Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Landes-Zeitung. 1870-1918
1900

329 (18.7.1900) Badisches Museum, Nr. 57

Visual Library

Badisches Museum

Blätter für Belehrung und Unterhaltung.

Beilage der „Badischen Landeszeitung“.

Nr. 57. — Erscheint zweimal wöchentlich. — **18. Juli. 1900**

Zur Erinnerung an die Königin Luise.

(19. Juli.)

Als heute vor neunzig Jahren die goldene Sonne am ewigen Himmel emporstieg und den jungen Tag grüßte, da leuchteten ihre alles belebenden Strahlen auch in ein fürstlich Gemach, das so unendlich viel Schmerz und Herzeleid barg. Die unvergeßliche Königin Luise, die edle Frau, die so viel herbes und bitteres hatte dulden müssen, wenngleich ihre hohen Schultern der königliche Purpur schmückte, lag in den letzten Zügen. Gleich als ob eine Ahnung es ihr in weihevoller Stunde zugeraunt hätte, daß auch ihres Lebens Sonne bald zu Thal steigen werde, wenn der Abend sich neigt — hatte sich die hohe Dulderin in den letzten Tagen des Juni 1810 noch einmal aufgemacht, um das geliebte Elternhaus wiederzusehen, um wieder an der Stätte zu weilen, da ihr kindlich Herz eine wonnige Jugend verträumt, da sie in sorgloser Unbefangenheit die seligen Tage einer gründlichen Kindheit verlebt hatte. Und wie war alles anders geworden? Der ritterliche Kronprinz von Preußen hatte um die Hand der jugendschönen Mecklenburgischen Fürstentochter geworben und freudigen Herzens hatte Luise mit Zustimmung ihrer erlauchten Eltern dem Manne ihrer Wahl das Jawort gegeben, das da Leib und Seele bindet für immer und ewig. Aber nicht nur die jugendliche Schönheit und der lebesfrische Zauber der Anmut, der Luisens Wesen umschwebte, nicht nur der erste Eindruck bloß war für das innige Lebensband entscheidend, sondern die Macht dieses Eindrucks steigerte sich noch, als Friedrich Wilhelm bei näherem Bekanntwerden immer mehr und mehr gewahr wurde, daß das holde Aeußere nur der Abglanz der Seele war, deren angeborener Adel und Schwung sich in jedem Blick, in jedem ihrer Worte aussprach. Und wie Friedrich Wilhelm zu Luise, so fühlte sich sein Bruder Prinz Ludwig zu ihrer jüngeren Schwester hingezogen. Schon am 24. April 1793 feierten die beiden Paare zu Darmstadt das Fest der Doppelverlobung. Luise war damals gerade 17 Jahre. Während des bald darauffolgenden Feldzugs besuchten die fürstlichen Bräute ihre Verlobten öfters im Feldlager, und Göthe feierte in seinen Berichten aus jenen Tagen diese „himmlischen Erscheinungen“. Bald nach Beendigung des Feldzuges, Anfang Dezember, kehrte der Kronprinz nach Berlin zurück, und kurze Zeit darauf schied seine Braut aus dem Familienkreise, um sich nach der Hauptstadt des Reiches zu begeben, dessen hochgefeierte Königin sie werden sollte. Unter großen Festlichkeiten holte die erfreute Bürgerschaft Berlins ihre zukünftige Königin ein und bald wurde das ganze Land erfüllt vom Ruhme der Schönheit und Herzensgüte Luisens. Vor allem wurde jene fürstliche Ehe das hohe weithin leuchtende Vorbild eines wahrhaft deutschen Familienlebens, wie es in solch reiner Liebe an den Höfen sich immer seltener kund gegeben hatte, seitdem man sich statt in guter vaterländischer Stille immer mehr in der französischen Galanterie gefiel. Die Neuvermählten lebten nur für einander, und gleichwie Luise sich nachher auf dem Throne als eine wahrhaft deutsche Königin bewährte, ebenso stand sie als Kronprinzessin ihrem Gemahl als eine wahrhaft deutsche Hausfrau zur Seite. Luise war nicht geschaffen, als eine stolze Frau, an einem glänzenden Hofe zu prunken, ihr edler Sinn stand nach den schlichten Freuden, die der stille Frieden eines glücklichen Familienlebens gewährt. So verlebte sie auch ihre schönsten Tage seit der frohen Jugend auf dem Gute Paretz, das der Kronprinz zu einem stillen Landaufenthalt auserseben hatte. Dort wollte er selbst am liebsten nur als „Schulze von Paretz“ angesehen sein und seine Gemahlin gefiel sich gleichfalls am liebsten als „gnädige Frau von Paretz.“ Aber die klaren Sonnentage stillen Glücks neigten sich frühzeitig ihrem Ende. Des korsischen Eroberers eiserne Hand, die bald schwer und furchtbar auf Preußen, wie dem ganzen deutschen Vaterland, lasten sollte, griff auch in Luisens Leben ein mit furchtbarer Macht, und die rohe Brutalität des „korsischen Parvenü“ brach der feinfühlenden Fürstin das Herz. Schon als die Wolken des drohenden Ungewitters sich von Frankreich her immer mehr um Preußen zusammenzogen, hatte die Königin nach und nach immer lebhafteren Anteil an den sich vorbereitenden Ereignissen genommen. Es war nicht Luisens Art und Neigung, sich um Staatsgeschäfte zu kümmern, aber, was ihren Gatten tief bewegte, und was des Volkes Wohl und Wehe betraf, das konnte ihrem liebenden Herzen nicht fern bleiben. Aber je tiefer das Herz unter der Wucht des eisernen Verhängnisses gebeugt wurde, desto erhobener richtete sich der Geist der edlen Frau auf; und während rings um sie alles den Kopf zu verlieren schien und selbst in der nächsten Umgebung des Königs schon dringende Stimmen laut wurden, sich dem zügellosen Sieger auf Gnade oder Ungnade zu ergeben, da war es das ursprünglich so weich geschaffene Gemüt Luisens, das fast allein noch festen Mut offenbarte und sicheren Glauben hielt. An allem, was zur Vorbereitung von Preußens Wiedererhebung, zur Pflanzung eines besseren Geistes im Volke geschah, nahm die Königin den lebhaftesten Anteil. Sie war es besonders gewesen, die den Wiedereintritt Steins in den Staatsdienst befördert hatte, auch trat sie versöhnend und vermittelnd ein, wenn hie und da empfindliche Gereiztheit das gute Einvernehmen zu stören drohte. Damals regten sich auch bereits die ersten Zeichen des religiösen Aufschwungs, der in den Befreiungskriegen den Fürsten und Völkern zum Siege verhalf. Die Königin war eine der ersten, die erkannte, daß des Vaterlandes Erhebung durch eine sittliche Wiederbelebung vorbereitet werden müsse, und begrüßte mit Freuden die Vorboten des Glaubens, dessen Wahrheit das geschwächte Vaterland wieder kräftigen und freimachen sollte. „Weil wir abgefallen sind, darum sind wir gesunken“, das wurde immer klarer und in ihrem lebendigen Glauben wurde sie die „still waltende Gärtnerin“ jedes edlen Keimes wiedererwachenden christlichen Lebens. Wir haben nicht nötig, die Verdienste Luisens um die deutsche Einigkeit, um das Wiedererwachen deutschen Selbstgefühles noch hervorzuheben. Sie sind genugsam bekannt, und jeder Deutsche weiß, wie segensreich für unser ganzes Volk das Leben dieser edlen Fürstin war. In Charlottenburg liegt die edle Frau begraben, an der Seite ihres geliebten Mannes. Schlicht, fromm, wahrhaftig und treu — das war Luise während ihres ganzen Lebens geblieben. Sie hat ihrer Mitwelt vorangeleuchtet, als ein guter Stern in dunkler Nacht, der den rechten Pfad weist, und sie hat der Nachwelt ein nachahmenswertes Beispiel gegeben selbstlosester Hingabe an das Vaterland, treuester Pflichterfüllung, sodaß ihr Leben ein Segen wurde auch für die späteren Geschlechter.

Das Luftschiff des Grafen Zeppelin.

Seit dem ersten Aufstieg vom 2. Juli hat die Litteratur über dieses interessante Fahrzeug große Dimensionen angenommen. Man erfuhr auch erst nachher noch wichtige Details über im letzten Moment vor dem Aufstieg noch vorgenommene Aenderungen in der Konstruktion, wie sie in verschiedenen Schilderungen bekannt geworden war. So ist zum Beispiel der Rollwagen, der auf dem Laufsteg zwischen den beiden Gondeln gedacht und installiert gewesen, verschwunden und machte einem Bleigewicht von 300 kg Platz, das in der Mitte eines Schlepptaus von 100 m Länge und 23 m Durchhang festgeschmiedet ist. Die Schwergewichtslage des Fahrzeuges versteifte sich damit bedeutend und das tiefhängende große Gewicht wirkte als Regulator bei Pendelbewegungen um die Querschiffsebene. Für den Absitz auf das Wasser war diesem Laufgewicht ein Behälter von wasserdichtem Stoff, mit Luft gefüllt, überzogen, darin es schwimmen konnte, sobald es ins Wasser tauchte. Das Kühlwasser befindet sich nicht im Doppelboden der Gondeln, sondern in Kühlröhren, die längs des Laufstegs liegen

und beim Fahren vom Winde bestrichen werden. Der Wasserballast ist im Wagkörper untergebracht. Ueber die Reinstallierung des Schiffes auf das Floß am Abend des 2. Juli gab Kapitän-Leut. z. D. v. Bethge*) folgende anschauliche Schilderung: Nachdem Floß und Luftschiff durch eine Leine miteinander verbunden waren, wurde das letztere in Position geholt und die Haltetaue auf das Floß gegeben. Das Luftschiff stand dabei hinter demselben, es mit der Spitze überragend. Sobald die ersten Halttaupaare gefaßt waren, wurde der Rest des Ballastes, etwa 250 kg, ausgeworfen und das Kühlwasser der Maschinen entfernt: das Luftschiff hob sich von der Wasserfläche mit einem leichten Ruck wie ein Schwan und wurde von der Mannschaft mit kleiner Mühe über das Landungsfloß gezogen und befestigt. Bethge schätzt die Geschwindigkeit der Fahrt vor dem Winde gegen Immenstad etwa 9 m per Sekunde, wovon die geringe Windgeschwindigkeit abzurechnen wäre. Für die Feststellung der Flugbahn, Größe und genaue Gestalt des Drehungskreises sind auf einer Anhöhe hinter Immenstad Geometer plaziert worden. Auf- und Abstieg können offenbar auch bei bewegter Luft, die nicht gerade Sturm ist, ausgeführt werden. Die Schwimmfähigkeit des Fahrzeuges wurde überzeugend erwiesen und seine große Seitenstabilität. Bei Seitenwind möchte nach Bethge der Tragkörper als ungeheures Segel wirken, dabei die Gondeln sich wohl tüchtig schräg legen. Aber sie sind hoch, und wenn auch Wasser hineinlaufen sollte, so legt sich der Tragkörper, der unbedingt schwimmt, auf das Wasser. Ein Treibanker war nicht vorhanden, eine solche Ausrüstung hält aber Bethge für wünschenswert, wenn es auch nur in Gestalt eines auf einer Seite beschwerten Segeltuches wäre. Beim Landen ins Wasser geworfen, würde dasselbe die Spitze des Luftschiffes auf dem Winde halten und die Geschwindigkeit des Treibens mindern.

Im Großen und Ganzen war die Kritik der Konstruktion des Fahrzeugs nicht günstig, was zum mindesten voreilig erscheinen muß, da der Fernerstehende die beim so kurzen ersten Aufstieg zutage getretenen Erscheinungen kaum richtig zu beurteilen vermochte. Von entscheidendem Interesse ist daher nachstehender Bericht des Grafen Zeppelin über seinen ersten Aufstieg, der aus voller Detailkenntnis fließt und dem man auch nicht den Vorwurf des Plaidoyers in eigener Sache machen wird, nachdem man seine bescheidenen und vorsichtigen Schlußfolgerungen gewürdigt hat. Der Erfinder selber sagt:

Bericht über das Ergebnis der ersten Auffahrt unseres Luftfahrzeuges am 2. Juli.

Die Unterbringung des Fahrzeuges in der auf dem See schwimmenden Halle hat sich bewährt, die Aus- und Einführung ging glatt von statten. Das Fahrzeug hat, trotzdem die teilweise Füllung mit nicht reinem Gase einen Minderauftrieb von ungefähr 300 kg und die Wärmeabnahme von etwa 10 Proz. seit der Füllung einen solchen von rund 300 kg ergab, noch eine genügende Menge von verfügbarem Ballast mit hochheben können: 350 kg, von welchen es 270 kg zurückbrachte. Auch die Ausgabe von 80 kg war wohl nur durch künftig vermeidbare mißliche Umstände geboten. Sobald die Schrauben in Gang gesetzt waren, folgte das Fahrzeug der Steuerung willig. Die wagrechte Haltung konnte immer wieder eingenommen werden, obgleich der bald eingetretene Bruch einer Kurbel die fernere Verwendung des zu diesem Zweck vorhandenen Laufgewichts verhinderte. Das Herabschweben auf den See erfolgte trotz bedeutender und rascher Gas- und dann nur geringer Ballastausgabe so sachte, daß die Landung auch auf festem Boden unbedenklich erscheinen muß. Der Antriebsverlust durch ungewolltes Entweichen von Gas war ohne Zweifel geringer als die Gewichtsverminderung durch Benzinverbrauch. Dieses Verhältnis würde, wie die Messungen des Gasgewichts in den folgenden Tagen erwarten lassen, noch mindestens eine Woche erhalten bleiben. Es erwies sich, daß eine Entzündungsgefahr mit dem gewöhnlichen Gebrauch des Fahrzeuges nicht verbunden ist.

Somit wäre mit dem Bau schon, wie er jetzt ist, ein verwendbares Fahrzeug geschaffen, wenn dieses eine für den Gebrauch an einer genügend großen Anzahl von Tagen im Jahr ausreichende Geschwindigkeit besitzt. Letztere aber konnte bei dem stattgehabten Versuch nicht ermittelt werden. Und zwar aus nachstehenden Gründen: Infolge zu langen Festhaltens zweier Haltetaue am hinteren Ende blieb letzteres beim Aufstieg des Fahrzeuges in der Aufwärtsbewegung zurück. Sobald die Taue losgelassen waren, wurde das Laufgewicht nach vorwärts gebracht. Dadurch schwang das Fahrzeug gegen die wagrechte Lage zurück und erreichte, in derselben angelangt, da nun auch die Schrauben vorwärts arbeiteten, seine größte Geschwindigkeit während dieses Versuchs. Es kam gegen den ihm gerade entgegenstehenden 5,5 Meter-Sekunden Wind (Messung am Beobachtungs-Fesselballon) in diesem Augenblick rasch vorwärts. Dieser Augenblick war aber viel zu kurz, um ihm zu gestatten, auch nur annähernd seine wirkliche größte Geschwindigkeit anzunehmen. Das Fahrzeug schoß nämlich, weil bei dem Bemühen, das Laufgewicht wieder in die Mittellage zurückzubringen, die Kurbel für dasselbe brach, alsbald mit der Spitze nach unten. Es folgte dabei noch einem durch eine leichte Krümmung der Längsaxe (etwa 27 cm bei 128 m Fahrzeuglänge) hervorgerufenen Drehmoment, welchem eben wegen des Kurbelbruchs mit dem Laufgewicht auch nicht entgegengewirkt werden konnte. Nun mußte der drohenden Gefahr des Ueberschlagens alsbald durch Stoppen und Rückwärtslauf der Schrauben begegnet werden. Von da ab bestand das ganze Fahren in einem Wechsel von Vor- und Rückwärtsgang der Schrauben, um damit zu große Neigung zu hemmen. Ein weiterer Grund zu diesem Wechselgang ergab sich aus dem Umstande, daß das Fahrzeug, welches anfangs auch nach Steuerbord der Ruderlegung gut folgte, vermutlich wegen einer an Backbord hinten durch Zerrung des Laufgewichts entstandenen, ihrerseits als Steuerfläche wirkenden, leichten Einbuchtung nur mehr nach links lief. Auch deshalb mußte man, um nicht über Land getrieben zu werden, die Schrauben rückwärts gehen lassen, wenn gerade das hintere Ende seewärts stand.

So fehlt denn jeglicher Anhalt für die erlangte Geschwindigkeit. Außer jener kurzen Beobachtung zu Beginn der Fahrt spricht aber für eine gute Treibwirkung der Schrauben der Umstand, daß sie, nach dem Niedersitzen auf das Wasser in Rücklauf gebracht, um größern Abstand vom Ufer zu gewinnen, das Fahrzeug noch ziemlich schnell zu bewegen vermochten. Vor allem aber ist daran zu erinnern, daß die Schrauben in ihrer jetzigen Gestalt und Drehungszahl bei ihrer Erprobung am Wasserboot die beste Wirkung ergeben haben. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die bei dem ersten Versuche eingetretenen Hindernisse für die Ermittlung der Fahrgeschwindigkeit (Bruch der Kurbel, leichte Verbiegungen u. s. w.) für einen nächsten Versuch vermieden werden können. Es ist hiefür insbesondere die Verlegung der Aufhängung des Laufgewichts von den Fahrzeugen mehr nach der Mitte und eine kräftige Versteifung der untern Längsträger zwischen den beiden Gondeln vorgesehen. Da der Tiefgang des Laufgewichts bei dem Auflassen und Landen des Fahrzeugs unbequem ist, wird jenes nur bis in die Höhe der Gondelsohlen herabhängen. Es ist möglich, daß das Fahrzeug nun zu wenig Beharrung in der wagrechten Lage zeigen wird. In diesem Falle müßte bei einem ferneren Versuche das Laufgewicht wieder tiefer und mit weiter auseinander liegenden Aufhängepunkten angeordnet oder eine anderweitige, dem Uebelstande abhelfende Einrichtung getroffen werden.

Friedrichshafen, im Juli 1900.

Graf Zeppelin.

*) Nach der „N. Zür. Ztg."

Von der Weltausstellung.

‡ Paris, 17. Juli.

Zu Ehren der an Bord der „Deutschland" über Cherbourg zum Besuch der Weltausstellung nach Paris gekommenen deutschen Journalisten veranstaltete der deutsche Reichskommissär Geheimerat Dr. Richter am letzten Donnerstag vormittag im Reichshause der Rue des Nations einen ebenso glänzenden als herzlichen Empfang, an den sich ein vortrefflicher Lunch anschloß. Des Nachmittags wurde die deutsche Uhren-Sektion in dem Anbau der deutschen Kapelle der Esplanade des Invalides für die Vertreter der französischen und fremden Presse eingeweiht, nachdem sie bereits die Bewunderung der internationalen Jury und zahlreicher Besucher erregt hatte. Die Hauptstücke an der Sektion sind die überaus reichhaltige retrospective Ausstellung und die Kunstuhr der vereinigten Uhrenfabriken Arthur Junghans und Thomas Haller in Schramberg. Besonders die letztere, die im Auftrage des Kommerzienrates Arthur Junghans von dem Hofuhrmacher Gustav Speckhaut-Nürnberg entworfen und in ihren wesentlichen Teilen durchgeführt worden ist, verdient als ein Meisterwerk moderner Mechanik bezeichnet zu werden. Das herrliche Stück umfaßt so ziemlich alle Gebiete des menschlichen Fortschritts, in verschiedenen Gruppen sinnreich dargestellt, und enthält im Mittelbau die den Oberammergauer-Passionsspielen entlehnten Scenen, die unter einer angepaßten Orgelmusik-Begleitung zu gewissen Stunden vorüberziehen. Alle Figuren sind von den bekanntesten „Herrgottsschnitzern" hergestellt. Rechts und links von der Bühne sind orientalische Straßenbilder und an den Eckpfeilern die Apostel Petrus, Paulus, Jakobus und Johannes postiert. Die Glocke in dem Thürmchen, das von einem Hahne gekrönt wird, trägt die Inschrift: „1900 hab' ich angeschlagen, laß mich Gott hier oben lange tagen". Die sehr zahlreich erschienenen Vertreter der französischen und der auswärtigen Presse gaben wiederholt ihrer Bewunderung über die wirklich schöne und sehenswerte Ausstellung Ausdruck.

Die ganz außergewöhnliche Hitze, die seit Mittwoch ununterbrochen herrscht, hat dem Besuche der Weltausstellung erheblich geschadet, da dieser trotz des großen Andranges, den das Nationalfest mit sich brachte, weit hinter den früher verzeichneten Ziffern zurückgeblieben ist. Am Tage des Nationalfestes werden statt der allgemein erwarteten halben Million Besucher nur deren 355 807 und tags darauf (Sonntag) nur 340 117 gezählt. Man kann es den guten Leuten, die auf der mehr oder minder langen Eisen-

bahnfahrt schon erheblich unter der Hitze gelitten haben, nicht verargen, wenn sie nicht bei 35 Grad im Schatten sich in die Ausstellung wagen.

Der Wiener „Schubertbund“, der im Trocadéro-Palaste zwei große Wohlthätigkeits-Konzerte unter Mitwirkung des Orchesters Colonne veranstaltet, traf am Montag vormittag mittels Extrazugs auf dem hiesigen Ostbahnhofe ein, wo er von dem Pariser Lokalkomitee mit dem k. k. Konsul Baron Jakobs an der Spitze begrüßt wurde. Des Nachmittags fand im österreichischen Repräsentationshause der Rue des Nations ein feierlicher Empfang der Wiener Sänger statt. Regierungsrat Prof. Mayer hielt die Begrüßungsrede, auf die der Sprecher des „Schubertbundes“, Herr Jaksch, antwortete, und der Generalkommissar Sektionschef Exner schloß eine überaus launige Improvisation daran. Die Wiener Reisegesellschaft umfaßt 320 Personen.

Der Bürgermeister von Prag, Dr. Srb, der mit seinen beiden Stellvertretern und dem Schriftführer des Gemeinderats von Prag der an sie ergangenen Einladung des Pariser Stadtrats nachgekommen ist, wurde am Ostbahnhofe von den in Paris weilenden Tschechen und Slaven unter der Führung des Malers Vaclav Brozik begrüßt. Die Gäste, die der Stadt Paris eine kunstvoll geschnitzte Kassette mit einer großen Anzahl von Aquarellen, Ansichten der Stadt Prag, zum Geschenk überbringen, wurden am Montag nachmittag in feierlicher Weise vom Gemeinderat im Hotel de Ville empfangen, wo in tschechischen und französischen Reden die Verbrüderung der beiden Nationen gefeiert wurde. Das Stadthaus hatte zu Ehren der Prager Gäste den reichen Schmuck behalten, den es aus Anlaß der Nationalfeier angelegt hatte.

Die Stadt der Verrückten.

Frankreich ist die glückliche Beherrscherin einer kleinen Stadt in Indochina, die mit Bezug auf ihre Einwohnerschaft wohl einzig in der Welt dastehen dürfte. Der Name dieses Ortes ist Ban-Keune und die Zahl seiner Bewohner beläuft sich auf 350 Familien, die alle fleißig und bescheiden leben und gut gedeihen. Es ist nicht leicht Zutritt zu dem Orte zu erhalten, und um ganz willkommen zu sein, muß der Besucher ganz oder teilweise verrückt oder wie es die Eingeborenen nennen, „pipop“ sein, wobei der Begriff Verrücktheit weniger eine Krankheit, als eine Art von Besessenheit meint.

Falls ein Einwohner des Bezirkes in irgend einer Weise sich auffällig benimmt, so nehmen es seine Nachbarn auf sich, eine Untersuchung darüber anzustellen, inwieweit er vielleicht von einem bösen Geiste besessen, ob er also „pipop“ ist. Die bedauernswerte Person, sei es Mann, Weib oder Kind, welche der Besessenheit verdächtig geworden ist, muß sich an dem Ufer des Namgumeflusses einer Ceremonie unterziehen, welcher hunderte von Leuten zuschauen. Ein eingeborener Priester bindet dem Opfer Hände und Füße und so wird der vermeintlich Besessene trotz seines Schreiens und seines Ringens in den Fluß geworfen, welche Procedur nach dem festen Glauben des Volkes den wirklichen Zustand des Betreffenden aufs klarste ausweisen soll. Wenn er wirklich „pipop“ ist, so sinkt er sofort auf den Grund des Wassers und bleibt dort liegen, bis man ihn herauszieht, wieder belebt und offiziell dem berühmten „Dorfe der Verrückten“ zuführt. Ist er nicht besessen, so taucht er aus der Tiefe des Wassers wieder empor, wie eine gewöhnliche ertrinkende Person, und wird dann ebenfalls gerettet und wieder in Freiheit gesetzt.

Im ganzen Namgumefluß entlang, in dem sogenannten Laosbezirke, ist die geistige Verfassung der Bevölkerung eine derartig beschränkte oder gestörte, daß die anerkannt Verrückten oder Wahnsinnigen in einer Art von sozialer Beziehung zusammenleben, während die Mehrheit des Volkes in Gruppen von zwei oder drei Familien ein einsames Leben führt, wodurch natürlich der Excentrität oder der Verrücktheit noch mehr Vorschub geleistet wird. Wenn zwei einander fremde Leute in diesem Bezirke sich treffen, so bemüht sich jeder auf seine Weise, den anderen auf „pipop“ zu prüfen und zu untersuchen, und ist es thatsächlich Landes-Gebrauch in den Laos, daß man beim Nachbar oder beim Fremden nicht etwa zuerst auf seine Kleider, auf seine Stellung, seinen Reichtum u. s. w. sieht, sondern vor allen Dingen nach Anzeichen von geistiger Gesundheit oder Gestörtheit in seinen Augen und in seinem ganzen Gebahren sucht. Wenn bei der oben beschriebenen Prozedur das betreffende Opfer im Flusse ertrinkt und nicht mehr gerettet werden kann, so wird dies als ein erstklassiges Zeugnis für seine Existenzunfähigkeit ausgelegt.

Der Ort Ban-Keune selbst ist ein kleines Paradies und seine Bewohner kultivieren nach Herzenslust ihre verrückten Neigungen. Sie leben friedlich miteinander, lieben, heiraten und zeugen Kinder, die in den meisten Fällen noch excentrischer sind als ihre Eltern. Kein Angehöriger des Dorfes wird jemals „als gesund entlassen“, sie alle bleiben „pipop“ bis zum Ende ihrer Tage.

Verschiedenes.

Vor dreißig Jahren. Die Mobilmachung war in den jetzigen Tagen, nicht bloß in vollem, sondern auch maschinenmäßig in vollständig regelmäßigem Gange, sodaß selbst der damalige preußische Kriegsminister äußerte, er hätte nie so ruhige Zeit gehabt, wie zur Zeit der Mobilmachung, weil sich alles, wie an der Schnur nach dem wohldurchdachten Plan vollzog, bei welchem auch nicht das Kleinste unberücksichtigt gelassen worden war. Dann wurde auch der Aufmarsch der deutschen Armeen mit der einzigen späteren Ausnahme am 2. August nicht gestört, wie wohl das anfangs im Plane der französischen Generale gelegen hatte. Aus demselben Grunde hatte man nicht einmal die Einreihung der Reserven abgewartet, sondern eilte mit den Garnisonen von Paris und Lyon und den nahe garnisonierten Teilen der Armee sofort an die Grenze bloß um den Eifer zu bekunden und im übrigen dort unnütz zu warten. Entgegengesetzt der deutschen Heeresverwaltung fehlte in allem die Solidarität, in bezug der Führung die Einheit und Entschlossenheit. Betreffs des Transportes fehlte die klare Disponierung und besonders die Verpflegung. In Mülhausen mußten z. B. starke Abteilungen den ganzen Tag warten, ohne Nahrung zu erhalten und als diese endlich beschafft war, mußten die hungrigen Mannschaften aufbrechen, ohne abgekocht zu haben. Die Folge war allgemeiner Unwille. Der Maire von Marseille meldete nach Paris, er hätte nun schon mehrere Tage 9000 Mann Reserven da ohne Ordre, er wüßte sich keinen anderen Rat mehr, als sie einzuschiffen und nach Algier zu senden. Alles war reiner Taumel, viel Geschrei, aber nichts war vorgesehen. Erst am 28. Juli erfolgten die Ausschreibungen der Lieferungen an die Armee. Am größten war die Unordnung in Metz, wo es manchem Einberufenen schwer wurde, sein Regiment zu finden. Ausgenommen des Jubels beim Empfang des Königs in Berlin seitens der Bevölkerung, herrschte eben solche Stille unter dem deutschen Volke, wie beim glatten Vorsichgehen der Mobilisierung. Statt der Aufregung ließ man praktische Thätigkeit walten und hatte auf den Eisenbahnen überall Komitees gebildet zur Pflegung und Stärkung der nach der bedrohten Grenze eilenden Truppen. So zeigte sich schon in der Zeit vor der Aktion der Unterschied zwischen dem welschen und deutschen Charakter, der die innerliche Solidität des letzteren gegenüber dem ersteren deutlich erkennen läßt. Die Weiterfolge sollte dieselbe noch viel deutlicher an das Licht bringen.

< **Ein Geburtstagsmonat erster Ordnung** ist der Juli für den preußischen Hof. Am 7. war Prinz Eitel Fritz 17 Jahre alt, am 14. der 16. Geburtstag des Prinzen Adalbert, am 27. wird Prinz Oscar 12 Jahre alt sein. Erbprinzessin Charlotte von Meiningen, des Kaisers älteste Schwester, wird 40 am 24. d. M., die Prinzessin Heinrich von Preußen ist am 11. Juli 1866 geboren. Von den Söhnen des Prinz-Regenten Albrecht wurde Prinz Friedrich Heinrich am 15. Juli 26 Jahre, Prinz Friedrich Wilhelm am 12. Juli 20 Jahre alt, die Herzogin von Connaught, geb. Prinzeß Luise Margarethe, ist am 25. Juli 1860 geboren.

Der Prinz von Wales als Modefürst. Auf dem großen Gartenfest, welches die alte Königin Viktoria am vergangenen Mittwoch im Buckingham-Palast zu London gab, erschien der Prinz von Wales in einem neuen Kostüm, das er selbst entworfen hatte und das natürlich das Entzücken aller Modeherren und Damen bildet. Der altehrwürdige Gehrock, der bisher mit einer doppelten Knopfreihe auf der Brust getragen wurde, ist jetzt verabschiedet und an seine Stelle ist eine „Schöpjung“ getreten, die im Schnitt der früheren Mode gleicht, jedoch nur eine Knopfreihe besitzt und keine doppelte Brust hat. Außerdem darf der neue frock coat überhaupt nicht geschlossen werden, sondern muß stets offen stehen und die bunte Sommerweste zeigen, die übrigens auch wieder eine ganz spezielle Form dadurch erhalten hat, daß die beiden Knopfreihen unten im spitzen Winkel zusammenlaufen. Es liegt auf der Hand, daß der Prinz den englischen Modeherren, die immer auf Neuerungen versessen sind, eine große Freude bereitet hat, und man kann auf den Promenaden im Hyde-Park seit vorgestern bereits eine ganze Anzahl dieser neuen Gehröcke bewundern. Natürlich sind vor allen Dingen die Londoner Schneidermeister dem Prinzen zu Dank verbunden, da kein echter Swell mehr imstande sein wird, in einem Rocke „veralteter Façon“ sich auf der Straße sehen zu lassen. Für den Prinzen selbst wird in Anbetracht seiner zunehmenden Korpulenz wohl hauptsächlich der Umstand in Betracht kommen, daß der alte frock coat bei der jetzt herrschenden Hitze ein nahezu unerträgliches Kleidungsstück war.

Der Komfort auf der Eisenbahn ist jetzt in der Reisesaison ein viel erörtertes Thema. Die Einrichtungen unserer Eisenbahnen bieten dazu Stoff genug. Man vergleiche nur unsere D-Züge mit den englischen Durchgangszügen, von denen wir im „Centralblatt der Bauverwaltung“ eine anziehende Schilderung in einer Artikelserie „Reisebeobachtungen auf englischen Eisenbahnen“ finden. Die Große Centralbahn, deren Stammlinie Manchester-Sheffield-Lincolnshire nach Ueberwindung vieler parlamentarischer Schwierigkeiten den Zugang nach London erreicht, führt Durchgangszüge, von denen es in dem Artikel heißt: Ein besonderes Gewicht mußte auf eine glänzende und zweckmäßige Ausstattung des Wagenparks gelegt werden. Die Manchester-Expreßzüge bestehen aus vierachsigen Wagen mit Drehgestellen, sind mit breiten Seitengängen versehen (Gangbreite = 0,3 Wagenbreite) und durch gedeckte Brücken mit Lederbälgen verbunden. Eine 2. Klasse giebt es nicht, dagegen steht die 3. Klasse hinsichtlich der Ausstattung durchaus auf der Höhe einer guten 2. Klasse auf dem Festlande. Die selbstverständlich vollständige Polsterung ist sehr geschickt der Form des Rückens angeschmiegt. Statt der auch in England sonst gebräuchlichen Armlehnen findet man ziemlich hochliegende Ellenbogenlehnen. Eine Klingel zum Schaffner, Notsignal und, was sehr nachahmenswert erscheint, im Seitengang ein Filter mit Trinkwasser, ferner sehr geräumige Wascheinrichtungen, für Damen und Herren getrennt, bilden die

weitere Ausstattung. In denjenigen Manchester-Expreßzügen, die keine Speisewagen führen, befindet sich in einem der Wagen ein Schankraum, der nach Art der englischen Public Bars eingerichtet ist. In allen Kupees ist so viel Raum zwischen den Bänken gelassen, daß ein genügend breiter Tisch Platz findet, der im Bedarfsfall aufgestellt wird. Die Behaglichkeit der Kupees wird dadurch erhöht, daß der Wandstreifen zwischen dem oberen Rand des Polsters und den Gepäcknetzen abwechselnd mit Spiegeln und mit photographischen Ansichten der mit der Bahn zu erreichenden Sehenswürdigkeiten gefüllt ist. Gegen die Anbringung von Anzeigen in Fernzügen kann zwar eingewandt werden, und mit vollem Recht, daß durch den aufgezwungenen dauernden Anblick derselben Worte und derselben unruhigen Muster die durch das Fahrgeräusch hervorgerufene Inanspruchnahme von Gehirn und Nerven des Reisenden auf langen Fahrten bis zur krankhaften Ueberreizung gesteigert werden kann, aber einfarbige und nicht zu große Photographien, wie in den englischen Zügen, drängen sich dem Auge in keiner Weise auf, besonders da eine weit sichtbare Aufschrift auf ihnen nicht angebracht und das Format überall dasselbe ist. Dagegen dienen sie bei der geschmackvollen Art ihrer Anbringung zur Ausschmückung des Raumes, außerdem zur Unterhaltung des Reisenden und zur Belehrung über die durchfahrenen Gegenden. Glänzend ist die Ausstattung der Speisewagen dritter Klasse. Als besonders nachahmenswert ist die Anbringung von Flaschenständern an den Fenstern hervorzuheben. Als weiterer Vorzug der Durchgangszüge der Gesellschaft ist hervorzuheben, daß jedes Kupee seine eigene Thür nach außen hat, wodurch das lästige Durchschleppen des Handgepäcks durch die Gänge und das Anstauen und Begegnen Ein- und Aussteigender im Seitengange vermieden und auch für Unfälle ein leichtes Verlassen des Wagens ermöglich wird. An der Gangseite sind in den Wagen der Großen Centralbahn leider nur zwei Thüren; sie befinden sich jedoch nicht an den Enden des Wagens, sondern mehr nach der Mitte hin, so daß sie von allen Punkten leichter zu erreichen sind.

* **Eine Löwenzüchterei.** Als eigentümliche Spezialität betreibt der Zoologische Garten in Dublin die Löwenzucht. In der That sind in Dublin schon über 200 Löwen gezüchtet worden, aus denen man bereits mehr als 100 000 Mark gelöst, ohne die Exemplare mitzurechnen, die als Tausch gegen andere Tiere ausgewechselt wurden. So sind 4 junge Löwen gegen einen Elephanten und die Summe von 4000 M. abgegeben worden. Die Dubliner Löwen gehören, wie wir in dem neuesten Hefte der illustrierten Wochenschrift „Mutter Erde" lesen, der heute völlig ausgestorbenen Gattung der Natal-Löwen an, die als fast durchweg vorkommendes Hauptcharakteristikum eine schwarze Mähne haben. In den ersten Jahren ging die Züchtung glatt vor sich, in den letzten 6 Jahren aber fing man an, für die Fortpflanzung der Dubliner Löwen zu fürchten, die Geburten wurden seltener und die reine Rasse ist nur noch in einem Tier, namens Cäsar, vertreten. Durch die künstliche Zucht haben die Tiere nicht nur ihre früheren Größenverhältnisse verändert, sondern sie haben auch einen geraden, nicht mehr den hinten ziemlich steil abfallenden Rücken bekommen, und die Brust ist nicht mehr so tief wie früher. Man hat nun nubische Löwen zu Hilfe genommen und die Familie besteht nunmehr aus 3 Löwen und 6 Löwinnen. Es sind auch zwei Würfe zur Welt gekommen, wobei der eine Vater der Nubier, der andere der Caesar war. Das Weibchen von Caesar war aber nicht dazu zu bringen, ihre Jungen aufzuziehen, und man hatte dieselben einer Hündin übergeben, die ihre Aufgabe ausgezeichnet erfüllt. In der Gefangenschaft hatten die Löwinnen nur einmal jährlich 4—7 Junge.

* **Das Bankett der Schönheiten.** In gewissen Kreisen von Paris bildet gegenwärtig das „Beauty-Dinner" des amerikanischen Millionärs Harry Kimball Thaw das Tagesgespräch. Einem Pittsburger Dollarfürsten blieb es vorbehalten, das sensationellste Festmahl zu geben, welches je in der an originellen und excentrischen Veranstaltungen so reichen Seinestadt die Gemüter in Aufregung versetzte. Der verschwenderische Yankee, dem es einfiel, die hundert schönsten Frauen in Paris zu einem lukullischen Mahl einzuladen, dessen Kosten sich auf 200 000 Frcs. beliefen, ist der Sohn des verstorbenen Eisenbahnkönigs William Thaw, der seinen Kindern etwa 15 Millionen Dollars hinterließ. Den Erwerber dieses Reichtums schätzte man in den Vereinigten Staaten als einen tüchtigen, ehrenwerten und philantropischen Mann, des Sohnes Ehrgeiz dagegen gipfelt nur darin, die Welt von sich reden zu machen, indem er sie durch seine tollen Extravaganzen in Atem hält. Er ist fast beständig auf Reisen zwischen Pittsburg und Tokio; Paris hat er zu seiner Lieblingsstation ausersehen. Die neueste geniale Idee, die seinem von Spleen angekränkelten Hirn entsprossen ist, war nun das „Dîner des Beautées". Berühmte Schönheiten wie Liane de Pougy, La belle Otero, Cléo de Mérode, Yvonne de Treville, die Rosario, die Neustretter, Anna Held — kurz und gut, die bezauberndsten Bühnenstars und „vornehmen" Demimondainen, die la Ville lumière augenblicklich aufzuweisen hat, zierten die mit den auserlesensten Gerichten und teuersten Weinen besetzte Riesentafel in einem Restaurant in den Champs Elysées. Dieses Restaurant, das als das kostspieligste in ganz Europa gilt, ist von einem Manne gegründet, der vor mehreren Jahren Küchenchef beim Zaren war. Die Blumendekorationen, Speisen und Getränke hatte der Wirt ohne Rücksicht auf die Kosten wählen und zusammenstellen dürfen. Wäre es möglich gewesen, ein Gericht gedämpfter Nachtigallenzungen zu beschaffen, so hätte es sicher nicht gefehlt. Jede an dem Bankett teilnehmende Dame fand in ihrer kunstvoll drapierten Serviette ein Andenken in Gestalt eines wertvollen Schmuckstückes. Eine namhafte Pariser Juwelierfirma hatte diese Souvenirs geliefert. Reich mit Perlen, Brillanten und anderen Steinen besetzte Armbänder, Broschen, Haarornamente und sogar — Strumpfbänder aus Goldgewebe mit juwelengeschmückten Schnallen fielen den überraschten Schönen auf den Teller. Liane de Pougy, deren Reize die hervorragendsten Maler und Dichter mit Begeisterung erfüllten, saß zur Rechten des großmütigen Gastgebers, Mme. Otero, die im blendenden Glanze ihrer vielbesprochenen und vielbeneideten Brillanten erschien, hatte zur Linken Mr. Thaws Platz nehmen dürfen. Selbstverständlich gab es auch Tafelmusik und zwar ebenfalls recht kostspielige. Bei einem früheren Diner hatte der Millionär den gefeierten Sousa mit seinem Orchester engagiert; diesmal war es die Rigo'sche Kapelle, deren prickelnde, feurige Weisen das Ohr der Speisenden entzückten. Obwohl nicht mehr von dem Zigeunerliebhaber der Prinzessin Chimay dirigiert, erfreut sich das Orchester immer noch der größten Beliebtheit, die es sich auch teuer genug bezahlen läßt.

* **Chinesische Telegraphie.** Das Versagen der telegraphischen Verbindung mit Peking hat nicht wenig zu den Beunruhigungen und Schwierigkeiten in der jetzigen Lage beigetragen. Obgleich die Kenntnis der Elektrizität schon seit vielen Jahren in China verbreitet ist, betrachten die Chinesen sie noch immer mit abergläubischem Schrecken. Schon 1855 bot Rußland der chinesischen Regierung an, China und Sibirien durch Telegraphenlinien zu verbinden, aber das Anerbieten wurde zurückgewiesen. Erst 1884 erlaubte die chinesische Regierung, daß eine Telegraphenlinie in ihrem Gebiet eingerichtet wurde. In jenem Jahre wurde der Draht bis nach Peking geführt. Die Bewohner befürchteten aber alle möglichen Uebel als Folgen dieser geheimnisvollen und frevelhaften Neuerung; sie glaubten u. a., wenn der Schatten einer Telegraphenstange auf das Grab ihrer teuren Dahingeschiedenen falle, daß deren Ruhe gestört wäre. Die Stangen wurden darum häufig ausgegraben und die Drähte zerschnitten oder auf andere Weise beschädigt. Darauf erließ die chinesische Regierung eine Verfügung, die an jeder Telegraphenstange befestigt wurde, daß jeder, der eine Telegraphenstange oder den Draht beschädige, mit dem Tode bestraft würde. Zwei Jahre später wurden die chinesischen Telegraphenstangen ausgebaut. Die in China gebräuchlichen Apparate gehören zu den ältesten ihrer Art. In der Provinz Canton, der wichtigsten Handelsprovinz des himmlischen Reiches, sind nur sechs Morseapparate. Alle Einrichtungen sind chinesisch. Da die Chinesen kein Abc, sondern für jedes Wort ein besonderes Zeichen haben, so muß zur Uebermittelung eines Telegramms jedes Zeichen nummeriert und die betr. Nummer telegraphiert werden. Der das Telegramm aufnehmende Beamte sieht auf seiner Tabelle nach und übersetzt die übermittelte Nummer in das chinesische Zeichen. Die Tabellen ähneln etwa einer Logarithmentafel, die Zeichen sind in senkrechten Reihen gedruckt. Eine Seite hat 10 Reihen und jede Reihe enthält zwanzig Zeichen, so daß also jede Seite 200 Zeichen enthält. Da 49 Seiten zu einer vollständigen Tabelle gehören, giebt es also im Ganzen 9800 numerierte Zeichen. Jedes kleine Quadrat enthält ein Zeichen für ein Wort und die entsprechende Nummer. Die Telegramme werden nun folgendermaßen aufgegeben. Der Absender schreibt seine Botschaft in chinesischen Schriftzeichen auf einen Vordruck. Diese Botschaft wird dann von einem Telegraphisten nach der Tabelle in Nummern übertragen. Die Nummern werden telegraphiert, und die Empfangsstelle überträgt sie wieder ins Chinesische. Fernsprecher kennt man in China fast gar nicht, nur in den Häfen giebt es solche. Shanghai hat z. B. 380 Teilnehmer und stellt täglich etwa 4000 Verbindungen her.

Bücher und Zeitschriften.

* Wagner-Probleme und andere Studien. Von Max Graf. (Wiener Verlag.) — Die universelle einheitliche Philosophie oder Naturwissenschaft und Religionswissenschaft in vollkommener Uebereinstimmung. Von S. W. Bull. (Leipzig, Wilhelm Friedrich.) — Handbuch der Kulturgeschichte in zusammenhängender und gemeinfaßlicher Darstellung. Von Dr. Otto Henne-am Rhyn. (Leipzig, Otto Wigand.) — Denkwürdigkeiten und Erinnerungen des Generalfeldmarschalls Hermann v. Boyen. 1771—1813. Neu bearbeitete Ausgabe in zwei Bänden. (Stuttgart, Robert Lutz).

* Kriegstechnische Zeitschrift. Für Offiziere aller Waffen. Zugleich Organ für kriegstechnische Erfindungen und Entdeckungen auf allen militärischen Gebieten. Verantwortlich geleitet von E. Hartmann, Oberst z. D. 3. Jahrgang (1900). Sechstes Heft. Jährlich 10 Hefte. 10 M. (Berlin, E. S. Mittler u. Sohn.)

Verantwortlicher Redakteur: Felix v. Eckardt in Karlsruhe. Druck und Verlag der Badischen Landeszeitung, G. m. b. H., in Karlsruhe.