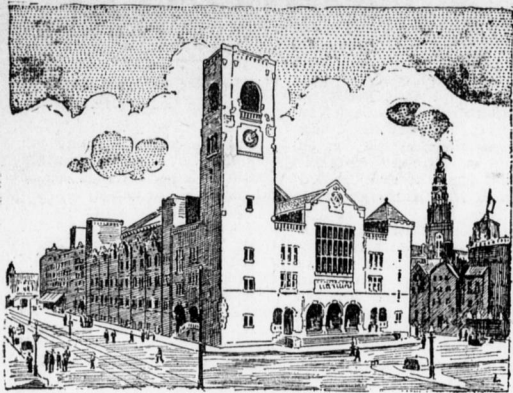


Die neue Börse in Amsterdam

Die große Handelsmetropole Amsterdam eröffnete ihre neue Börse, deren Bau jahrelang dauerte und den verhältnismäßig nur geringen Kostenaufwand von 5/4 Millionen Gulden beanspruchte, im Jahre 1903. Sie ist ein Meisterwerk des durch seine Privatbauten vortrefflich bekannten holländischen Architekten Verlage, und als solches wird sie



Die Börse in Amsterdam.

auch unseren Lesern schon dem Bilde nach entgegenzutreten. Einfachheit und höchste Zweckmäßigkeit, das waren die Gesichtspunkte, die den Schöpfer des imposanten Baues beim Entwerfen seiner Pläne leiteten, und der auf 5000 Plätzen ruhende Riesenbau hat die Erwartungen, die man in Verlaß des schöpferischen Talents setzte, glänzend erfüllt. An Stelle des sonst üblichen griechischen Tempelbaues, den auch Amsterdam alte Börse aufzuweisen hatte, ist der alte holländische Backsteinbau getreten, und man kann es

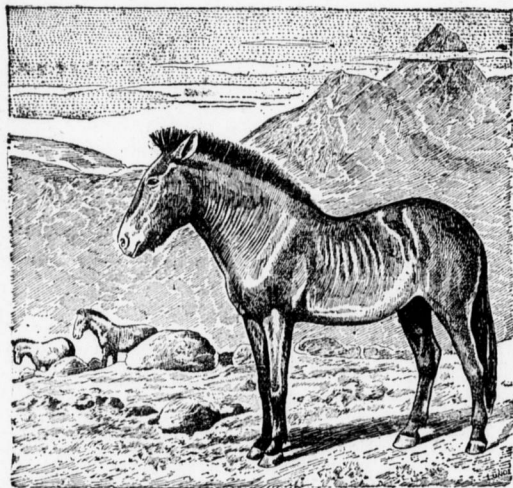
Handelskammer zielt. Der unter diesem auch auf unserem Bilde sichtbare Fries ist ein Werk des Bildhauers van Bissl und veranschaulicht die Freuden und Leiden des Handels. Die Dimensionen der neuen Börse sind ganz bedeutende. So mißt ihre Längsseite 140 Meter, der Saal der Warenbörse allein ist 45 Meter lang, 22 1/2 Meter breit und 28 Meter hoch. Kenner behaupten, daß Verlage mit seiner Amsterdamer Börse geradezu einen neuen Stil für Gebäude, die sich in den Dienst des Handels stellen, geschaffen hat.

Das Urwildpferd.

Von Rich. Schoenfeld.

Der Einhufer, das Pferd, hat jedenfalls in sehr verschiedenen Spezies schon in vorgeschichtlicher Zeit existiert und ist — vorerst Jagdtier — später domestiziert worden. Die Zahlraufende, welche seitdem vor-

sichtig, selbst dem Jäger keine Gelegenheit bietet, es zu beschleichen. Da gelang es Anfang der 90er Jahre dem russischen Forscher Oberst Przewalski, ein junges Exemplar dieses Pferdes zu schießen. Er fandte das



Urwildpferde. (Equus Przewalski.)

übergrauft sind, haben doch nicht vernachlässigt, das wirkliche noch von seiner Kultur berührte Wildpferd von der Erde verschwinden zu machen.

Der sog. „Tarpan“, tatsächlich ein Wildpferd im Gegensatz zum verwilderten Pferd, existierte bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts, wenn auch nur noch in vereinzelten Exemplaren in Südrussland, speziell den Provinzen Guber und Taurien. Er ist dort ganz ausgestorben, nicht einmal ein Knochen von ihm wird mehr gefunden. Er hat der fortschreitenden Kultur, der agrarischen Bedeutung seiner Weideplätze weichen müssen. Auch in Sibirien fand man diese Tiere massenhaft, — auch dort sind sie verdrängt worden. Nach Ivanoff und von Moerboer soll die Kreuzung der wildlebenden Tarpan mit den dortigen halbwildlebenden Pferdeherden der Kamadenwälder in diesem Grade häufig geworden sein, daß der gegenwärtige Typus des sibirischen Tarpan ohne Zweifel von seinem ursprünglichen abweicht. Vielsach aber ging die Sage von einem im chinesischen Turkestan, in dem dem See Lob-Naz naheliegenden Steppen in großen Herden lebenden Wildpferde, von welchem noch nie ein Exemplar in Menschenhände gekommen sei, da es äußerst scheu und vor-

zell dieser bisher unbekannten Equidenart nach St. Petersburg, wo es ausgestellt und im Museum der Akademie aufgestellt wurde — seit Jahren das einzige Merkmal von dem Vorhandensein eines Wildpferdes, welches der russische Gelehrte Nikolaw „Equus Przewalski“ nannte. Später allerdings gelang es auch den Gebrüdern Grum-Grischmallo einige dieser merkwürdigen Tiere in der Dase Gashun zwischen dem Tien-schau und dem Altai zu schießen.

Ein russischer Tierfreund, Herr Holz-Rein auf Acania nova im turkischen Gouvernement, ließ dann auch ein ideales Interesse lebende Tarpan aus der Mongolei holen, indem er die asiatische Art da wieder importierte, wo die eingeborenen europäischen Pferde vor wenigen Jahrzehnten noch gelebt hatten. Auch der Großhändler Hagenbed fandte eine Expedition zur Erlangung dieser Tiere aus, und so ist es gekommen, daß die bisher fast sagenhaften Przewalski-Pferde, welche Dr. Hed als unbedingte Urwildpferde diagnostiziert hat, im Berliner Zoologischen Garten zu sehen waren.

Obwohl nach unseren Begriffen wenig schön, sind diese Equiden un-zweifelhaft wirkliche Pferde, und nicht, wie Ivanoff und von Moer-

ber annehmen, eine Art des Eschiggetai, des Halbfels des inneren Asiens. Die Ohren — diese sind allerdings nicht gerade zierlich — und die Hufe gehören der Spezies „equus“, wenn auch der Kopf viel, der Hals gerade und kurz, und der Rücken wenig eingesenkt ist. Die Mähne ist gegen die des Esels ziemlich lang, steht aber aufrecht, wie bei jenem, auch fehlt der Schopf vollständig. Dagegen sind die Kastanien (Hornwarzen) an allen vier Füßen vorhanden. Bemerkenswert ist eine ziemlich starke, bartartige Behaarung des Kehlganges. Auch der lange Schweif ist ganz mit Haaren besetzt, die oben allerdings kurz sind, sich aber nach dem Schwanzende hin verlängern. Im Winter tragen die Tiere ein schmutzig-graues, sehr dichtes, gottisches Wollkleid. Nach der Abhaarung im Frühjahr erscheint der Körper mit kurzen feinen Haaren von fahlbräunlicher Farbe bedeckt, während der Bauch und die Schnauze weiß bleiben. Das Przewalski-Pferd bildet demnach vielleicht die unterste Art des Pferdes bei seinem Uebergange zu den Eseln, bezw. den Halbeseln, und fordert als solches die Beachtung der Hippologen.

Neues Wasser-Zweirad

Anscheinend ein ganz fames Verkehrs-mittel für viele Zwecke. — Für Krieg, Geschäft und Vergnügen!

Eine lange Reihe sinnreicher Erfindungen für den Wasser-Verkehr ist in den letzten Jahren gemacht worden. Als eine der besten, soweit der Einzel-Verkehr auf dem Wasser in Betracht kommt, wird das neue sogenannte „Catamarine“ bezeichnet.



Gebrauchsfertig im Wasser.

eine Art Wasser-Zweirad, die für eine sehr vielseitige Verwendung im Frieden und im Kriege bestimmt ist.

Alle Arten geräuschloser Tätigkeit auf dem Wasser, von der Ausfindung einer feindlichen Küstenlinie bis zum Jagen eines Schwarmes wilder Enten, mit einer Bewegungsweise, die eine Geschwindigkeit von etwa 12 Meilen pro Stunde, sollen sich mit dem „Catamarine“ sehr erfolgreich und ohne besondere Mühe betreiben lassen; und auch für bloße Vergnügung. — Zweide soll dieses Fahrzeug ausgezeichnet sein. Besonders das letztere scheint nach einem der beigegebenen Bilder nicht zweifelhaft zu sein. War manche der Reiterinnen wäre wohl gerne an einem schönen, warmen Sommertage an der Stelle des Mannes, welcher so vergnügt auf dem Wasser-Zweirad sich wiegt, wie von einem Paar Delphine getragen!

Diese kleine Laufendflöße - Maschine, welche übrigens im gebrauchsfertigen Zustande ziemlich groß aussieht, ist zusammenklappbar und kann in dieser Verfassung leicht in einer gewöhnlichen Handtasche mitgeführt werden; sie wiegt, alles in allem, nicht über 28 Pfund; und



Die Handtasche für das Catamarine.

wer sie so steift, würde sicherlich ohne weiteres wissen, was für ein Apparat dies sein soll, ihn vielleicht nur für ein Reizepistoffen oder einen sonstigen kleinen Komfort-Gegenstand halten. Aber aufgemacht,

stellt der Apparat schon etwas gehöriges vor, ohne schwerfällig zu sein. Namentlich viele Fahrrad - Liebhaber von heute und früher dürften ihre Freude an ihm haben, wenn sie nicht etwa gegen die unmittelbare Fühlung mit der Wasser ein Vorurteil haben.

Wenn die Maschine geöffnet und gebrauchsfähig gemacht ist, ruht der ganze Klapp-Rahmen, der Bewegungs - Mechanismus und der Sitz — alle aus einer rostfreien Zusammenlegung von Aluminium und Bronze gemacht — auf zwei zigarrenförmigen Schwimm - Polstern, wie Figuren zeigt. Diese sind von Kautschuk, haben aber einen Ueberzug von wasserdichtem dunklen Segeltuch. Die fahrende Person sitzt auf einem ähnlichen kleinen Sattel, wie er auch zu jedem gewöhnlichen Zweirad gehört, und regiert den Bewegungs - Mechanismus, eine Kettenrad - Vorrichtung, leicht mit den Händen.

Die bewegten Schwimm - Polster, bei deren Herstellung alle scharfen Kanten und Ecken vermieden worden sind, ruhen leicht genug auf dem Wasser, daß der Reiter oder die Reiterin bei nicht zu großer Schnelligkeit in vollkommener Stille vorwärts kommen kann. Hauptächlich unter Hinweis auf diesen Umstand haben die Erfinder die Maschine stark für militärische Verwendung empfohlen, und zugleich auch für Wildgeflügel-Jäger. Aber wenn der Apparat alles leistet, was er verspricht, so dürfte er bald überall, wo er in den Markt kommt, wenigstens für sommerliche Verwendung sehr volkstümlich werden, bei Jung und Alt.

Wie mitgeteilt wird, hat man bei Probefahrten mit dem „Catamarine“ eine Geschwindigkeit bis zu 12 Meilen pro Stunde erzielt; doch ist dies nur bei völlig ruhigen Wasser zu erwarten. Unter solchen Umständen macht der Propeller der Maschine an die tausend Umdrehungen in der Minute.

Felsbohrende Muscheln.

Auch eine Art Klippenhöhlen-Bewohner. — Wie sie erlangt und verpackt werden.

An der nordwestlichen Küste der Ver. Staaten, besonders in Oregon und am Puget-Sund entlang, haben die Bohrmuscheln lange Jahre das Interesse von Forschern erregt, welche, am Vorstrand sitzend, festzustellen suchten, wie die „Hohles“ — das ist der wissenschaftliche Name für diese Muscheln — sich in die Sandstein-Felsklippen eigentlich einbohren, welche ihre Behausungen bilden, und warum sie sich gerade diese Felsverstecke zu Wohnungen auswählten, während Acres von Vorstrand-Niederungen ihnen Raum genug bieten würden.

Erst in verhältnismäßig neuer Zeit interessieren sich auch Feinschmecker für diese Bohrmuscheln. Denn sie haben gefunden, daß das Fleisch dieser Muscheln sehr zart und süß ist. Immer beliebter wird es namentlich in Gestalt von Suppe, welche als „Fels-Austernsuppe“ an vielen nordwestlichen Strandplätzen zu haben ist. Die Bohrmuscheln-Jäger fragen aber nicht darnach, wie sich die Hohles in die Felsen einbohren, sondern vielmehr, wie sie am besten heraus-zukriegen sind. Denn das ist keinesfalls sehr leicht!

Nicht selten wird eine Sprengung mit Dynamit angewendet, um diesen Zweck zu erreichen; aber meistens begnügt man sich mit der Benutzung eines Brecheisens oder einer Spitzgabel.

Der Vorrat an diesen Muscheln wird, namentlich an den Gefilden des Puget-Sundes, wohl nicht so bald erschöpft werden. Zum Genuß gehört übrigens auch die richtige Zubereitung.

Ueberflüssig.

Ein Hofnarr der Königin Elisabeth sprach einmal allzu vermessend. Da traf ihn die Ungnade seiner Herrin.

Nach einiger Zeit aber erbarmte sie sich um den armen Teufel, ließ ihn wieder vor sich erscheinen, sagte aber streng zu ihm:

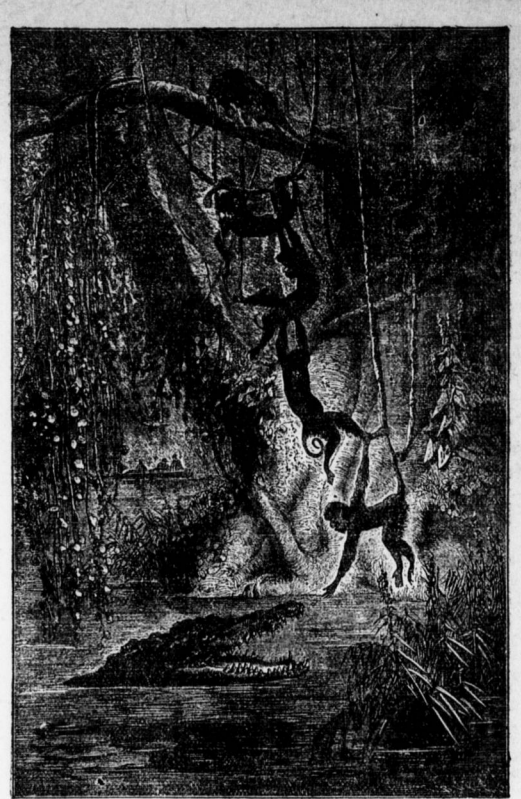
„Willst du dich künftig noch einmal unterstellen, Bemerkungen über meine Aufführung zu machen?“

„Nein“, erwiderte der Narr kleinmütig, „ich werde niemals mehr so unbescheiden sein, etwas bei Hofe zu sagen, was sich in der ganzen Stadt London die Späßen von den Dächern zupfeifen!“

— Beim Heiratsvermittler. — Bemerkte Jungfrau: „Daß ich trotz meiner 50 Wille keinen Mann finden kann!“

„Ja“, für einen Beschluß auf Grund der Photographie würde die Summe wohl genügen; aber das anspruchsvolle Mannswort verlangt immer noch die vernünftige Konfrontation!“

— In Afrika. Dame: „Sagen Sie, Herr Gouverneur, geben die Leute hier immer so — einfach ge-kleidet?“



Affengruppe in einem amerikanischen Urwald.

Am Cape Cod Canal.

Schon lange hatte man den Ger-fest hoch gekommen sind. Vor allem dankten ins Auge gefaßt, eine direkte aber ist zu bedenken, daß jedes Jahr Wasserstraße von der Cape Cod Bai, etwa 500,000 Passagiere auf diesem Waff, nach der Buzzard's Bai zu Wege befördert werden, und daß in graben und damit die Fahrt von 30 Jahren über 2000 Schiffsunfälle



Der Kanal östlich von Bourne.

Boston nach New York und anderen atlantischen Häfen beträchtlich abzu-kürzen und weniger gefährlich zu machen.

Kein Geringerer, als George Washington, erkannte schon im Jahre 1776 die Wichtigkeit eines Kanals von Cape Cod an und beauftragte Thomas Madin, eine entsprechende Route zu vermessen, welche größere Sicherheit für die Schiffsahrt

beim Umfahren dieses Kapts vorgekommen, und zwischen 700 und 800 Menschen dabei umgekommen sind! Denn Stürme und Nebel sind häufige Bedrohungen auf diesen Fahrten, von welchen man wohl auch künftig in Matrosen-Kreisen noch manche ausregenden Geschichten erzählen wird. Der neue Kanal aber bannet dieses Gespenst endlich aus der Wirklichkeit.

Er ist mindestens 100 Fuß am Boden breit, und die Tiefe beträgt zunächst 20 Fuß, wird aber bald auf 25 Fuß gebracht und kann schon jetzt von beinahe allen Küstenschiffen benutzt werden. Und nöthigenfalls kann er genügend erweitert werden, daß sogar Riesen-Schlachtschiffe der Zukunft hindurchkommen können!

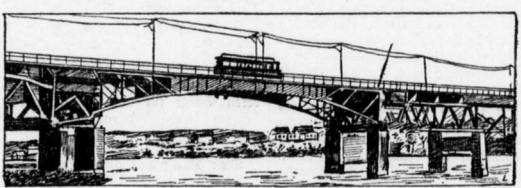
Es sind 12 Millionen Dollars — in runder Summe — für den Kanal angewendet worden, trotzdem man die Erbauung vom Standpunkte des Ingenieurs verhältnismäßig leicht fand. Alle möglichen Schwierigkeiten waren vorausgesehen worden, wie tiefe Felsblöcke unter der Oberfläche des Wassers, Treibholz u. s. w. Aber es zeigte sich, daß diese Befürchtungen größtenteils eingebildet waren, — zum Glück für diejenigen, welche die Arbeiten unmittelbar auszuführen hatten!

Aber eine andere Ursache erhöhte die Kostspieligkeit des Werkes bedeutend. Man mußte sich nämlich mit der New Haven - Bahn abfinden, welche das betreffende Tal an drei Stellen überquert hatte. Die



Vereinigung von Buzzard's Bay und Cape Cod Bay.

„sowie auch gegen den Feind“ bieten würde. Daran zu erinnern, ist heutigen Tags von besonderem Interesse, obwohl für den tatsächlichen



Eisenbahnbrücke über den Kanal.

Entschluß, den Kanal zu bauen, zunächst keine militärisch-navalistische Gründe bestimmend gewesen sind. Der Kanal ist kein Regierungs-werk, sondern das Unternehmen von kaum einem halbhundert Privatbürgern. Nur 8 Meilen ist er lang; aber er bringt Boston um 70 Meilen an New York und sonstige atlantische Häfen näher heran und erspart Zeit- und Geld-Verluste, die im ganzen

Kanal-Baugesellschaft hatte nicht nur für viele Meilen neue Bahngelände zu zahlen, um Uebergänge zu vermeiden, sondern sie mußte auch an der einzigen Stelle, wo sich ein Uebergang nicht vermeiden ließ, nämlich zu Buzzard's Bai, eine große Eisenbahn-Brücke errichten, mit einer Öffnung von 160 Fuß. Unter diesen Umständen ist das Unternehmen immer noch recht billig gekommen.