

Offener Schreibbrief von Lizzie Hanfstengel.



No. 524. Mister Edithor, Sie könne immätschinn, daß ich nach sellen Driem noch nit for daufend Millione Dahler in so e Ehrschipp gange wär. Ich hen den Driem for e teind von e Händreitung an die Wahl g'omme un hen zu mich gesagt: Lizzie, hen ich zu mich gesagt, Mehne Zettel, das meint auf deitsch laß gut genug als leins un der Mensch muß ja auch nit von alles hen.

Wie die Buwe komme sin un hen gesagt, daß alles reddig wär for die Ehrschipp-Reit, da hen ich gefragt: „Zhr Buwe, seht alle Worte un alle Zeit, bitahs es kann gar keine Red davon sein, daß ich mit euch in den Balluhn gehn; ich wer'n zu iesig diffie un das is e schredliches Fiesching; awower ich will euch ebbs annerfchter sage, fragt doch emal euren Pa; der versteht all die Sache von en tioretitel un seientifit Stendepunt un der wär schuhr zu Dohd getidelt, wenn Zhr Zhn mit nemme deht.“ Da hat der Bennie gesagt, der Pa wär ja obreit un er wär en ganz guter Staut, awower er wär lang nit so schwer wie mich un da hätte se gedent, se besser dehte mich mit nemme; wenn das Ehrschipp mich tragge nit mitaus zu boste, dann hätt es seinen Teft bestanne. Mister Edithor, es sin ja Kids, wo mer nit viel Senz espedte kann, awower ich hen e Guß-Schtnn un en Schwoner kriegt, wie ich das geböt hen, daß se mich, ihre Ma jubse wollte for ihr Ehrschipp zu teste. Well, ich hen so lang zu se gekrode, bis se mich geptrammist hen, ihren Pa zu frage. Se hen ihn auch gefragt un der Philipp, was mein Hosband is, hat gesagt, wie ich auch gar nit annerfchter espedtet gehabt hen, schuhr Ding, er deht mit fahre. Er hat off Rings den Wedesweiler dabei hen wolle, awower die Kids hen gesagt, das ganze Ding wär e Sietret un se wollte dorchin un dorchaus keine Aufseiterich dabei hen. Da hat er denn fättisheit sein müsse un se hen reiteweg reddig gemacht, for zu flizege. Der Bennie hat den Motor aufgetrennt, was das meine duht, un nach e kleine Weil hat er gesagt, der Pa sollt in das Boot steige. Er hat sich noch en Schnuff getädelt un dann is er inseit. Der Bennie hat sich in Front an die Meschinerie geseht un mit einmal hat es en Tichert gewowe un die ganze Schuhingmätsch hat gemusht. Ich hen e wenig obseits gestanne un ich weiß nit, ob ich geschicht war oder ob es freidige Esfeitement gewese is, wie das Ehrschipp ganz schlo von den Graund gerecht is. Ich hen genötscht, wie der Philipp ganz pehl in sei Fehs geworde is. Ich weiß ja daß er en großer Kauer is. Zimmer höher is das Ehrschipp gange. Mit einmal war es so hoch wie unser Haus, awower ich hen gefehn daß es e wadelige Geschicht war. Der Philipp hat, grad wie se so ebaut drei Fuß wower den Schimminie gewese sin, woider en Schnuff getädelt un ich dente, er hat in die Esfeitement e Dherdos zu sich genomme, bitahs er hat en ganz schredliche Schmiefer von sich gewowe. Den ersichte Schmiefer is gleich en zweiter gefolgt un dann en Dritter un en vierter, das Ehrschipp hat geschicht wie alles un der Bennie hat gehallert: „For Pittie Sehts, Pa, fapp, sonst sin mer verlore!“ Das is alles ganz leicht gesagt, awower, Mister Edithor, stoppe Sie emal en Schmiefer, wenn Sie grad so en Spell hen! Wie es war, der Philipp hat nit happe könne zu schmieffe un das Riefott war, daß das Ehrschipp sich auf die Seit gelegt hat un der Philipp is erausgefalle, als wie die Marbels aus en Bus seine Paket falle, wenn er sich auf den Kopp stelle duht.

Der Philipp is fortgeschentle auf den Schimminie gefalle un zwar so, daß er mit beide Fieh inseit komme is; es hat noch keine Winnit genomme da is er in den Schimminie geratich un in e Sedend hen ich gar nids mehr von ihn gefehn. Well, mehbie, da sin ich awower in das Haus geront! Ich hen mer Ohr un den Schimminie gelekte un hen höre könne, wie der alte Mann geptront un gemeront hat. Mehbie, er is inseit stede geliwowe,

hen ich gedent. Dann sin ich in den Keller gelaufe, wo e Hohl in den Schimminie is un da hen ich ausgefunne, daß er ganz langsam erunnergeschleit is komme. Ich hen in das Hohl gehallert, er sollt nit distoretich wer'n, er sollt sich bei den Tripp nur Zeit nemme, ich deht schon dafür ausgaude, daß er autseit komme deht. Die Buwe hen mit die Hos Wasser von owwe in den Schimminie laufe wolle losse, for daß der Pa e wenig mehr schlipperig wer'n deht, awower sell hen ich nit erlaubt. Dorch die Kommoischen is auch der Wedesweiler herbeigeloct worde un for den is das so e Fresse gewese! Lizzie, hat er gesagt, geseht den Fall, der Philipp deht bis in den Keller schleide, duht du mehbie espedte, daß er aus der Stoffpeip-Hohl eraus frawowe kann? Hier muß das Mauwert aufgebroche wer'n un e Loch gemacht wer'n wo auch en Mann von den Philipp seine Seis e Tschems hat, eraus zu tomme. Das is sennsibel gewese un der Wedesweiler hat auch gleich e Loch gemacht, in Frädt er hat fast den ganze Schimminie in den Behsment abgebroche. Es hat noch so ebaut e halwe Stund genomme, da is den Philipp sein linke Hinnerfuß sichtbar geworde. Da hen mer dann mit vereinte Kräfte dran gepult un schließlich hat der Philipp das Dageslicht erblickt. Awower wie hat er ausgeguch! Das war e Frei! Von Kleider hat er nit viel mehr an sich gehabt, wie sei Garterfch, sei Redtei un sei Schnuffbads, wo er trampfhaft in die Hand gebalte hat. Un er is so schwarz gewese wie en schwarz gepenther Nider.

Well, Mister Edithor, esjubte Se mich plies heut, Zhrne noch mehr dower den Käs zu schreibe. Ich dente, Se wer'n ennihau schon alles annere gehört hen, bitahs die ganze Stadt war ja in Front von unser Haus versammelt. Das war widder emal so en Stont, wo mer unsere lieve Kids zu verdante hen. Mit beste Riegards Yours Lizzie Hanfstengel.

Seimweh.
„Nu, Willem, was machst Du für'n Gesicht, wie wenn es an's Sterben ginge?“
„Ach, Aujust, ich sage Dir, mich freut gar nichts mehr, ich glaube, ich muß mich mal wieder einsperren lassen!“

Grohartiges Gesicht.
Dame: „Was kostet denn das Meter von dieser Schnur hier?“
Verkäuferin: „Ach Pfennige, gnädige Frau.“
Dame: „Dann schneiden Sie mir ein halbes Meter ab und schicken Sie mir's zu. Bezahlung erfolgt pünktlich mit Ende des Quartals.“
Verkäuferin: „Darf ich Sie auch noch in Automobil nach Hause fahren lassen?“



„Du, die Mali hat dich gestern eine dumme Gans gehehen.“
„Nun, unter Vögelchen darf man es nicht so genau nehmen.“

„Beschalt erzähl dem Mann dem Augen immer solch schredliche Gesichter und Gespenstergeschichten?“
„Damit ihm die Haare zu Berge stehen sollen — dem Jungen wachsen ja die Stoppeln bis in die Augen hinein!“

Der Pluviose Untergang.

Der Untergang des Tauchboots Pluviose vor der Hafeneinfahrt von Calais ist nach den Umständen der Lutin und Farfadet, die ebenfalls mit ihrer gesammten Mannschaft in die Tiefe sanken, die dritte Katastrophe seit Bestehen der schon sehr stark entwickelten französischen Unterseebootflotte. Ueber das traurige Ergebnis wird berichtet: Das Patetboot Pas de Calais, das zwischen Calais und Dover den Personenverkehr vermittelt, war gestern gegen 2 Uhr aus dem Hafen gefahren und hatte gerade seine größte Schnelligkeit, etwa 18 Knoten, erreicht, als das Schiff von einem Zusammenstoß mit irgend einem Hindernis erschüttert wurde. Der Kapitän ließ sofort stoppen und hielt Ausschau — an Backbord tauchte aus dem Wasser ein schwarzer Schiffsboordtheil empor, dessen Spitze Cigarrenform verrieth, daß es sich um ein Torpedo- oder Tauchboot handelte. Die Passagiere vom Pas de Calais waren ängstlich an Deck getreten, konnten aber beruhigt werden, da der Dampfer kein Led, sondern nur unwesentliche Beschädigungen am Bug erlitten hatte. Schon stieß die Mannschaft mehrere Boote nieder und suchte nach dem schief im Wasser liegenden Eisenschiffchen, an dessen Bord sich nichts zu rühren schien. Mit den Rudern klopften die Matrosen auf den Rumpf des geheimnisvollen Fahrzeuges, ohne Antwort zu erhalten. Dann begann plötzlich das Wasser ringsum zu schäumen — eilends stiegen die Ruderer von dem Wrack ab, das im Augenblick in die Tiefe verschwand! Große Luftblasen stiegen auf und zerplätschten an der Wasseroberfläche, die bald auch von einer breiten Petroleum- und Delacke bedekt war.

Der Kapitän vom Pas de Calais sah, daß er selbst keine Hilfe bringen konnte, und fuhr in den Hafen zurück. Dort waren die Behörden überzeugt, daß bei dem Zusammenstoß eines der beiden Calais zugewanderten Tauchboote Pluviose oder Ventose den Untergang gefunden habe. Sie telegraphierten nach Paris an den Marineminister und nach Cherbourg an den Seerätkten. Mehrere Dampfer fuhren nach der Unfallstelle, und als bald versuchten Taucher bis zu dem Wrack zu gelangen. Sie stellten fest, daß es in 55 Fuß Tiefe lag, daß aber eine außerordentlich starke Strömung unter die Arbeiten sehr erschweren werde. Zwar tragen seit dem Untergang der Farfadet alle französischen Unterseeboote zwei große Eisenringe, durch die man Stahlseile schlängen und das Emporziehen eines gesunkenen Bootes ermöglichen kann; doch waren die Taucher nicht imstande, bei der starken Bewegung im Wasser die Stahlseile zu besorgen. Inzwischen langte eine Torpedoflotte aus Dünnkirchen an, doch die mit Hebetrahnen ausgerüsteten Tauchschiffe dorthin konnten nicht vor Anbruch der Nacht eintreffen; Marineminister Boue de Loche reiste persönlich nach Calais. Gegen 6 Uhr Abends glaubten die Taucher einige Geräusche im Innern der Buwiose zu vernehmen; es war ihnen nicht möglich, festzustellen, ob das Led, das die Pluviose erlitten hatte, außer dem leichten äußeren Panzer auch die innere doppelte Bordwand durchdrissen hatte.

Aber diese Hoffnung ist nur schwach. Zuerst besichtigte man, auch die Ventose wäre verunglückt; aber gegen 6 Uhr sah man das Schiffchen zum Hafen zurückkehren; als man es durch Signale von dem Unfall der Pluviose verstandigte, meinten die Offiziere und Matrosen bitterlich über den Verlust der Kameraden.

An Bord der Pluviose befanden sich: Schiffleutnant Collot, der das Tauchboot schon seit 8 Monaten kommandierte und für sehr tüchtig galt, trotzdem er bereits mehrere Unfälle mit seinem Fahrzeug hatte, ferner Schiffleutnant Engel und außer 25 Matrosen wofol auch der Fregattenkapitän Prant, der von Calais zur Besichtigung der Tauchboote nach Calais gekommen war. Mehrere der Verunglückten sind verheiratet u. hinterlassen unminidige Kinder; Collots greiser Vater, Bergwerkdirektor, wurde von zwei Offizieren, die der Minister entsandt hatte, vorichtig benachrichtigt.

Die Pluviose gehörte zu den „Submersibles, die zum Unterschied von den Sousmarins bei gewöhnlicher Fahrt wie ein Torpedoboot weit aus dem Wasser herausragen, schneller fahren, oder mehr Zeit für das Untertauchen benötigen. (Die Sousmarins, Unterseeboote, lassen sich bei gewöhnlicher Fahrt nur ein kleines Stück von ihrem Deck sehen). Pluviose gehört zu einer Serie von 12 Schiffchen, die nach den Plänen des früheren Marine-Oberingenieurs Viabouf gebaut wurden, 896 Tonnen Gehalt, 700 Pferdekkräfte und 12 Knoten Geschwindigkeit haben. Herr Viabouf beflagte es, als ein Reporter ihn gestern aufsuchte, daß man die Schiffchen Handelszähnen zu erteile, wo sie nicht leicht den vielen Schnell-dampfern entgegen könnten. Im Marineministerium dagegen sagte man, die Tauchboote stationierten abschließend an den von Patetbooten frequentierten Häfen, da sie dort viele Angriffe vornehmen könnten; so verüme man selten vor Cherbourg die Ankunft eines der großen deutschen Patetboote, ohne zur Uebung einen Scheinangriff vorzunehmen.

Ein Passagier vom Pas de Calais, der mit dem Schraubendampfer Empress die Ueberfahrt gemacht hat, nach-

dem die Pas de Calais in den Hafen zurückkehrte, schilderte den Vorgang des Zusammenstoßes in folgender Weise: „Ich hab Calais seit einigen Minuten verlassen und befinde mich an der Steuerbordseite des Schiffes und sehe ins Wasser, als ich plötzlich fühlte oder vielmehr den unbestimmten Eindruck empfing, das Schiff sei aufgeflogen. Es war keine Erschütterung, nur ein dumpfer leichter Widerstand, als wenn wir gegen einen Wattenberg gelaufen wären. In der See konnte ich nichts bemerken, nur einige kleine Trümmer auf hohen Wellen und ein schwarzes Eisenstück. Ich glaube, daß die meisten Passagiere gar nichts verspürt haben. Aber wer den Stoß gehört hatte, war von Angst ergriffen, weil er so räthselhaft war. Die Pas de Calais stoppte und ging etwa 50 Fuß zurück. Nun sahen wir ein Schauspiel, das uns vor Schreck verstummen ließ. Langsam, fast unmerklich hob und senkte sich mit den Wellen der Hintertheil eines Schiffes, das sofort als Torpedo- oder Unterseeboot zu erkennen war. Der Kapitän beruhigte uns und sandte Boote zu dem Schiff, das stumm vor uns lag. Matrosen schlugen mit Ruder und Bootschalen gegen die Eisenwandung, schrien und fuhren ringsumher. So vergingen zehn Minuten. Wir standen auf Deck und sahen zu, wie unsere Boote hin und her fuhren. Auf einmal entfernte sich ein Boot eilig von dem eisernen Schiff und das Unterseeboot sank langsam in die Tiefe. Was wir alle bei diesem Anblick empfanden, kann ich nicht ausdrücken. Es war, als ob wir alle ein furchtbares Schicksal sich vollziehen sahen, denn wir hilflos gegenüberstanden. Lautlos verschwand die Pluviose. Wir kehrten zum Hafen zurück.“

Die Schiffspur.

Es scheint wenig bekannt zu sein, daß so ziemlich jedes Fahrzeug im Wasser eine Spur zurückläßt. Damit ist aber nicht das Kielwasser gemeint, das hinter jedem Boot oder Schiff, mag es gerudert, gefegelt, durch Räder oder Schraube getrieben werden, erscheint. Es entsteht durch die Bewegung des Wassers, das vom Schiffskörper verdrängt oder von Ruder, Schraube herumgewirbelt wird. Bei stiller Oberfläche kann man den Weg, den ein Fahrzeug im Wasser zurücklegt, hat, mehrere hundert Yards weit verfolgen. Immerhin dauert es nur wenige Minuten, dann hören diese Bewegungen auf, und der Wasserspiegel geht wieder in die Wellenbewegung über, die das Schiff durch seine Masse und die Umdrehungen seiner Schraube zerfört hatte. Die eigenthümliche Erscheinung, die man Schiffspur nennt, steht mit dem Kielwasser in keinem urfälligen Zusammenhang. Sie erscheint, nachdem das Wasser seine ursprüngliche Wellenbewegung wieder angenommen hat, als ein der Breite des Fahrzeuges entsprechendes Band, das h Weite weit mit dem Auge verfolgt werden kann. Von festigem Wind, der andauernd auf die Oberfläche des Wassers einwirkt, wird es bald zerfört. Ist es nur von kleinen Wellen bedekt, dann kann man beobachten, wie sie unter dem Band verschwinden. Die Vermuthung lag nahe, daß die Schiffspur durch eine unendlich feine Delschicht hervorgebracht wird, die sich von dem Fahrzeug löst. Mehrmalige Untersuchungen haben diese Annahme bestätigt. Es handelt sich in der That um eine Delschicht. Doch eine dünne Delschicht die Wellenbewegungen hemmend beeinflusst, ist ja nicht nur bekannt, sondern auch in der Praxis erprobt, um die Gefahren einer schweren See zu mildern. Die Wellen verlieren unter der Delschicht ihre Stoßkraft, sie brechen sich nicht an dem Schiff, sondern gleiten unter ihm dahin.

Wie lange die durch Del oder Fett jeder Art auf dem Wasser hervorgerochten Spuren sichtbar bleiben, habe ich sehr oft beobachtet. Die hundert Yards lange Seidenschur meiner Wurmfangel ist mit Gummitran imprägniert, um sie haltbarer zu machen. Nun kann ich auf der leichtbewegten Oberfläche eines Sees nicht nur die Spur meines langam treibenden Ruches viele hundert Yards weit verfolgen, sondern noch zu beiden Seiten stille Flecken, die von dem Tran der Angelschnur herrühren. Auch die weitgestreckten Streifen, die man an windstillen Sommerabenden auf der Oberfläche der Lanthen beobachtet, rühren unzweifelhaft davon her, daß sich dort eine Delschicht hingiegt. Bei der Schiffspur rührt sie von den Fetttheilen her, die mit dem Abwasser von den Maschinen oder aus der Kambüse des Ruchs auf das Wasser gelangen. Dr. F. St.

Sand in Sand.

„Haben Sie schon gehört? Nach dem gestrigen Souper bei dem jungen Arzt Meyer sollen mehrere Gäste unwohl geworden sein.“
„Es wäre nicht das erste Mal, daß ihm seine Frau eine kleine Praxis zusammengeleckt hätte.“

Eine löse Frau.

Gattin: „Du hast Dich mit Deinem Freunde Wilke erzwieit?“
Gatte: Ja; denke Dir: Nach zwanzigjähriger Freundschaft hat er mich einen Esel genannt.
„Nach zwanzig Jahren erst!“



Frau Nollenzweig ist äußerst neugierig und ihr Gatte sehr verschlossen. Sobald es irgend etwas gibt, bedrängt er sie stets mit: „Sei still, mei' Leben!“ — Als sie wieder mal was wissen will, und er sie in gewohnter Weise abfertigt, meint sie: „Morix, das geht nicht so weiter! ... Hast Du mich vielleicht erworben als Trulleben?“

Zur Psychologie der Eisenbahnkatastrophen.

Angesichts der schweren Eisenbahnunfälle der jüngsten Zeit gewinnen die Untersuchungen besondere Bedeutung, die der amerikanische Eisenbahningenieur Charles A. Kepes über die großen Eisenbahnunfälle angestellt hat und die die Ursachen der immer wiederkehrenden Katastrophen in ein besonderes Licht rücken. Die Unvollkommenheit des menschlichen Geistes ist die Ursache der meisten Eisenbahnkatastrophen, und die Gefahren können nur verringert werden, wenn diese psychologischen Zusammenhänge erkannt und in Rechnung geseht werden. Auf den modernen Bahnen sind die Einrichtungen so vervollkommenet, daß die allerwenigsten Unfälle auf technische Mängel zurückgeführt werden können. Die kleinen Verbesserungen, die sich mit der Zeit vielleicht noch herausbilden werden, sind so gut wie bedeutungslos angesichts der Statistik, die die meisten Unfälle auf Fahrlässigkeit einzelner Individuen zurückführt. Diese Fahrlässigkeit ist fast immer eine momentane Schwäche der Gehirnthatigkeit, wie sie das Leben täglich mit sich bringt. Es genügt nicht, festzustellen, daß ein Mensch diese oder jene Vorschrift nicht erfüllt hat, alles kommt darauf an, weiter zu forschen und zu erkennen, woraus dieses momentane Verlangen der menschlichen Intelligenz entsteht.

Man kann im Eisenbahndienst diese „Unsiherheiten des Menschengewisses“ fast völlig in zwei Kategorien einteilen. In der einen Gruppe von Fällen ist es ein Verlangen des Gedächtnisses, in der anderen das Erwachen eines rathselhaften, unkontrollirbaren Dranges, der Ordnung der Dinge entgegen zu handeln. Diese zeitigen Schwankungen sind an sich unheilbar; alles Streben muß darauf gerichtet sein, durch technische Mittel ihre Folgen unmöglich zu machen. Ein vollkommenes Gedächtnis gibt es nicht; der Alltagslehrt uns das täglich, ohne daß schlimme Folgen eintreten, aber in einem großen Bahnbetriebe entstehen dadurch die schwersten Unglücksfälle. Kepes führt ein Beispiel an, das als typisch gelten kann. Bei den Stationen Jefferson ist ein doppeltes Seitengeleise, auf dem die Güterwagen abgefertigt werden. Jeden Morgen nimmt ein Loksalzug einige Wagen mit. Das Geleise in folgender Weise: Die Lokomotive des eingelaufenen Zuges wird abgeloepelt, fährt über die eingestellte Weiche auf das Nebengeleise, setzt sich vor die Güterwagen und schiebt sie auf den am Bahnhof wartenden Personenzug, um dann die Fahrt fortzusetzen. An der Weiche steht ein Beamter, der das Weichenwerk handhabt. Eines Morgens ist die Zahl der Güterwagen besonders groß. Der Maschinenist vergißt im ersten Augenblick, die größere Länge der Wagenreihe in Rechnung zu setzen, er gibt etwas zu viel Kraft, so daß ein etwas zu harter Anprall auf den stehenden Zug droht. Der Weichensteller sieht die Gefahr, er springt auf die vorüberrollenden Wagen und dreht. Die Nothwendigkeit des raschen Entschlusses lenkt sein Gebirn aus der gewöhnlichen Gedankenfette: in der Eile vergißt er, daß er hinter sich die Weiche offen gelassen hat. Kurz darauf braust ein Schnellzug heran, die offene Weiche führt ihn aufs Nebengeleise, er überrennt den Prellbock, stürzt in die Tiefe und viele Menschen sterben eines furchtbaren Todes.

Dieses Beispiel könnte man nach Belieben vervielfachen, aber es genügt, um zu zeigen, wodurch solche kleine Vergeßlichkeiten entstehen, die wir im Leben an uns selbst alltäglich erfahren. Es ist eine Unsiherheit des Geistes, die uns abbält, das zu thun, was wir schon hundertmal gethan haben. Fast in allen Fällen gehen die Eisenbahn-Katastrophen auf solche Ursachen zurück: irgendetwas durchbricht den gewohnten Gang, der Geist wird in eine neue Richtung gedrängt und das Alge wohnte auf Augenblicke verschoben. Solange die Dinge gewohnheitsmäßig ablaufen, ist die Gefahr gering. Aber sie wächst mit dem Augenblick, wo irgendetwas besonderes den gewohnten Lauf hemmt; ob dies nun ein in den täglichen Fahrplan eingeschobener Sonderzug ist oder ein unerwartet anders stehendes Signal, eine Reaktion tritt ein und fört auf Augenblicke den gewohnten Gedankenablauf. Und mit diesen psychologischen Vorgängen, denen jeder Mensch unterworfen ist, muß gerechnet werden. Die Entlastung des „Schuldigen“ befriedigt nicht die Geseht, ja sie erhöht sie, weil nun andere, genau so unvollkommene Menschen an seine Stelle treten, die dazu noch über geringere Erfahrung verfügen. Wenn die Technik helfen soll, so kann das nur in der Richtung geschehen, daß Mittel gefunden werden, die automatisch die Irrthümer des Menschengewisses berichtigen.

Zu welchem Lebensalter ist der Mensch am stärksten.

Wie alle Organe unseres Körpers haben auch die Muskeln die Zeit ihrer Entwicklung, ihrer Blüthe und ihres Verfalles. Die physische Kraft des Menschen steigt bis zu einem gewissen Lebensjahre, um darauf wieder zu sinken. Von Forschern auf dem Gebiete der Menschkunde wurde die Kraft der Muskeln mit Hilfe eigenartiger Kraftmesser an Tausenden von Personen gemessen, und auf diese Weise konnte ermittelt werden, wann wir in der Fülle unserer Kraft stehen.

Für die Männer der weißen Rasse ergeben sich dabei folgende Werthe: Die „Hebekraft“ eines Jünglings von sieben Jahren beträgt im Durchschnitt 65 Pfund; im zwanzigsten Lebensjahre steigt sie auf 75 Pfund, um in dreißigsten und einunddreißigsten Lebensjahre mit 85 Pfund ihren Höhepunkt zu erreichen. Von da an sinkt sie allmählich, beträgt aber noch im vierzigsten Lebensjahre 82 Pfund. Erst das fünfzigste Lebensjahr überschreiten, dann geht es rascher abwärts, bis je nach der persönlichen Anlage des einzelnen die Altersschwäche eintritt.

Neuer und Mulatten zeigen einen ähnlichen Entwicklungsgang ihrer Muskelkraft, die den nordamerikanischen Indianern tritt dagegen die volle Kräfteentwicklung erst im fünfundsiebzigsten Lebensjahre ein.

Eines nach dem andern.

„... Und was geschieht, wenn Zhr Mann unvernünftig betrunken nach Hause kommt?“
„Dann hau' ich ihn durch.“
„Und wenn er dann wieder vernünftig wird?“
„Dann hau' er mich durch.“

In einem Erlaß teilt Fürst Georg von Schaumburg-Lippe, wie die „Lehrzeitung für Weisalen“ berichtet, mit, daß er, um die Aufbesserung der Beamten- und Lehrgelöhler zu ermöglichen, der Landesstellen aus seinem eigenen Vermögen die Summe von 100,000 Mark zur Verfügung stelle, mit der Bestimmung, daß diese Summe so lange in Anspruch genommen werden könne, bis die regelmäßigen Einnahmen wieder die zum Ausgleich des durch die Gehaltserhöhung entstehenden Mehrbedarfs erforderliche Höhe erreicht haben. Der Fürst bezieht übrigens nicht nur keine Zivilliste, sondern zahlt für die Verwaltung seines Landes jährlich aus seiner eigenen Tasche seit einigen Jahren ungefähr 200,000 Mark zu.

In China will man den Jopf abschaffen. In anderen Ländern ist das schwieriger, weil er da offiziell nicht sichtbar ist.