die Augen tränten, und die Federbütle wurden bald eine Meute des Windes. Und als schließlich noch ein Regenhauch einwirkte, da war es mit der Herrlichkeit ganz und gar vorbei. Frau Mode war glänzend unterlegen und mußte sich mit Anstand aus der Affaire zu ziehen suchen, denn ihre Jüngertinnen wollten vom Automobiltransport nicht lassen. Also mit den gewöhnlichen auf Schönheit berechneten Costümen war es nichts, und sie mußte senkend dem Nützlichkeitsprinzip harte Concessionen machen. So stellt denn das moderne Automobil sich einen Anspruch dar, bei dem der Hübschheit auf die Nützlichkeitsprinzipien aufzugeben ist. Und selbst über die letztere läßt sich mit gewissen Rechten noch streiten, denn manchmal gleicht ein Automobilistenpaar überhaupst keinen Menschen mehr. Im Sommer kann man sie für Erd- oder Grubenarbeiter, für Steinklopfer oder sonst was halten, und im Winter ähneln sie zehnmal mehr den Eskimos und Lappländern als civilisirten Menschen. Das liegt aber nur am Stoff. Im Sommer trägt der Automobilist wasserfestes Leinen, Leder, oder Gummimantel, dazu eine entsprechende Kappe, Lederschuhe und oftmals hohe Gamaschen oder Beinbinden. Treten dann noch Schutzbrillen für die Augen nebst Kragen, Ohren- und Radenschützer hinzu, dann kann man ihn auch ebenso gut für einen Lauder halten. „Sie“ natürlich hält sich an feinerer Stoffe. Elegante Waterprooßs, besonders hergerichtete Regenstoffe oder ganz garles, weiches Leder umhüllen dann die mehr oder minder zarte Gestalt, und eine feste Automobilbrille macht sich meistens sehr nett. Für große Touren, für die ja diese Specialcostüme allein erforderlich sind, kommen dann noch die unermüdlichen Schutzbrillen oder wenigstens dicke Schleier hinzu, so daß die Automobilistin mehr einer Heräms-Infant als einer Modedame gleicht. Soweit ist die Sache für den Sommer noch ganz gut und — nicht zu tollpfeilig. Aber wehe dem Ehemann, dessen Gattin auch im Winter Automobilistin sein will. Dann wird die Geschickte schon ein bißchen theurer. Winterautomobilbrille bestehen nämlich ganz aus Pelz, so daß ihr Besitzer verzeiweltliche Rehmlichkeit mit einem Nordpolfahrer hat. Wenn er aber mit einem Mantel aus Renntierfell versehen ist, dann braucht sie schon mindestens ein ganzes Collium aus Sealstin, das gerade nicht allzu billig ist. Und hier hat Frau Mode dann auch wieder ein hartes Feld der Thätigkeit, je nach den Besitzorten, die momentan modern sind.

Die Mode ist bekanntlich unumschränkt Herrscherin über das weibliche Geschlecht, weil sie ihm zu jeder Jahreszeit vor Augen hält, daß ein weibliches Geschöpf nur dann wirklich schön sei, wenn es sich unbedingt nach Frau Mode und ihren strengen Formen richtet. Sie ist absolute Herrscherin auf ihrem Gebiet, und niemand, weder Manneswelt, noch Verstand, Vernunft oder Wissenschaft, haben ihr das Feld freitlich machen können. Sie schlug allen ein Schnippchen, kümmerte sich um nichts als sich selbst und that, was ihr gut dünnte. Aber da kam eines Tages doch ein Stürmer, nämlich das Automobil. Frau Mode beachtete den neuen Gegner nicht; sie setzte ihre hübsch gepuderten Damen in ihrer gewöhnlichen Toilette auf das Automobil und betrachtete letzteres nur als Mittel, um diese ihre Schöpfung noch besser werten zu lassen. Aber das Automobil dachte anders. Raum war es mit seiner schönen Last draußen auf den Landstraßen, da zeigte es seine wahre Natur. Unter den Rädern wirbelten gewaltige Staubwolken empor, daß die hübschen Toiletten bald ausfahlen wie graue Mähdäse. Der scharfe Luftzug ging bei kühlem Weiter durch die leichten Gewänder hindurch, daß die Inoffizien zitterten und froren. Die Augen tränten, und die Federbütle wurden bald eine Meute des Windes. Und als schließlich noch ein Regenhauch einwirkte, da war es mit der Herrlichkeit ganz und gar vorbei. Frau Mode war glänzend unterlegen und mußte sich mit Anstand aus der Affaire zu ziehen suchen, denn ihre Jüngertinnen wollten vom Automobiltransport nicht lassen. Also mit den gewöhnlichen auf Schönheit berechneten Costümen war es nichts, und sie mußte senkend dem Nützlichkeitsprinzip harte Concessionen machen. So stellt denn das moderne Automobil sich einen Anspruch dar, bei dem der Hübschheit auf die Nützlichkeitsprinzipien aufzugeben ist. Und selbst über die letztere läßt sich mit gewissen Rechten noch streiten, denn manchmal gleicht ein Automobilistenpaar überhaupst keinen Menschen mehr. Im Sommer kann man sie für Erd- oder Grubenarbeiter, für Steinklopfer oder sonst was halten, und im Winter ähneln sie zehnmal mehr den Eskimos und Lappländern als civilisirten Menschen. Das liegt aber nur am Stoff. Im Sommer trägt der Automobilist wasserfestes Leinen, Leder, oder Gummimantel, dazu eine entsprechende Kappe, Lederschuhe und oftmals hohe Gamaschen oder Beinbinden. Treten dann noch Schutzbrillen für die Augen nebst Kragen, Ohren- und Radenschützer hinzu, dann kann man ihn auch ebenso gut für einen Lauder halten. „Sie“ natürlich hält sich an feinerer Stoffe. Elegante Waterprooßs, besonders hergerichtete Regenstoffe oder ganz garles, weiches Leder umhüllen dann die mehr oder minder zarte Gestalt, und eine feste Automobilbrille macht sich meistens sehr nett. Für große Touren, für die ja diese Specialcostüme allein erforderlich sind, kommen dann noch die unermüdlichen Schutzbrillen oder wenigstens dicke Schleier hinzu, so daß die Automobilistin mehr einer Heräms-Infant als einer Modedame gleicht. Soweit ist die Sache für den Sommer noch ganz gut und — nicht zu tollpfeilig. Aber wehe dem Ehemann, dessen Gattin auch im Winter Automobilistin sein will. Dann wird die Geschickte schon ein bißchen theurer. Winterautomobilbrille bestehen nämlich ganz aus Pelz, so daß ihr Besitzer verzeiweltliche Rehmlichkeit mit einem Nordpolfahrer hat. Wenn er aber mit einem Mantel aus Renntierfell versehen ist, dann braucht sie schon mindestens ein ganzes Collium aus Sealstin, das gerade nicht allzu billig ist. Und hier hat Frau Mode dann auch wieder ein hartes Feld der Thätigkeit, je nach den Besitzorten, die momentan modern sind.



Tätowirte Japaner.

gurenzeichnung aber dürften die Japaner, deren Körper theilweise mit den schönsten, künstlich ausgeführten figuralischen Darstellungen teppichartig bedeckt ist, den ersten Rang einnehmen. Als Werkzeug zur Ausführung der Tätowirung werden bei den einzelnen Völkern die verschiedenartigsten Instrumente verwendet, meist ist es ein Holzstäbchen, in das eine Nadel im Winkel eingesteckt ist. In Japan bedient man sich hierzu kleiner Holzstäbchen, in die vorn eine größere Anzahl von Nadeln eingesteckt ist, die nebeneinander in einer Reihe stehen. Die Manipulationen mit diesen Instrumenten ist meist außerordentlich schmerzhaft und ganz dau lang, die Standhaftigkeit im Ertragen von körperlichen Leiden zu erproben.

Doch besteht die Tätowirung nicht nur bei auf tiefer Culturstufe stehenden Menschen, soar ein Theil der heutigen Bevölkerung Europas tätowirt sich noch jetzt zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Nicht nur Seeleute, Reisende, Soldaten, herumziehende Artisten üben die Sitte, indem sie ihrem Beruf entsprechende Embleme auf die Haut bringen, sondern auch verschiedene Handwerker, namentlich Schächter schmücken auf solche Weise Theile ihrer Haut. Dieser Haug ist in Europa sojar sehr weit verbreitet. Die Europäer bringen sich diese Abzeichen durch drei bis vier Nadeln bei, die mit Ausnahme ihrer Spitzen durch einen Haden umwickelt und verbunden sind und durch leichte Hammerstöße in den Körper getrieben werden. Als Farbstoffe werden Lurche, Tinte, Zinnober, Indigo und Berliner Blau verwendet. Die fast unzerstörbaren Tätowirungen lassen sich höchstens durch Keilung mit Säuren bis auf eine leichte Narbe wegbringen.

Nach Noell gibt es auf der ganzen Erde kein Volk, das das Tätowiren des Körpers nicht einst ausübte oder noch jetzt ausübt. In vielen Fällen mag, wie dieser Forscher annimmt, der unterganischen Tätowirung die vorgängliche, abwaschbare Bemalung vorausgegangen sein.

Was zunächst die Bemalung angeht, so wird zu diesem Zweck eine große Anzahl von Farben angewandt; am beliebtesten sind aber roth, weiß, schwarz, gelb, blau und grün. Unter sämtlichen Farben sind bei allen Völkern der Erde das Roth das hervorragendste Farbmittel; namentlich spielt es bei den Indianern Nordamerikas eine große Rolle. Manche Stämme färben den ganzen Körper roth, während andere in Ermange-

lunge von Farben das Gesicht mit rothem Ton und farbigen Erden einschmierten.

In Afrika ist die Sitte des Bemalens mit Roth überall verbreitet. Sie findet sich bei der Bevölkerung der Westküste wie im centralen Afrika. Auch aus verschiedenen Theilen Afrikas lassen sich Bemalungen mit rothen Farben nachweisen. Die schwarze Farbe ist ebenfalls bei vielen Völkern sehr verbreitet. Da sie sich auf der lichten Haut hellgefärbter Stämme deutlich abhebt, so zeigen dementsprechende zahlreiche hellgefärbte Naturmenschen diesen Hautschmutz. So findet sich die Schwarzfärbung bei einer Anzahl von Indianerstämmen, unter denen die Batairi und Yuma in Brasilien, Botoboto, Patagonier und Feuerländer, Guahab, Pueblos, Californier und Maya-Völker hervorzuheben sind. Die gelbe Farbe findet sich vorwiegend bei gelben und gelbbraunen Rassen in Gebrauch, so bei verschiedenen Indianerstämmen, Siamesen und Birmanen. Im nördlichen und südlichen Amerika ist auch die blaue Farbe verbreitet, mit der sich verschiedene Indianerstämme phantastisch bemalen.

Da der durch die Bemalung hervorgerufene Hautschmutz ein leicht vergängliches Dasein hat, so sah der Mensch früh genöthigt, zu anderen mehr Dauer verprechenden Mitteln seine Zuflucht zu nehmen. So entwickelte sich zuerst die Narbenzeichnung. Als Operationsgegenstände dienten und dienen noch heute Dornen, Knochen, Muschelschale und Haifischgähne. Während bei der Narbenzeichnung die auf den Schilddrüsen sich entwickelnde Narbenhaut immer wieder abgerieben wird, bis knochenartige Hautwülste entstanden sind, läßt man bei der eigentlichen Tätowirung die Wunden verheilen, nachdem Farbstoffe, wie z. B. Ruß und Zinnober, in die Haut hineingebracht worden sind. Diese Tätowirung hat bei den einzelnen Völkern die verschiedenartigste Entfaltung angenommen, mit dem künstlerischen Gefühl der einzelnen Völkstämme parallel läuft. Bei den Tätowirungen lassen sich die Ornamente wiederfinden, die das betreffende Volk auch auf Hausgeräthe und Waffen, durch Bemalung, Kerbschnitt oder Holzschnitzerei, anbringt. Aber selbst figurliche Darstellungen werden als Vorbilder für diesen Zweck gewählt. In ornamentaler Beziehung leisteten früher namentlich die Maoris das Vollkommenste; hinsichtlich der Fi-

Der magnetische Nordpol.

Im nächsten Sommer geht aus Norwegen eine Polar-Expedition ab, die die Erforschung des magnetischen Nordpols zum Ziele hat und von dem norwegischen Capitän Roald Amundsen, einem wissenschaftlich gebildeten Seeman, in's Werk gesetzt wird. Amundsen ist jetzt dollauf mit den Vorbereitungen beschäftigt. Das Expeditionsschiff, ein kleines Fangfahrzeuq Namens „Gjøa“, wurde bereits seiner künftigen Bestimmung entsprechend hergerichtet. Es macht, wie alle Eismeerfangschiffe, äußerlich nur einen bescheidenen Eindruck, ist aber trotz seiner 15 Jahre ein starkes Fahrzeug. Der ganze Kumpf wurde mit einer dicken Eisenhaut versehen, und im Innern ist es mit starken Balken versteift. Zur Feuerung der Maschine ist Petroleum bestimmt, wozu 15.000 Liter mitgenommen werden. Mit Hilfe sinnreicher Einrichtungen ist ein einziger Mann im Stande, das Fahrzeug zu manövriren. Dies wird dadurch erreicht, daß sich am Steuer ein Apparat befindet, mit dem die Maschine regulirt werden kann. Praktische Einrichtungen sind auch um so mehr am Platze, als Amundsen's Expedition nur acht Mitglieder umfaßt. Ihnen steht eine schwierige Aufgabe bevor. Der magnetische Nordpol, der im Jahre 1831 von dem berühmten James Ross gefunden wurde, liegt an der Westküste der Insel Boothia Felix. Die Expedition muß die Ostküste dieser Insel zu erreichen suchen, um hier zu überwintern und im folgenden Frühjahr mittels Schlitzen zum magnetischen Pol vorzudringen. Dort ist es dann Aufgabe der Expedition, festzustellen, ob der magnetische Pol, wie vermutet wird, seine Lage verändert hat.

Die Mode ist bekanntlich unumschränkt Herrscherin über das weibliche Geschlecht, weil sie ihm zu jeder Jahreszeit vor Augen hält, daß ein weibliches Geschöpf nur dann wirklich schön sei, wenn es sich unbedingt nach Frau Mode und ihren strengen Formen richtet. Sie ist absolute Herrscherin auf ihrem Gebiet, und niemand, weder Manneswelt, noch Verstand, Vernunft oder Wissenschaft, haben ihr das Feld freitlich machen können. Sie schlug allen ein Schnippchen, kümmerte sich um nichts als sich selbst und that, was ihr gut dünnte. Aber da kam eines Tages doch ein Stürmer, nämlich das Automobil. Frau Mode beachtete den neuen Gegner nicht; sie setzte ihre hübsch gepuderten Damen in ihrer gewöhnlichen Toilette auf das Automobil und betrachtete letzteres nur als Mittel, um diese ihre Schöpfung noch besser werten zu lassen. Aber das Automobil dachte anders. Raum war es mit seiner schönen Last draußen auf den Landstraßen, da zeigte es seine wahre Natur. Unter den Rädern wirbelten gewaltige Staubwolken empor, daß die hübschen Toiletten bald ausfahlen wie graue Mähdäse. Der scharfe Luftzug ging bei kühlem Weiter durch die leichten Gewänder hindurch, daß die Inoffizien zitterten und froren. Die Augen tränten, und die Federbütle wurden bald eine Meute des Windes. Und als schließlich noch ein Regenhauch einwirkte, da war es mit der Herrlichkeit ganz und gar vorbei. Frau Mode war glänzend unterlegen und mußte sich mit Anstand aus der Affaire zu ziehen suchen, denn ihre Jüngertinnen wollten vom Automobiltransport nicht lassen. Also mit den gewöhnlichen auf Schönheit berechneten Costümen war es nichts, und sie mußte senkend dem Nützlichkeitsprinzip harte Concessionen machen. So stellt denn das moderne Automobil sich einen Anspruch dar, bei dem der Hübschheit auf die Nützlichkeitsprinzipien aufzugeben ist. Und selbst über die letztere läßt sich mit gewissen Rechten noch streiten, denn manchmal gleicht ein Automobilistenpaar überhaupst keinen Menschen mehr. Im Sommer kann man sie für Erd- oder Grubenarbeiter, für Steinklopfer oder sonst was halten, und im Winter ähneln sie zehnmal mehr den Eskimos und Lappländern als civilisirten Menschen. Das liegt aber nur am Stoff. Im Sommer trägt der Automobilist wasserfestes Leinen, Leder, oder Gummimantel, dazu eine entsprechende Kappe, Lederschuhe und oftmals hohe Gamaschen oder Beinbinden. Treten dann noch Schutzbrillen für die Augen nebst Kragen, Ohren- und Radenschützer hinzu, dann kann man ihn auch ebenso gut für einen Lauder halten. „Sie“ natürlich hält sich an feinerer Stoffe. Elegante Waterprooßs, besonders hergerichtete Regenstoffe oder ganz garles, weiches Leder umhüllen dann die mehr oder minder zarte Gestalt, und eine feste Automobilbrille macht sich meistens sehr nett. Für große Touren, für die ja diese Specialcostüme allein erforderlich sind, kommen dann noch die unermüdlichen Schutzbrillen oder wenigstens dicke Schleier hinzu, so daß die Automobilistin mehr einer Heräms-Infant als einer Modedame gleicht. Soweit ist die Sache für den Sommer noch ganz gut und — nicht zu tollpfeilig. Aber wehe dem Ehemann, dessen Gattin auch im Winter Automobilistin sein will. Dann wird die Geschickte schon ein bißchen theurer. Winterautomobilbrille bestehen nämlich ganz aus Pelz, so daß ihr Besitzer verzeiweltliche Rehmlichkeit mit einem Nordpolfahrer hat. Wenn er aber mit einem Mantel aus Renntierfell versehen ist, dann braucht sie schon mindestens ein ganzes Collium aus Sealstin, das gerade nicht allzu billig ist. Und hier hat Frau Mode dann auch wieder ein hartes Feld der Thätigkeit, je nach den Besitzorten, die momentan modern sind.

Die Mode ist bekanntlich unumschränkt Herrscherin über das weibliche Geschlecht, weil sie ihm zu jeder Jahreszeit vor Augen hält, daß ein weibliches Geschöpf nur dann wirklich schön sei, wenn es sich unbedingt nach Frau Mode und ihren strengen Formen richtet. Sie ist absolute Herrscherin auf ihrem Gebiet, und niemand, weder Manneswelt, noch Verstand, Vernunft oder Wissenschaft, haben ihr das Feld freitlich machen können. Sie schlug allen ein Schnippchen, kümmerte sich um nichts als sich selbst und that, was ihr gut dünnte. Aber da kam eines Tages doch ein Stürmer, nämlich das Automobil. Frau Mode beachtete den neuen Gegner nicht; sie setzte ihre hübsch gepuderten Damen in ihrer gewöhnlichen Toilette auf das Automobil und betrachtete letzteres nur als Mittel, um diese ihre Schöpfung noch besser werten zu lassen. Aber das Automobil dachte anders. Raum war es mit seiner schönen Last draußen auf den Landstraßen, da zeigte es seine wahre Natur. Unter den Rädern wirbelten gewaltige Staubwolken empor, daß die hübschen Toiletten bald ausfahlen wie graue Mähdäse. Der scharfe Luftzug ging bei kühlem Weiter durch die leichten Gewänder hindurch, daß die Inoffizien zitterten und froren. Die Augen tränten, und die Federbütle wurden bald eine Meute des Windes. Und als schließlich noch ein Regenhauch einwirkte, da war es mit der Herrlichkeit ganz und gar vorbei. Frau Mode war glänzend unterlegen und mußte sich mit Anstand aus der Affaire zu ziehen suchen, denn ihre Jüngertinnen wollten vom Automobiltransport nicht lassen. Also mit den gewöhnlichen auf Schönheit berechneten Costümen war es nichts, und sie mußte senkend dem Nützlichkeitsprinzip harte Concessionen machen. So stellt denn das moderne Automobil sich einen Anspruch dar, bei dem der Hübschheit auf die Nützlichkeitsprinzipien aufzugeben ist. Und selbst über die letztere läßt sich mit gewissen Rechten noch streiten, denn manchmal gleicht ein Automobilistenpaar überhaupst keinen Menschen mehr. Im Sommer kann man sie für Erd- oder Grubenarbeiter, für Steinklopfer oder sonst was halten, und im Winter ähneln sie zehnmal mehr den Eskimos und Lappländern als civilisirten Menschen. Das liegt aber nur am Stoff. Im Sommer trägt der Automobilist wasserfestes Leinen, Leder, oder Gummimantel, dazu eine entsprechende Kappe, Lederschuhe und oftmals hohe Gamaschen oder Beinbinden. Treten dann noch Schutzbrillen für die Augen nebst Kragen, Ohren- und Radenschützer hinzu, dann kann man ihn auch ebenso gut für einen Lauder halten. „Sie“ natürlich hält sich an feinerer Stoffe. Elegante Waterprooßs, besonders hergerichtete Regenstoffe oder ganz garles, weiches Leder umhüllen dann die mehr oder minder zarte Gestalt, und eine feste Automobilbrille macht sich meistens sehr nett. Für große Touren, für die ja diese Specialcostüme allein erforderlich sind, kommen dann noch die unermüdlichen Schutzbrillen oder wenigstens dicke Schleier hinzu, so daß die Automobilistin mehr einer Heräms-Infant als einer Modedame gleicht. Soweit ist die Sache für den Sommer noch ganz gut und — nicht zu tollpfeilig. Aber wehe dem Ehemann, dessen Gattin auch im Winter Automobilistin sein will. Dann wird die Geschickte schon ein bißchen theurer. Winterautomobilbrille bestehen nämlich ganz aus Pelz, so daß ihr Besitzer verzeiweltliche Rehmlichkeit mit einem Nordpolfahrer hat. Wenn er aber mit einem Mantel aus Renntierfell versehen ist, dann braucht sie schon mindestens ein ganzes Collium aus Sealstin, das gerade nicht allzu billig ist. Und hier hat Frau Mode dann auch wieder ein hartes Feld der Thätigkeit, je nach den Besitzorten, die momentan modern sind.

Die Mode ist bekanntlich unumschränkt Herrscherin über das weibliche Geschlecht, weil sie ihm zu jeder Jahreszeit vor Augen hält, daß ein weibliches Geschöpf nur dann wirklich schön sei, wenn es sich unbedingt nach Frau Mode und ihren strengen Formen richtet. Sie ist absolute Herrscherin auf ihrem Gebiet, und niemand, weder Manneswelt, noch Verstand, Vernunft oder Wissenschaft, haben ihr das Feld freitlich machen können. Sie schlug allen ein Schnippchen, kümmerte sich um nichts als sich selbst und that, was ihr gut dünnte. Aber da kam eines Tages doch ein Stürmer, nämlich das Automobil. Frau Mode beachtete den neuen Gegner nicht; sie setzte ihre hübsch gepuderten Damen in ihrer gewöhnlichen Toilette auf das Automobil und betrachtete letzteres nur als Mittel, um diese ihre Schöpfung noch besser werten zu lassen. Aber das Automobil dachte anders. Raum war es mit seiner schönen Last draußen auf den Landstraßen, da zeigte es seine wahre Natur. Unter den Rädern wirbelten gewaltige Staubwolken empor, daß die hübschen Toiletten bald ausfahlen wie graue Mähdäse. Der scharfe Luftzug ging bei kühlem Weiter durch die leichten Gewänder hindurch, daß die Inoffizien zitterten und froren. Die Augen tränten, und die Federbütle wurden bald eine Meute des Windes. Und als schließlich noch ein Regenhauch einwirkte, da war es mit der Herrlichkeit ganz und gar vorbei. Frau Mode war glänzend unterlegen und mußte sich mit Anstand aus der Affaire zu ziehen suchen, denn ihre Jüngertinnen wollten vom Automobiltransport nicht lassen. Also mit den gewöhnlichen auf Schönheit berechneten Costümen war es nichts, und sie mußte senkend dem Nützlichkeitsprinzip harte Concessionen machen. So stellt denn das moderne Automobil sich einen Anspruch dar, bei dem der Hübschheit auf die Nützlichkeitsprinzipien aufzugeben ist. Und selbst über die letztere läßt sich mit gewissen Rechten noch streiten, denn manchmal gleicht ein Automobilistenpaar überhaupst keinen Menschen mehr. Im Sommer kann man sie für Erd- oder Grubenarbeiter, für Steinklopfer oder sonst was halten, und im Winter ähneln sie zehnmal mehr den Eskimos und Lappländern als civilisirten Menschen. Das liegt aber nur am Stoff. Im Sommer trägt der Automobilist wasserfestes Leinen, Leder, oder Gummimantel, dazu eine entsprechende Kappe, Lederschuhe und oftmals hohe Gamaschen oder Beinbinden. Treten dann noch Schutzbrillen für die Augen nebst Kragen, Ohren- und Radenschützer hinzu, dann kann man ihn auch ebenso gut für einen Lauder halten. „Sie“ natürlich hält sich an feinerer Stoffe. Elegante Waterprooßs, besonders hergerichtete Regenstoffe oder ganz garles, weiches Leder umhüllen dann die mehr oder minder zarte Gestalt, und eine feste Automobilbrille macht sich meistens sehr nett. Für große Touren, für die ja diese Specialcostüme allein erforderlich sind, kommen dann noch die unermüdlichen Schutzbrillen oder wenigstens dicke Schleier hinzu, so daß die Automobilistin mehr einer Heräms-Infant als einer Modedame gleicht. Soweit ist die Sache für den Sommer noch ganz gut und — nicht zu tollpfeilig. Aber wehe dem Ehemann, dessen Gattin auch im Winter Automobilistin sein will. Dann wird die Geschickte schon ein bißchen theurer. Winterautomobilbrille bestehen nämlich ganz aus Pelz, so daß ihr Besitzer verzeiweltliche Rehmlichkeit mit einem Nordpolfahrer hat. Wenn er aber mit einem Mantel aus Renntierfell versehen ist, dann braucht sie schon mindestens ein ganzes Collium aus Sealstin, das gerade nicht allzu billig ist. Und hier hat Frau Mode dann auch wieder ein hartes Feld der Thätigkeit, je nach den Besitzorten, die momentan modern sind.

Die Mode ist bekanntlich unumschränkt Herrscherin über das weibliche Geschlecht, weil sie ihm zu jeder Jahreszeit vor Augen hält, daß ein weibliches Geschöpf nur dann wirklich schön sei, wenn es sich unbedingt nach Frau Mode und ihren strengen Formen richtet. Sie ist absolute Herrscherin auf ihrem Gebiet, und niemand, weder Manneswelt, noch Verstand, Vernunft oder Wissenschaft, haben ihr das Feld freitlich machen können. Sie schlug allen ein Schnippchen, kümmerte sich um nichts als sich selbst und that, was ihr gut dünnte. Aber da kam eines Tages doch ein Stürmer, nämlich das Automobil. Frau Mode beachtete den neuen Gegner nicht; sie setzte ihre hübsch gepuderten Damen in ihrer gewöhnlichen Toilette auf das Automobil und betrachtete letzteres nur als Mittel, um diese ihre Schöpfung noch besser werten zu lassen. Aber das Automobil dachte anders. Raum war es mit seiner schönen Last draußen auf den Landstraßen, da zeigte es seine wahre Natur. Unter den Rädern wirbelten gewaltige Staubwolken empor, daß die hübschen Toiletten bald ausfahlen wie graue Mähdäse. Der scharfe Luftzug ging bei kühlem Weiter durch die leichten Gewänder hindurch, daß die Inoffizien zitterten und froren. Die Augen tränten, und die Federbütle wurden bald eine Meute des Windes. Und als schließlich noch ein Regenhauch einwirkte, da war es mit der Herrlichkeit ganz und gar vorbei. Frau Mode war glänzend unterlegen und mußte sich mit Anstand aus der Affaire zu ziehen suchen, denn ihre Jüngertinnen wollten vom Automobiltransport nicht lassen. Also mit den gewöhnlichen auf Schönheit berechneten Costümen war es nichts, und sie mußte senkend dem Nützlichkeitsprinzip harte Concessionen machen. So stellt denn das moderne Automobil sich einen Anspruch dar, bei dem der Hübschheit auf die Nützlichkeitsprinzipien aufzugeben ist. Und selbst über die letztere läßt sich mit gewissen Rechten noch streiten, denn manchmal gleicht ein Automobilistenpaar überhaupst keinen Menschen mehr. Im Sommer kann man sie für Erd- oder Grubenarbeiter, für Steinklopfer oder sonst was halten, und im Winter ähneln sie zehnmal mehr den Eskimos und Lappländern als civilisirten Menschen. Das liegt aber nur am Stoff. Im Sommer trägt der Automobilist wasserfestes Leinen, Leder, oder Gummimantel, dazu eine entsprechende Kappe, Lederschuhe und oftmals hohe Gamaschen oder Beinbinden. Treten dann noch Schutzbrillen für die Augen nebst Kragen, Ohren- und Radenschützer hinzu, dann kann man ihn auch ebenso gut für einen Lauder halten. „Sie“ natürlich hält sich an feinerer Stoffe. Elegante Waterprooßs, besonders hergerichtete Regenstoffe oder ganz garles, weiches Leder umhüllen dann die mehr oder minder zarte Gestalt, und eine feste Automobilbrille macht sich meistens sehr nett. Für große Touren, für die ja diese Specialcostüme allein erforderlich sind, kommen dann noch die unermüdlichen Schutzbrillen oder wenigstens dicke Schleier hinzu, so daß die Automobilistin mehr einer Heräms-Infant als einer Modedame gleicht. Soweit ist die Sache für den Sommer noch ganz gut und — nicht zu tollpfeilig. Aber wehe dem Ehemann, dessen Gattin auch im Winter Automobilistin sein will. Dann wird die Geschickte schon ein bißchen theurer. Winterautomobilbrille bestehen nämlich ganz aus Pelz, so daß ihr Besitzer verzeiweltliche Rehmlichkeit mit einem Nordpolfahrer hat. Wenn er aber mit einem Mantel aus Renntierfell versehen ist, dann braucht sie schon mindestens ein ganzes Collium aus Sealstin, das gerade nicht allzu billig ist. Und hier hat Frau Mode dann auch wieder ein hartes Feld der Thätigkeit, je nach den Besitzorten, die momentan modern sind.

Die Mode ist bekanntlich unumschränkt Herrscherin über das weibliche Geschlecht, weil sie ihm zu jeder Jahreszeit vor Augen hält, daß ein weibliches Geschöpf nur dann wirklich schön sei, wenn es sich unbedingt nach Frau Mode und ihren strengen Formen richtet. Sie ist absolute Herrscherin auf ihrem Gebiet, und niemand, weder Manneswelt, noch Verstand, Vernunft oder Wissenschaft, haben ihr das Feld freitlich machen können. Sie schlug allen ein Schnippchen, kümmerte sich um nichts als sich selbst und that, was ihr gut dünnte. Aber da kam eines Tages doch ein Stürmer, nämlich das Automobil. Frau Mode beachtete den neuen Gegner nicht; sie setzte ihre hübsch gepuderten Damen in ihrer gewöhnlichen Toilette auf das Automobil und betrachtete letzteres nur als Mittel, um diese ihre Schöpfung noch besser werten zu lassen. Aber das Automobil dachte anders. Raum war es mit seiner schönen Last draußen auf den Landstraßen, da zeigte es seine wahre Natur. Unter den Rädern wirbelten gewaltige Staubwolken empor, daß die hübschen Toiletten bald ausfahlen wie graue Mähdäse. Der scharfe Luftzug ging bei kühlem Weiter durch die leichten Gewänder hindurch, daß die Inoffizien zitterten und froren. Die Augen tränten, und die Federbütle wurden bald eine Meute des Windes. Und als schließlich noch ein Regenhauch einwirkte, da war es mit der Herrlichkeit ganz und gar vorbei. Frau Mode war glänzend unterlegen und mußte sich mit Anstand aus der Affaire zu ziehen suchen, denn ihre