

Dampf durch ganz Amerika.

Die Ausichten auf die große all-amerikanische Bahn. — Was die verschiedenen beteiligten Länder schon anwege gebracht. — Pläne für die nächste Zukunft. — Internationale Bedeutung einer solchen Bahn.

Beinso oft, wie die Geschichte des amerikanischen Eisenbahnbaus selbst, ist der Wunsch und Gedanke, die beiden großen amerikanischen Continente durch einen einzigen Bahnstrang zu verbinden. Für manche Kreise ist dies ein noch größeres Lieblings-Projekt, als der Panama-Canal. Hätte dasselbe schon vor vielen Jahren verwirklicht werden können, so wäre ohne Zweifel die commercielle und politische Geschichte fast aller Länder Nord- und Südamerikas wesentlich davon beeinflusst worden, und vor Allem der Welt-Handelsverkehr, der alsdann zum Teil andere Bahnen eingeschlagen hätte! Man würde dann auch längst bei uns aufgeführt haben, Nord- und Südamerika wie zwei verschiedene Erdtheile anzusehen.

Aber das Alles kann und wird nicht nur werden, und der obige Plan gehört bereits zu den Angelegenheiten, welche den in den außeramerikanischen Ländern mit mehr oder weniger Beforgnis die Köpfe zusammenfinden, ebenso wie bezüglich des Suezkanals und anderer bekannter Dinge, welche Ostl. Sam's Figur immer weiter auf dem Schauplatz vordrängen. Denn die all-amerikanische Eisenbahn, welche früher nicht viel mehr, als ein schöner Traum war, nimmt in Verbindung mit den allgemeinen Bestrebungen zum engeren Zusammenfluß der amerikanischen Länder seit einigen Jahren eine immer greifbarere Gestalt an, und zu einem nichteren geschäftlichen Rechnungsfaktor.

Die zweite internationale Konferenz amerikanischer Staaten, welche im Winter von 1901 auf 1902 in der Stadt Mexiko abgehalten wurde, nahm eine Resolution an, die einen bestimmten Schritt nach diesem Ziele hin bildete und das Interesse aller beteiligten Regierungen an diesem Gegenstand zeigte. Die Ver. Staaten wurden als führende Nation hierin anerkannt. In Ausführung der Resolution ernannte der Präsident der Ver. Staaten Herrn Charles M. Pepper als Commissar, um eine eigene Anschauung gegründeter Unterredung darüber vorzunehmen, wie weit die Angelegenheit schon gegeben, und wie groß das noch zu bewältigende Werk ist. Andere Regierungen haben mittlerweile den Plan noch auf verschiedene Weise weiter gefördert.

Herr Pepper hat Mexiko, Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Ecuador, Brasilien, Peru, Bolivien, Chile, Argentinien und Uruguay besucht und ist, so viel wie thunlich, über die Route geredet, welche von der Internationalen Eisenbahn-Commission bereits im Jahre 1900 verlesen wurde. Er hat den Gegenstand mit Vertretern aller Länder erörtert und mit allen Kräfte Zustimmung dafür gemacht, soweit sie nicht schon vorhanden war. Vor Kurzem nun hat er den Staatssekretär für einen ausführlichen Bericht erhalten, welcher den nachstehenden Ausführungen im Wesentlichen zugrunde liegt.

Die Sache steht schon beträchtlich günstiger, als zur Zeit jener Konferenz in der Stadt Mexiko. Denn verschiedene Umstände haben sich mittlerweile zur weiteren Unterstützung des großen Bahn-Projektes vereinigt, dessen Verwirklichung als eine Entwicklungs-Notwendigkeit anerkannt wird. Die hauptsächlichsten dieser Umstände sind:

- 1) Tatsächliche neue Constructionen Arbeit an den Eisenbahnen in Mexiko südwärts nach der Grenze der Republik Guatemala zu, sowie auch vom Endpunkt des bisherigen Eisenbahn-Systems in der Argentinischen Republik nordwärts bis nach der Grenze von Bolivia und darüber hinaus. Solcherart werden zwei wichtige Streckenbänke geschlossen, welche noch offen lagen, als die Intercontinentale Eisenbahn-Commission ihre Vermessung von der Nordgrenze Guatemalas bis zur Südgrenze Bolivias vornahm.
- 2) Der entschiedene Fortschritt, welchen die interessierten Länder, oder viele derselben, in der ebnigen Feststellung freigelegener Grenzen sowie in der Beilegung sonstiger Streitfragen gemacht haben. Damit werden allerlei Reibungen - Ursachen, die bisher die Schaffung einer vollkommenen Eisenbahn-Verbindung zwischen diesen Ländern verzögert hatten, glänzlich ausgeschaltet.
- 3) Der Erlaß eines Gesetzes durch den Congress von Chile betreffs Erbauung der Trans-Anden-Bahn, wodurch der Atlantische und der Stille Ocean dort eine ununterbrochene Bahn-Verbindung erhalten.
- 4) Die geplanten und in mehreren Fällen (wie z. B. in Peru) schon angenommenen Gesetze verschiedener lateinisch-amerikanischer Republiken betreffs Schaffung von Carantier-Fonds und sonstiger Faktoren für die Durchführung einer stetigen Eisenbahn-Politik.
- 5) Die ebnigliche Erlebung der Frage des Suezkanals als eines der Maßnahmen, welche den baldigen Ausbau dieses bedeutenden internationalen Wasserweges endlich sichern, und womit unser Publikum durch die Neufestlegung der Stellung vertraut gemacht worden ist und noch mehr wird.



Ansicht von Stadt und Hafen Montevideo Ur.

Nun Einiges über die Haltung der wichtigsten lateinisch-amerikanischen Länder zu diesem Projekt und ihre natürliche Bedeutung für dasselbe.

Mexico ist dabei von besonderem Interesse nicht nur als der nächste Nachbar der Ver. Staaten, sondern auch als der wichtigste Anknüpfungspunkt der inter-continentalen Eisenbahn-Verlängerung an die Bahnsysteme welche bereits Verbindung mit den großen Linien in unserem Lande haben. Die Mexikanische Republik ist das Hauptglied für den eisenbahnlichen Anschluß von Centralamerika und weiterhin von ganz Südamerika. Und der Werth einer solchen Verbindung wurde bereits im allgemeinen mexicanischen Eisenbahn-Gesetz von 1899 anerkannt, welches erklärte, daß es von der höchsten Wichtigkeit sei, das vorhandene Bahnsystem südlich derart zu verlängern, daß der Anschluß an die centralamerikanischen Linien ein ebenso vollkommener sei, wie der nördliche an die Linien der Vereinigten Staaten.

Auf Grundlage desselben Gesetzes wurde auch die Gerichtsfrage an die Linie erklärt, die sich bereits „Pan-Amerikanische Bahn“ nannte und von San Antonio, einem Punkte an der Nationalen Tehuan-Tepec-Bahn, südlich durch Tonalá bis nach der Grenze von Guatemala gehen sollte. Bei der Vernehmung wurde die Länge dieser Strecke auf 260 Meilen festgesetzt. Jedes Neujahr waren beinahe 90 Meilen hiervon gebaut; also etwa 170 Meilen noch übrig. Die ganze Bahnstrecke muß spätestens am 1. September des Jahres 1907 fertiggestellt sein; aber die mexicanische Regierung wünscht sehr angelegentlich ihre frühere Vollendung, und wahrscheinlich wird dieser Wunsch auch Erfüllung finden. Die Bahngesellschaft erhält von der Regierung Subsidien im Betrag von \$12,000 in mexicanischem Silber für jeden Kilometer der Strecke; diese Zuschüsse betragen in Schuldscheinen, welche fünf Prozent Zinsen tragen. Alle zwölf Monate müssen mindestens 80 Kilometer, oder 50 Meilen, der Bahn gebaut werden.

Was die Centralamerikanische Eisenbahn anbelangt, so hätte man noch vor einigen Jahren herzlich wenig von ihnen bezüglich irgendwelcher gemeinschaftlicher Unternehmungen erwarten können. Aber Herr Pepper ist durch seine Unterredung mit der Regierung gelangt, daß gerade bei ihnen die all-amerikanische Bahnangelegenheit sich in einem recht ausrichtlichen Stadium befindet. Die Verhältnisse scheinen eher dazu gebracht werden zu können, in dieser Angelegenheit zusammen zu wirken, als in Sachen irgendwelcher politischen Unabhängigkeits - Bundes! Die meisten dieser Republiken haben in neuerer Zeit die Anlegung von ocean-verbundenen oder von quer laufenden Bahnlagen zu einem der Cardinal-Grundzüge ihrer Politik gemacht. Solches kann dem inter-continentalen Bahnprojekt nur zugute kommen. Je größerer Fortschritt in der Erbauung von Eisenbahnen von atlantischen Häfen nach solchen des Stillen Oceans gemacht wird, desto größere Ermuthigung wird auch die Anlegung von Bahnen haben, die von Norden nach Süden gehen. Letztere bilden, wenn auch später in Erscheinung tretend, ein naturgemäßes Rückgrat für Bahnlagen von Ocean zu Ocean, und die beiderseitigen Bahnen speisen sich gegenseitig. Jede einmal bestehende Querlinie erweitert schon von selbst das Bedürfnis nach einer Längslinie immer lebhafter, wenn sie selber einen starken Bedürfnis entspricht! Das politische Mitrauen zwischen centralamerikanischen Republiken lebt von Zeit zu Zeit noch ein Wachsen auf, gleich intermittierendem Malariefieber; doch scheint daraus kein nennenswerthes Hindernis mehr für die Durchführung des vorliegenden Planes zu erwachsen. In leitenden Kreisen von Guatemala und Costa Rica namentlich hat der letztere warme Anhänger.

In Südamerika hat man bekanntlich während der letzten paar Jahre bedeutende Fortschritte im Erbauen von ocean-verbundenen Eisenbahnen gemacht, trotz der entgegenstehenden großen natürlichen Hindernisse. Zum besseren Verständnis der allgemeinen Situation in Südamerika, so wohl bezüglich dieser Querlinien wie bezüglich des all-amerikanischen Eisenbahn-Systems, hat Herr Pepper es für das Zweckmäßigste gehalten, hier mit seinen Schilderungen vom Süden her zu beginnen.

Die Eisenbahn-Linien von Argentinien haben hier im selben Verhältnis zum Pan-Amerikanischen Bahn-Projekt, wie im Norden diejenigen Mexicos. Das jetzige Eisenbahnsystem der Argentinischen Republik wurde bereits im Jahre 1890 bis nach Zujun verlängert; das sind etwa 1000 Meilen nördlich von Buenos Aires. Vier Jahre darauf schloß

fen Argentinien und Bolivia einen Vertrag, wonach die „Central-Nordbahn“ — wie diese Linie genannt wird — von Zujun bis nach Tupiza oder sonst einem noch zu bestimmenden Endpunkt in Bolivia weitergebaut werden sollte. Und in einem anderen Vertrage, welcher im December 1902 abgeschlossen wurde, verpflichtete sich die argentinische Regierung, die bolivische Strecke selber zu bauen und auch zu betreiben, — so lange bis es der bolivischen Regierung passe, das Eigentum durch Zahlung des Kostenpreises zu erwerben. So hat also die argentinische Regierung die Linie unter denselben Bedingungen übernommen, wie ein Privat-Unternehmer, und doch mit „gebührender Rücksicht auf die werthe Souveränität des Lumpenstaates Bolivia; auf diese Weise ist sogar in Gemeinwesen des letzteren Calibri noch immer ein Fortschritt möglich, — ein gutes Vorbild für ähnliche Fälle. Lebrigens ist auch ohnedies in neuester Zeit das eisenbahnliche Interesse in Bolivia sehr sehr erwacht.

Durch den besagten Vertrag ist die Erbauung von 230 weiteren Meilen der all-amerikanischen Bahn gesichert, und es ist nicht zu bezweifeln, daß, wenn die Linie einmal Tupiza erreicht hat, sie bald durch Bolivia hin weiter ausgedehnt und in weiten Jahren den berühmten Titicaca-See an der Grenze von Peru erreicht haben wird. Das wird ein ganz gewaltiger Schritt vorwärts sein!

In Chile gehörte der Eisenbahnbau schon seit den Tagen zur nationalen Politik, als William Wheelwright von Maschaden eine Verbindung des Seehafens Valparaiso mit Santiago plante — zwischen den Jahren 1840 und 1850 — und nach Ueberwindung vieler Hindernisse wenigstens zu einem praktischen Anfang gelangte. Im verflochtenen Jahre wurden darauf hinauslaufen, die Verbindung von Valparaiso am Stillen Ocean mit Buenos Aires am Atlantischen Ocean mittels eines geeigneten Combinations-Tunnels zu sichern, der die Anden durchdringen soll. Das ist nur eine Erweiterung des ursprünglichen Systems, und wenn Chile folgerichtig mit den Eisenbahnen der Argentinischen Republik vereinigt ist, wird es den Vorteil eines vollkommener durchgehenden Anschlusses an die nordwärts laufenden Linien haben. Das wird die erste Eisenbahn sein, welche über den ganzen Continente von Südamerika geht. Schon sind die argentinischen und die chilenischen Bahnlagen einander weit entgegengekommen; nur der höchste Ansehensgrad ist noch zu überwinden, und die thatsächliche Klüftung, welche es noch auszufüllen gilt, ist nicht mehr als 29 Meilen breit. Nur doch diese kurze Strecke zehrende und mannigfache Ingenieurbau-Hindernisse bietet! Doch der Festigungsplan ist fertig und wird ohne Zweifel erfolgreich durchgeführt werden.

Die Republik Bolivia hat, außer mit Argentinien, auch mit Brasilien Eisenbahn-Verträge. Bei der Schlichtung eines bestehenden Streites zwischen den beiden Staaten über das Kinc-Gebiet wurde bestimmt, daß binnen zwei Jahren 10 Millionen Dollars von Brasilien an Bolivia geliefert werden sollen, und diese Summe wird für die Eisenbahn-Verbindung verwendet werden. Damit soll nicht die Bahn von der argentinischen bis zur peruanischen Grenze vollkommen fertiggestellt, sondern es sollen auch die Gelegenheiten für den geschäftlichen Verkehr mit der wichtigen Amazonen-Region Brasiliens erweitert werden.

In Peru ist gegenwärtig die bedeutendste Eisenbahn-Bewegung im Gange, welche seit vielen Jahren daselbst zu verzeichnen ist. Es ist nämlich die Bahnlinie, welche Herr Meigs für die peruanische Regierung baute, vom Endpunkt Droga aus 83 Meilen nach Cerro de Pasco weitergeführt worden, um die Ausbeutung der wertvollen Kupferlagerstätten jener Route zu fördern, und diese Strecke, die bereits zu Neujahr eröffnet wurde, folgt beinahe genau der, die die all-amerikanische Bahn vernehmen sollte.

In Ecuador hatte man lange Zeit für wie keine neuen eisenbahnlichen Fortschritte gemacht. Seit der Vernehmung für die inter-continentalen Bahn jedoch interessirte man sich sehr eifrig für die Verbindung von Quito mit der Küste zu Guayaquil, und schon ist diese Strecke bis nach Guamo im thatsächlichen Betrieb. 165 Meilen nach Quito hin sind noch zu bauen.

Eine entschiedene fortschrittliche Eisenbahn-Politik verfolgt die große Republik Brasilien. Denn in den westlichen Gebirgsregionen Brasiliens gibt es noch sehr weite und reichhaltige tropische Gebiete zu entwickeln, und sobald die Einwanderung und die Colonisirung gänzlich weit

nach den Corbilleren zu vorgebrungen sind, will die brasilianische Regierung auch eine innige Verbindung mit diesen Gegenden haben. Die betreffenden Pläne kommen der Ausführung immer näher, und die neuen Linien werden unmittelbaren Anschluß an die Haupt-Transcontinental-Bahn haben und auch das nördliche Brasilien mit den schiffbaren Strömen verbinden. Zu Beginn des jetzigen Jahres hatte Brasilien schon annähernd 10,000 Meilen Eisenbahn im Betrieb. Besonders förderlich war es für das Wachstum der brasilianischen Bahnen, daß hierin vollständige Harmonie zwischen der Politik der Nation und derjenigen der einzelnen Staaten bestand, was für dieses riesige Land freilich auch in besonderem Maße nothwendig ist.

Im Verhältnis zur Bevölkerungszahl übrigens hat Uruguay die größte Eisenbahn-Weilenzahl aller südamerikanischen Republiken. Ihre Beziehung zum all-amerikanischen Bahnprojekt wird schon durch ihre geographische Lage in Bezug auf die Argentinische Republik, Brasilien und Paraguay zur Genüge ersichtlich. 1884 wurde ein Gesetz für die Anlegung von vier Bahnlagen angenommen, welche von Montevideo nach dem Uruguayan gehen und Anschluß an die argentinischen Linien haben sollten, also weiterhin auch an die Linien westlich. Zum größten Theil sind diese Linien jetzt ausgebaut; nur noch eine Strecke von 22 Meilen fehlt zur vollkommenen Verbindung von Uruguay mit dem inter-continentalen System.

Paraguay ist im Punkte des Eisenbahnbaus noch weit zurück; und doch macht sie zwischen -continentalen Lage es für dieses Land besonders wünschenswerth, gute Wege für den raschen Verkehr mit seinen Nachbarn zu haben. Bis jetzt ist die einzige paraguayanische Bahn, die sich im Betriebe befindet, die von Muncion nach Villa Encarnacion, eine Entfernung von 217 Meilen. Wenn aber die geplante Verlängerung dieser Linie vollendet ist, so wird das mittlere Paraguay zwischen dem Platensee und dem Paraguayansee ein Schnellverkehrs-Verbindung haben — was die innere Entwicklung mächtig fördern wird — und durch diese Route wird auch der Anschluß an das inter-continentalen Bahnnetz und die Verbindung mit den südlichen Staaten Brasiliens, einem Theil Argentinens, Bolivien und Peru hergestellt werden.

Nun noch einen weiten Schritt nach Norden in die vielgenannte Republik Colombia! Das ist eine in den letzten paar Jahren bedeutend eisenbahnliche oder sonstige Fortschritte gemacht hätte, läßt sich nicht gerade behaupten. Doch wurde ein allgemeines Eisenbahn-Gesetz erlassen, welches in Sympathie mit dem zwischen -continentalen Bahn-Projekt steht, und die Vernehmungen für die all-amerikanische Bahn wurden als Grundlage verschiedener anderer Projekte benutzt. Die Bahnlinie, welche im Departement Cauca im Betrieb ist — das an den Stillen Ocean grenzt und von der Stammlinie der zwischen -continentalen Bahn durchschnitten würde — ist nur 12 Meilen lang und schmalereisen. Doch sind Verlängerungen nach beiden Seiten geplant, und man erwartet, daß in naher Zukunft diese Linie auch bis nach Bogota, der Hauptstadt hoch im Gebirge, weitergeführt sein wird. Evident wird auch die Ausbeutung der Hartkohlenscheider im Cali-District zur Anlegung neuer Eisenbahnen führen.

Mit Panama, wo sich derzeit Ereignisse abspielen, welche auch für die Sache der all-amerikanischen Bahn bedeutsam sind, hat Colombia so politisch nichts mehr zu thun. Allem Anschein nach wird der Isthmische Canal seinen starken Antrieb zur Entwidlung von Längs- sowie von Quers-Bahnlinien bieten. Schon die Wahrscheinlichkeit allein, daß die vorhandene Panama-Bahn sich gegenüber den Anforderungen für die Lieferung von Materialien u. s. w. zum Ausbau des großen Wasserweges und noch mehr zur Benützung des nachfolgenden internationalen Verkehrs unzulänglich erweisen wird, dürfte zur Anlegung anderer Linien zwischen den beiden Weltmeeren anregen; und eine Erweiterung der, bis jetzt sehr beschränkten Transport-Gelegenheiten für das ganze Innere der Gegend, welche der Landwege zunächst liegt, erscheint unbedingt nothwendig.

Alles in Allem mehrten sich die Faktoren immer mehr, welche uns einer Stimmabgabe durch Nord- und Südamerika näher bringen. Eine große Anzahl geschäftlicher und praktischer Eisenbahn-Unternehmer sind zu wahren Beirathern des Planes geworden, von denen Verwirklichung förmliche Nationen der amerikanischen Continente mehr oder weniger profitieren müssen. Auf die leitende Rolle der Ver. Staaten in dieser Sache sind die übrigen amerikanischen

Länder schon deshalb nicht eifersüchtig, weil die Anlegung von Capitalien aus den Ver. Staaten überall gerne gesehen wird. Verschiedene europäische Länder, welche mit Südamerika wichtige Geschäftsverbindungen haben, werden natürlich dieselben durch eine solche Bahn großentheils verlieren.

Vorläufig denkt man hauptsächlich an eine direkte Verbindung der central- und südamerikanischen Länder mit den großen Metropolen der Ver. Staaten, und am meisten wird von der Linie Buenos Aires - New York gesprochen, welche eine Länge von 5285 u. bauen hat. Aber einen westlichen Bahnstrang bis ganz hinauf in das nördliche Mexiko werden wir mit der Zeit auch erhalten, — sobald es sich zu zählen scheint.

Stufenjahre der Schönheit.

Die Bewunderung und Sympathie, welche die Schönheit des menschlichen Körpers herausfordert und genießt, ist wahrscheinlich so alt, als das Menschengeschlecht selbst. Nicht die Naturerfahrung war es, die die Leiter der antiken Sänger erklingen ließ. Das, was sie in erster Stelle interessirte und bewegte, ist immer der Mensch — mit seinen Leidenschaften und Tugenden, auch engste damit zusammenhängend bleibt jederzeit Macht und Einfluß weiblicher Schönheit. Um eine Helena entzündete sich der trojanische Krieg, der die Heldengedichte eines Homer schuf. Im Mittelalter war es nicht anders; männliche Kraft und weibliche Schönheit sind die ausgeprägten Kräfte der Trümpfe! Der Troubadour hob die Schönheit und Anmuth der Frau auf sein Schild. Donna Laura, die Gemahlin des Ritters de Sade, die im 14. Jahrhundert in Avignon lebte, und als Geliebte Petrarkas unsterblich geworden ist, war eine vielgeehrte Schönheit. Auf Befehl des Königs von Frankreich mußte sie jeden Sonntag auf ihrem Balkon erscheinen, um sich dem schönheitsdürftigen Volke zu zeigen.

Aber auch unser heutiges, realitätsches Zeitalter vermag sich keineswegs von der Anbetung der Schönheit zu lösen und — will es auch nicht. Bildung und Feingehalt befehlen im Gegenstand der Schönheit! Stolz trägt der Reiz die Staatenketten — ebenso wie der Reiz.

Der einzige Urtheilspruch, dem die Weltanschauung der Schönheit unterliegt, ist der persönliche Geschmack. Selbstredend ist damit nicht der Geschmack der Mongolen, Indier oder Negere gemeint, als vielmehr der Geschmack des gebildeten Kaufmanns. Ob die Reize der Linien, die Vollendung der Formen, oder jener anmuthvolle Reiz, den man zu leben sich gebunden fühlt, die höhere Schönheit darstellt, richtet sich einzig und allein nach persönlicher Anschauung. Die Dichter hüben mehr der anmuthreichen und ausdrucksvollen Schönheit, weil der selbsten. Aber auch diese Jünger der bildenden Kunst lassen sich durch unregelmäßige Linien nicht beirren, wenn das Ganze Eindruck macht. Im Allgemeinen sucht aber die bildende Kunst, besonders die Plastik, Reize der Linien und Ebenmäßigkeit der Formen.

Wohl nun aber die Gesetze menschlicher Schönheit nicht mit dem Einzel gemessen werden können, und selbst in der Kunst unstritten werden, wird der Geschmack auch über das eigentliche Schönheitsalter, den Reifezeitpunkt der Schönheitsblüthe, im Zweifel sein. Wenn blühende Farben, blühende Augen, Perlengänge u. s. w. ein Idealbild schaffen können, würde eine gebaltene Menge Reize behalten, welche die Jugend einzig und allein als Schönheitsalter ansieht. Sie schaffen allerdings die „Beauté du Diable“. Für den Kenner sind sie aber weiter nichts, als einzelne gelungene Pinselstriche zum Bilde, das seiner Seele vorsteht. In erster Linie verlangt der Schönheitskenner Harmonie, in zweiter Charakter, beide seltene, fast unmögliche Eigenschaften der Jugend. Im Allgemeinen gelten die Lebensjahre als Höhepunkt der Schönheit, die der „Jovanzig“ folgen. Das Wachstum ist beendet, und der größte Kraftaufwand, den die Entwicklung fordert, ist unter normalen Verhältnissen überstanden. Die Menschendüthe steht in ihrer Pracht! Es sind dies die Jahre der bewußten, sieghaften Kraft und Schönheit, das achtundzwanzigste, resp. dreißigste, gilt als Höhepunkt. In dieser glücklichen Lebensperiode kommt es nur darauf an, sich an der natürlichen Vertheilung genügen zu lassen, und das persönliche Gefühl nicht durch Keltere und Mantrier zu steigern zu wollen, um den äußeren Vortagen auch die volle Lebensmüdigkeit hinzuzufügen. Im späteren Verlauf nicht zu erliegen, zu der die modernen, gesellschaftlichen Verhältnisse selbst aufzuredern, indem sie häufig „Plantieren“ über Schönheit zu stel-

Modellen der Londoner Damen.

Aus London wird berichtet: Die modernen Damen sind unermüdetlich in ihrer fieberhaften Thätigkeit, sich die Zeit zu vertreiben. Reiten, Golf spielen, Schwimmen, Automobilfahren, Fechten — all das muß den Tag einer Dame ausfüllen, damit sie durch solch fortwährende Abwechslung der drosselnden Langeweile entgehe. Golf ist augenblicklich die beliebteste Beschäftigung; man muß es durchaus ohne Hut spielen, denn Hüte sind oft im Wege und hindern die freie Bewegung, zu dem steht es, wenn man einen Hut trägt, aus, als nähme man auf seine Gesundheit Rücksicht, und das ist heute sehr unmodern. Die Damen verlassen auf seltsame Schluß. Da nam das Fechten bei den jungen Mädchen auf und ab, was zur feinen Welt gehörte, piff. Tee-Gesellschaften, bei denen geräuscht wurde, und musikalische Besessungen, während deren man pitante Gespräche führen mußte, waren dann das Neueste. Sunde und Regen bildeten den Glanz anderer Saal, oder man fand in privaten Theateraufführungen eine Fülle von Sensationen und Erregungen.

Eine andere Mode wieder führte das Fechten ein, und mit diesem Sport war zugleich eine Vorliebe für alle Leibesübungen verbunden. Doch solche sportliche Thaten können kaum das Leben eines Preisgebers ausfüllen, ecentrische, gerade in ihrer launenhaften Willkür entzündende Frauen mußten neue Dinge suchen und erfinden, die würdig wären einer begeisterten Hingabe. So haben sie denn eine Kleidermode, die schon mehr als ein Jahrhundert zurückliegt, wieder ausgerufen; als sie sich erinnern, daß der Monat der Rosen gekommen sei und sie jurübrüchten in den bunten Spiegel des Vergangenen, kamen ihnen die lustigen Ertravaganzen der Marquise von Pompadour in die Erinnerung. Die Marquise liebte die schöne Rose und füllte ihre Gärten, verordnete ihre Räume mit diesen Blumen. Ihre Gewänder waren aus rosenfarbenerm Brokat, ihre Bänder und Spitzen roth, und ihre zierlichen Pantoffelchen fast verdeckt unter rosa Rosetten. In all ihren Kleidern, mit Ausnahme der Sportoutfits, wollten nicht die Damen a la Pompadour ihre reizenden Blumen aussetzen, ganz umhüllt von Gaze und Schifon mit Bemalungen und Siderieren, so bunt und zart wie Schmetterlingsflügel. Das höchste Ideal ist ein modernes Rosenkleid. Wie ein rothes Blumenberg, von dem zermahlene Blätter ausstrahlen mit zartestlichen Abschattungen, so etwa soll man sich solche wunderbaren Kleider aus Stoff vorstellen.

Frühkühle a la Pompadour sind während der Rosentage an der Tagesordnung und ein Porträt der Marquise nach einem berühmten alten Bild schmückt die Menusetten. Die Tänze, welche die Pompadourdamen liebten, werden mit einem feinen und stillen Menuett eröffnet, dann folgen spanische Tänze, die selbst am reissend in ihrer Weiblichkeit aus dem Photostadium kontrastieren. Nicht mehr der Catechismus, nicht mehr die lärmenden grotesken Tänze, die ebdem die Modedamen bezauberten, nur noch alte verflungene Musik und das feierliche Schreiten in langamen Schritten! So kehren die Rahmen der modernen Frau von man aus gelassenen, sollen und bizarren Wesen wieder zu den Schönheiten der Kunst, der Kunst und weiblichen Anmuth zurück.

Das Stufenalter der Matrone entwickelt die Mütterlichkeit weiter, und bringt sie zu jener vollen, geistigen Reife, welche die Frau befähigt, nicht nur Erzieherin und Lehrerin, sondern auch die verständnisvolle, weltbildende Genosin und Freundin ihrer heranwachsenden Kinder zu sein. Neben einem noch ungebrochenen, aber abgemilderten Empfindungsleben ist es vornehmlich der geistige Gehalt, der in dieser Lebensperiode der Frau Bedeutung verleiht. Die Bildung des Charakters ist vollendet, die Haltung ist fest, sicher, aufgerichtet, und die Fülle, die sich unter normalen Verhältnissen gewöhnlich um das fünfzigste Lebensjahr zu entwickeln pflegt, auch bei jüngerer Frauen, erhöht die Anmuth und Majestät der Erscheinung.

Den sympathischen Reiz der Dreißigerjahre, bei Mann und Weib, bildet die Würde. Wenn das Bild aber ein vollkommenes werden soll, darf daneben auch jene überlegene Milde nicht fehlen, welche die Jugend verstehen läßt und in einem langen Leben „weil man gelernt und vieles erfahren hat.“ Die menschliche Erscheinung wirkt dann am vollkommensten, wenn neben dem Typus auch das Lebensalter noch charakteristischen Ausdruck gelangt. Sie wird dann innerlich ihres Lebensstreffes zur Idealgestalt.

Ein unverfälschter Junggeselle. „Wie finden Sie das Weiber, Herr Zwieler?“ „Zum Verhexen traurig!“

„Das Dessert. Herr Professor: Was der halbe Gans können Sie mir ein Dessert bringen!“ „Keiner: Welches belieben Sie?“ Herr Professor: „Bringen Sie mir ganz einfach die andere halbe Gans!“

„Galgenuh.“ (Das Armenhaus von Wottenfelz geht in Feuer auf.) Pflasterbafel: „Die so'n Reich! Da hab' ich im Winter mein Seebag was ehlich's z'amm g'ror'n in mein Stübl' da brin und froo's erstmal erdli' warm wird — gleich muß i raus!“

„Im Wiffen s'brang.“ „Der Herr Professor: Was ist wohl gegenwärtig sehr beschäftigt?“ — „Das will ich meinen! Neulich haben wir Gauner, während er in seine Studien vertieft war, aus seinem Arbeitszimmer das Klavier geklaut!“

„Statische Lehrer: Es ist festgestellt, daß in Berlin jährlich 4 1/2 Millionen Bierseidel zerflogen werden — da trifft also auf den Kopf jeder Seidel.“

„Eigennütige Aufmerf.“ (Amteil. Köchin (zur Madame): Mein Bräutigam ist zu aufmerksam; er kommt keinen Abend, ohne daß er mit ein... Kochrecht mitbring!

„Eigennütige Aufmerf.“ (Amteil. Köchin (zur Madame): Mein Bräutigam ist zu aufmerksam; er kommt keinen Abend, ohne daß er mit ein... Kochrecht mitbring!

„Eigennütige Aufmerf.“ (Amteil. Köchin (zur Madame): Mein Bräutigam ist zu aufmerksam; er kommt keinen Abend, ohne daß er mit ein... Kochrecht mitbring!

„Eigennütige Aufmerf.“ (Amteil. Köchin (zur Madame): Mein Bräutigam ist zu aufmerksam; er kommt keinen Abend, ohne daß er mit ein... Kochrecht mitbring!

„Eigennütige Aufmerf.“ (Amteil. Köchin (zur Madame): Mein Bräutigam ist zu aufmerksam; er kommt keinen Abend, ohne daß er mit ein... Kochrecht mitbring!

„Eigennütige Aufmerf.“ (Amteil. Köchin (zur Madame): Mein Bräutigam ist zu aufmerksam; er kommt keinen Abend, ohne daß er mit ein... Kochrecht mitbring!