Aus der Woche.

Welt und Leben unter der Lupe editorieller Betrachtung.

Schlachten sind theurer als Schlachtschiffe.

Dr. MacNamara, der neue Sekretär der britischen Admiralität, hielt neulich im Unterhause eine Rede, worin er die furchtbaren Opfer schilderte, welche der internationale Wettkampf um die Suprematie zur See von den Völkern Europas fordere. Der Gedanke an die schreckliche Last, die sich die civilisirten Nationen selbst auferlegten, erfülle ihn mit Verzweiflung, versicherte er den englischen Volksboten. Alles, so führte er weiter aus, wachse ins Enorme, die Rüstungen nähmen immer gewaltigere Dimensionen an, die Kosten steigerten sich ins Ungeheure und dabei verringere sich für die Schiffe, die man baue, die Periode der Brauchbarkeit immer mehr. Die „Victory" sei vierzig Jahre alt gewesen, als sie bei Trafalgar gefochten habe, und nachher habe sie noch eine Reihe von Jahren gedient. Letztes Jahr aber habe England für nur $132,500 ein Schlachtschiff verkauft, das es im Jahre 1891 mit einem Kostenaufwande von $3,955,660 gebaut und das außerdem noch in den sechzehn Jahren seit seiner Indienststellung eine halbe Million an Reparaturen gekostet habe. Während der letzten fünf Jahre habe England rund eine Million erzielt aus dem Verkauf von Schlachtschiffen, für die es seinerzeit $42,500,000 habe ausgeben müssen. In einem Jahrzehnt seien die Kostenanschläge für die britische Marine von $132,500,000 auf nahezu $162,000,000 per Jahr gestiegen und in derselben Periode diejenigen Deutschlands von $33,000,000 auf $83,000,000. „Ich kann nicht sehen, wohin wir schließlich gerathen werden", seufzte Dr. MacNamara.

Aus derselben Tonart ließ sich vor der Friedenskonferenz in **London ein** anderer hoher englischer Würdenträger vernehmen, nämlich der Schatzamtskanzler Lloyd-George. „Wir geben jedes Jahr," sagte er, „$500,000,000 für Kriegsrüstungen aus, was eine geradezu stupende Verschwendung ist. Laßt uns in Europa Mißtrauen, Argwohn, Zank und Streit über Bord werfen und uns zusammenfinden in dem Bestreben, die Menschheit zu erlösen aus dem Sumpf, in welchem Millionen im Elend versinken durch Unmäßigkeit, Unwissenheit und Verbrechen."

Das ist die eine Seite der Medaille, — der brave Menschenfreund John Bull, der bittere Thränen des Kummers vergießt über die drückende Bürde, unter welcher die Völker Europas dahinstolpern, damit die Regierungen neue Schlachtschiffe bauen können. Auf der Kehrseite der Medaille zeigt uns John Bull ein ganz anderes Gesicht. In derselben Rede, in welcher er die kostspieligen Kriegsrüstungen beklagte, erklärte Dr. MacNamara sie für ein nothwendiges Uebel. Schlachten seien noch theurer als Schlachtschiffe, ein Wort, das lebhaft erinnert an den Standpunkt des Präsidenten Roosevelt, daß eine starke Marine die beste Friedensbürgschaft für eine große Nation sei. Das englische Volk, fuhr der Sekretär der britischen Admiralität fort, habe sich abgefunden mit der Thatsache, daß Kriegsentschädigungen vielfach multiplizirte Marinebudgets seien. Auf der unverminderten Stärke der britischen Marine beruhe nicht nur der Handel, die Wohlfahrt, die Sicherheit und die Ehre der britischen Nation, sondern der Friede der ganzen Welt.

Das ist echt englisch gedacht. Wenn zwei dasselbe tun, so ist es nicht dasselbe. Wenn England hundertundfünfzig Millionen im Jahre für seine Marine ausgibt, so beweist es damit nur seine Friedensliebe. Wenn aber eine andere Nation, namentlich Deutschland, die Hälfte davon auf ihre Marine verwendet, so bedroht sie damit den Frieden der Welt. So lange England an diesem Standpunkt festhält, so lange es in jedem neuen Kriegsschiff, das Deutschland baut, eine neue Gefahr für seine Sicherheit wittert, so lange es sogar patriotisches Alpdrücken hat bei dem entsetzlichen Gedanken, daß der arglistige deutsche Michel eines schönen Tages vielleicht dem armen John Bull per Luftballon aufs Dach steigt, so lange ist natürlich an einer Verminderung der furchtbaren Kriegslast, unter der die alte Welt stöhnt, gar nicht zu denken. Denn außerhalb von England weiß man am Ende auch, daß Schlachten noch theurer sind als Schlachtschiffe.

„Es wär so schön gewesen — Es hat nicht sollen sein".

Hätte die Dauerfahrt des Zeppelinschen Luftschiffes nicht einen so tragischen Abschluß gefunden, dann könnte sie immer noch als eine erfolgreiche bezeichnet werden. Zwar hat Graf Zeppelin den Bedingungen nicht genügen können, die der Reichstag an seine Bewilligung von 2½ Millionen Mark für die Weiterführung der Zeppelinschen Arbeiter geknüpft hat.

Diese Anforderungen gingen bekanntlich sehr weit. Eine ununterbrochene Dauerfahrt von 24 Stunden ohne irgendwelchen Materialersatz, die Landung auf festem Boden, das Aufsteigen bis zu einer bestimmten Höhenlage — diese Bedingungen waren noch niemals von einem der bis jetzt existirenden Luftschiffsysteme erreicht worden. Im Vertrauen auf die Güte des von ihm vertretenen starren Systems hat Graf Zeppelin nicht gezögert, dieselben anzunehmen, obwohl er wußte, wieviel für ihn auf dem Spiele stand, wie leicht kleine Mißstände im Bau oder in der zarten Maschinerie hervortreten konnten, die das Erreichen jener oben skizzirten Ziele bedrohten.

Die ganze Aeronautik ist ja noch kaum über das Experimentirstadium hinaus. Die am 1. Juli von Zeppelin unternommene 12stündige Dauerfahrt von etwa 220 Meilen durch die Schweiz hatte alle überhaupt gemachten Fahrten mit lenkbaren Luftschiffen an Zeit und Wegestrecken weit überflügelt und hatte trotz der widrigen Windverhältnisse, wie sie zwischen den Bergriesen herrschen, den besten Verlauf genommen. Da durften sowohl der muthige Lenker des Wertes wie seine treuen Mitarbeiter mit vollstem Vertrauen in die Zukunft blicken. Nun kann es nicht mehr fehlen! Aber spätere Probefahrten verliefen nicht immer nach Wunsch; Havarien am Schiff und an den Motoren mahnten daran, daß Fährlichkeiten aller Art möglich waren.

Aber das deutsche Volk glaubte an seinen Zeppelin. Seit der Feier des siebzigsten Geburtstages des eisernen Kanzlers hat sich nicht wieder eine solche Fülle von Ehrungen über einen Deutschen ergossen, wie am 8. Juli, als Graf Zeppelin den siebzigsten Geburtstag beging. Und da mag man es wohl beklagen, daß der Graf das warm begeisterte Volk enttäuschen mußte.

Aber ein Mißerfolg war die Fahrt keineswegs. Denn wenn er auch vorderhand nicht alle Anforderungen, die der Reichstag gestellt hatte, erfüllt hat, so hat er doch durch diese Fahrt bewiesen, daß sein Riesenluftschiff auch unter widrigem Wind vollständig kontrollirbar und lenkbar ist, leicht auf- und abwärts segelt, sicher aufbricht und sicher landet.

* * *

Eine weit schwierigere Aufgabe, als die bei der letzten Fahrt gestellte hatte Zeppelins Luftschiff durch die oben erwähnte Reise durch die Schweiz gelöst, die völlig planmäßig verlief trotz der Schwierigkeiten, die das Terrain bot. Das Schiff stieg wiederholt trotz des abwärts fließenden Luftstroms an den Bergwänden empor und ebenso sicher auch wieder hinab. Oft waren die Thäler so eng, daß man fürchten mußte, das Heck des Schiffes würde bei der Drehung die Thalwand berühren. Aber alles gelang vortrefflich dank der wunderbaren Lenkfähigkeit des Schiffes. Keine Störung an den Motoren oder an der Steuerung. In zwölfstündiger Fahrt hatte man Städte und Berge in manigfaltiger Gestalt und Lage überflogen, immer Herren des Schiffes, immer Meister im fluthenden Luftmeer, wahre Eroberer des Luftozeans. Da konnten ja kaum Zweifel aufkommen, daß das Luftschiff die von der Regierung vorgeschriebene 24stündige Fahrt auch sollte ausführen können.

Die große Dauerfahrt nahm ja denn auch den besten Verlauf, bis die Schadhaftigkeit eines Motors zur Landung zwang. Nach geschehener Reparatur wurde zwar die Fahrt fortgesetzt, aber doch nur, um zum zweitenmale unterbrochen zu werden. Und da nahte das tragische Ende. Ein heftiger Wind drängte den Koloß von seiner Ankerung, und das ausbrechende Feuer und die Explosion des Gases zerstörten das stolze Schiff und begruben die Hoffnungen, die man darauf gesetzt hatte.

In der That ein tragisches Geschick!

(Milw. Herold.)

England während des Krieges 1870—1871.

In mehr als einer Beziehung ist ein Artikel interessant, den der französische Deputirte de Pressense kürzlich in der „Revue" veröffentlicht hat unter der Ueberschrift „England während des Krieges von 1870". Ausführlich werden darin die Vermittlungsversuche Englands während der verhängnißvollen Wochen beschrieben, in denen der drohende Ausbruch des deutsch-französischen Krieges den Horizont Europas verdüsterte. Nachdem die Kandidatur des Erbprinzen Leopold von Hohenzollern für den spanischen Königsthron Frankreich Anlaß zum Einspruch gegeben hatte, wandte sich Napoleon sogleich durch die Vermittlung des Barons von Rothschild an Gladstone, um bei England Unterstützung zu finden. Die Antwort des englischen Premierministers lautete ausweichend; er erklärte, daß auch er die Kandidatur nicht billige, aber die Freiheit Spaniens, seinen König zu wählen, nicht behindern könne. Unterdessen hatte der Herzog von Gramont in der französischen Kammer bereits sehr kriegerische Erklärungen abgegeben; und es war nun das Bestreben der englischen Politik, besonders des Lord Granville, des Ministers des Auswärtigen, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln diesen drohenden Krieg zu verhindern. Granville war sich der Schwierigkeit der Situation wohl bewußt; es schien ihm, wie wenn er einen Brand verhüten müsse, zu dem alles Brennmaterial bereits aufgehäuft war und vor dem nur noch die sofortige Beseitigung der entzündlichen Stoffe schützen konnte. Er wandte sich an Preußen und Spanien mit beruhigenden Depeschen. Den Entwurf der für Berlin bestimmten Meldung sah Gladstone selbst durch und versah ihn mit langen Zusätzen. Es war ein Aufruf an die Großherzigkeit des preußischen Königs, die Erklärung, daß England keineswegs beabsichtige, sich in die Diskussion über das Recht Spaniens zur Wahl seines Herrschers einzumischen, daß die Kandidatur des Prinzen Leopold durchaus nicht die drohende Haltung Frankreichs rechtfertige, daß aber nichtsdestoweniger die Sachlage zu ernsten Konflikten Anlaß gebe, die ein Rücktritt von der Kandidatur am schnellsten aus der Welt schaffen könne. Auch von Frankreich aus drängte man auf eine Vermittlung Englands in diesem Sinne. So erklärte der Herzog von Gramont dem englischen Gesandten Lord Lyons: „Es wäre eine sehr glückliche Lösung, wenn der Prinz von Hohenzollern auf den Rath des Königs von Preußen freiwillig zurücktreten würde." Man dachte so gar an ein ganz persönliches und vertrauliches Eingreifen der Königin Viktoria selbst.

Als aber nun die französische Politik erreichte, was sie gewollt hatte, und als der Prinz Leopold seinen Verzicht feierlich erklärte, verstummten die kriegrischen Stimmen in der französischen Kammer trotzdem nicht. Gladstone schrieb daraufhin an Lyons Weisungen, die eine ernste Ermahnung an Frankreich bedeuteten und den Herzog von Gramont „auf die ungeheure Verantwortlichkeit" aufmerksam machten, die Frankreich auf sich lade, wenn es sich nun nicht sofort zufriedengestellt erkläre. Unterdessen war Frankreich schon mit der neuen Forderung hervorgetreten, daß der preußische König überhaupt niemals eine Erneuerung der hohenzollernschen Kandidatur gestatten dürfe; und der Herzog von Gramont hatte bei Lord Lyons angefragt, ob „Frankreich der guten Dienste Englands versichert sein könne, wenn es von dem preußischen Könige die formelle Verhinderung jeder künftigen Kandidatur verlange; dafür würde er die schriftliche Erklärung abgeben, sich mit diesem Resultat endgültig zu begnügen." Lyons lehnte eine Antwort ab und erklärte, auf Instruktionen warten zu müssen. In aller Eile wurde nun der englische Ministerrath zusammenberufen und beschloß, einen letzten Versuch zur friedlichen Beilegung des Konflittes zu unternehmen. Man unterbreitete Bismarck einen Vorschlag, wonach sein königlicher Herr, der durch seine Zustimmung zu der Kandidatur des Prinzen in den persönlichen Verlauf der Ereignisse eingegriffen habe, nun auch persönlich Frankreich seine Zustimmung zu dem Verzicht mittheilen solle, wohingegen Frankreich auf eine endgültige Verpflichtung für die Zukunft verzichten werde. Bismarck aber lehnte es ab, seinem Souverän einen Vorschlag zu unterbreiten, der mit dessen Würde nicht vereinbar sei. Auch als dann die Kriegserklärung unvermeidlich geworden war, hatte Gladstone bis zuletzt gegen seine Ueberzeugung die Hoffnung nicht aufgegeben, daß der Ausbruch des Kampfes wie durch ein Wunder noch verhindert werden würde.

Als er dann die Nachricht von der Kriegserklärung erhielt, ward sein Gesicht leichenblaß, und Schmerz und Entsetzen malten sich auf seinen Zügen. Im Namen der Menschlichkeit fühlte er sich zu einem letzten Schritt für die Erhaltung des Friedens verpflichtet. Auf seine Anordnung hin befahl Lord Granville den englischen Gesandten in Paris und Berlin, die beiden kriegführenden Mächte an das 23. Protokoll des Vertrags von Paris zu erinnern und sie zu ermahnen, vor dem Ausbruch der Feindseligkeiten, die guten Dienste einer befreundeten Macht anzurufen. England erklärte sich zu dieser Vermittlerrolle bereit. In Berlin schwankte der König in seiner bis zur äußersten Grenze gehenden Friedensliebe, ob er diesen letzten sich darbietenden Ausweg von der Hand weisen dürfe; in Frankreich aber lehnte man ihn rundweg ab. Gladstone hat in einem Briefe an Michel Chevalier die öffentliche Meinung Englands unter dem Ausbruch des Krieges getreulich geschildert: „Ich wüßte nicht den Eindruck des Schmerzes und fast des Entsetzens zu beschreiben, der unser ganzes Land beim Ausbruch der Feindseligkeiten ergriffen hat. Ich vermuthe, daß es eine Zeit gab, wo England gesagt haben würde: „Lassen wir unsre Nachbarn, die zugleich unsre Nebenbuhler sind, ihre Kräfte und Schätze verschwenden, indem sie einander vernichten." Aber wir haben diese schlechte Philosophie verlernt, und der Krieg zwischen Frankreich und Preußen erfüllt die ganze Gesellschaft mit Trauer und verursacht jedem einzelnen persönlichen Kummer. Einer der meinem Herzen theuersten Lebenspläne ist es gewesen, das Volk meines Landes mit dem Ihrer großen Nation in einer wahren Freundschaft zu vereinigen. Dieses Band der Eintracht ist noch zu schwach, um nicht unter der gewaltsamen Spannung und Konflikte zu leiden. Ich denke, Sie werden mir einen Theil Ihrer Sympathie nicht verweigern, jetzt, da das Todtengeläut die ersten tapfern Gefallenen zur Ruhe bringt. Wir sind gezwungen, mit beiden Parteien friedliche Beziehungen zu unterhalten."

Nach der Niederlage der Armee und der Gefangennahme des Kaisers schrieb Gladstone im Dezember: „Das höchste Erstaunen ergreift einen, wenn man bedenkt, daß dieser fieberhafte Wunsch, um jeden Preis einen Krieg hervorzurufen, sich mit einem felsenfesten Glauben an die Kriegsbereitschaft und die militärische Uebermacht der französischen Kräfte, an die Minderwerthigkeit der Deutschen verband, daß man überzeugt war, die andern deutschen Staaten würden Preußen nicht unterstützen und daß man selbst über die Pläne Oesterreichs im unklaren war, obwohl ein langer Aufenthalt in Wien den Herzog von Gramont eines Besseren hätte belehren können. Es wurde rasch klar, daß die Rathgeber des Kaisers, die nichts vom öffentlichen Recht und den Empfindungen Europas wußten, die Stimmung in Oesterreich und in den kleinen deutschen Staaten und vor allem die wirklichen Kräfte der preußischen und ihrer eigenen Armee nicht genügend kannten."

Luftschiffer Geschichten.

Von den mit Wachs zusammengeklebten Federflügeln des Ikarus und den Vogelflügeln Wielands „Des Schmieds" an bis in die Neuzeit mit den Erfolgen des Grafen Zeppelin weist das Bestreben der Menschen, auf irgend eine Art den Flug der Vögel nachzuahmen oder — wie man's neuerdings volltönig ausdrückt — die Luft zu erobern, mancherlei mehr oder minder bekannte Eigenthümlichkeiten auf, kein Wunder auch bei einem Problem, das so viele Menschen beschäftigt hat durch den Zug der Jahrhunderten, Die Flugmaschine des Teufels, die wir als Fausts Zaubermantel kennen, die Sage vom wilden Jäger oder wilden Heere und die wohl an die mythologischen Vorstellungen von den Walküren angeknüpfte Mär von Kämpfen in den Lüften, wie sie z. B. nach der Schlacht in den Catalaunischen Feldern drei Tage lang stattgefunden haben sollen, oder endlich Erscheinungen wie Andersens Märchen von den Galoschen des Glücks, und manche andere Fabelei gehört, wenn auch nicht zur Geschichte, so doch zum sagenhaften Beiwerk der Historie oder auch, weil diese streng genommen erst ungefähr 200 Jahre alt ist, zur Prähistorie der Luftschiffahrt und Flugtechnik, weshalb das alle nur andeutungsweise hier genannt erscheint.

Von den Vorgängern der Gebrüder Mongolfier nennen die Konversationslexika zwei Mönche, den Francisco Lano, der 1670 mit verdünnter Luft gefüllte Hohlkugeln als einzige wahre Luftschiffe ansprach, und Bartholomeo Lourenço de Gusman, der vor 200 Jahren, am 8. August 1709, in Lissabon mit seinem durch heiße Luft gefüllten Ballon bis 200 Fuß hoch aufstieg. — Weniger bekannt ist die — freilich wohl der Geschichte von James Watt mit der Theekanne nachgebildete — Erzählung, Jacques Etienne Montgolfier habe seinen Luftballon beim Kochen einer Papierkomposition für seine Velinpapierfabrikation erfunden. Den Kaffeetopf, worin sich diese Masse befand, habe er zufällig mit einem runden Stück Papier zugedeckt gehabt, und dieses sei, durch den Dampf in kugliche Form gebracht und gefüllt, ein wenig in die Höhe geflogen.

Der englische Spleen machte sich frühzeitig in eigenartiger Weise mit der Luftschiffahrt bekannt. Dem Aeronauten Green bot ein hagerer Lord 700 Pfund Sterling, wenn er mitfahren dürfe, nur müsse er eine Gondel für sich haben, weil die Fahrt zu zweien seine Phantasie störe. Green hängte eine zweite kleinere Gondel unter die von ihm benutzte. Unterwegs ging der Ballon plötzlich mit heftigem Ruck höher, obwohl Green keinen Ballast ausgeworfen hatte. Als er nach unten sah, wurde er gewahr, daß sein Gefährte nur deshalb für sich allein mitgefahren war, um die Gondel abschneiden und sich so das Leben nehmen zu können.

Originell darf mans im Hinblick auf die Fahrten des Königs und der Königin von Württemberg mit Zeppelin nennen, daß schon vor fast hundert Jahren ein württembergischer Landesherr, König Friedrich I., Zeuge des Flugversuches eines Schwaben sein wollte, als er am 30. Mai 1811 in Ulm dem ersten und einzigen so tragikomisch verunglückten Fluge des Schneidermeisters Ludwig Albrecht Berblinger beiwohnte und ihm für das Donaubad und die Prügel von Seiten des enttäuschten Ulmer Mob 20 Louisdor Schmerzensgeld gab.

Endlich hat folgendes Histörchen angesichts der jetzigen Enttäuschung der Franzosen über das Zurückbleiben ihrer „lenkbaren" Landsleute hinter Zeppelin einen pikanten, aktuellen Beigeschmack. Vor 125 Jahren, als Pilatre de Rozier und Romain mit ihrem Luftballon verunglückt waren, meinte Friedrich der Große: „Schon längst haben sich die Engländer des Meeres bemächtigt, wir Deutsche und andere befinden uns leidlich auf der Erde, den Franzosen bleibt daher nichts übrig, als in der Luft zu schweben." Was würde der alte Fritz wohl im Juli 1908 dazu sagen, daß die Deutschen seinen Geistesfreunden nun auch auf diesem Gebiete über sind. Und was sollte Napoleon I., der doch vor 102 Jahren ernstlich den Plan erwog, in Montgolfieren Truppen über den Kanal nach England zu bringen, heuer angesichts der neuen Beklemmung der Briten meinen, die sich bereits in der Besorgniß vor Invasion durch die Luft und in Erwägung geeigneter Abwehrmaßregeln geäußert hat!

Haus- und Landwirthschaft.

Gummiringe werden wieder weich, wenn sie einige Stunden in einer Mischung von zwei Theilen Wasser und einem Theil Ammoniat liegen.

Um neue Kartoffeln auf ihre Güte zu prüfen, verschneide man eine Kartoffel und reibe die Schnittflächen aufeinander. Ist die Kartoffel gut und mehlig, so kleben die Stücke zusammen, und auf den Rändern bildet sich Schaum.

Um Trinkwasser zu prüfen, fülle man es in eine Arzneiflasche, füge ein Stück Zucker zu und verkorke die Flasche. Sie muß einige Tage an einem hellen Ort stehen bleiben. Nimmt das Wasser dann eine milchige Färbung an, so ist es nicht gut.

Obstflecke in Wäsche lassen sich durch Betupfen mit einigen Tropfen Salmiakgeist entfernen; mit klarem Wasser muß nachgewaschen werden. — Alte Obstflecke verschwinden, wenn man sie in Molke oder Milch legt und über Nacht darin beläßt. Am Morgen sind sie mit Butter oder Schmierseife zu bestreichen und nach einigen Stunden in heißem Wasser zu waschen. Auch Citronensaft ist ein gutes Mittel gegen hartnäckige Flecke. Man benetzt sie damit öfter und wäscht, wenn sie ausgezogen sind, die Stelle mit lauem Wasser und Seife sauber.

Vom Einmachen. — Rothe Rüben einzumachen. Man putzt die Rüben, ohne sie anzuschneiden, weil dies der Farbe schadet, kocht sie im Wasser weich, kühlt sie ab, schält und schneidet sie in dünne Scheiben, die man in Gläser schichtet, mit Kümmel und einigen Scheiben Meerrettig dazwischen. Die Gläser werden dann mit gutem Weinessig aufgefüllt, der vorher gekocht und wieder abgekühlt ist. Beim Gebrauch setzt man den nöthigen Zucker und frischen Essig hinzu. — Gurken in Essig und Wasser einzumachen. (Vorzüglich.) Auf 2¼ Quart Weinessig 1½ Quart Brunnenwasser, 1 Tasse voll Salz, 10 Lorbeerblätter, ¼ Unze Pfefferkörner, 10 Köpfe Dill, ¼ Unze Nelkenpfeffer, etwas Pfefferkraut, ¼ Pfund Meerrettig. Man nehme Gurken jeder Größe, doch müssen sie fest und frisch sein und dürfen noch keine Kerne haben; man wasche sie und lege sie 12 Stunden in frisches Brunnenwasser. Danach trockne man sie mit einem reinen Tuch ab, schichte sie mit den angegebenen Gewürzen in Steintöpfe, schlage Essig, Wasser und Salz mit einem Schaumbesen so lange, bis letzteres aufgelöst ist, gieße es auf die Gurken, welche reichlich mit der Brühe bedeckt sein müssen, lege einen Beutel mit Senfkörnern darauf. Gurken nach dieser Vorschrift eingemacht, haben einen sehr angenehmen Geschmack und halten sich gut.

Heringe vortheilhaft und gut zu mariniren. Man wässere die Heringe 2 Tage lang, und zwar jeden Tag mit frischem Wasser, hänge sie mit dem Schwanze an einem Stocke auf, und lasse sie einen Tag an der Luft trocknen, alsdann brate man sie auf einem Rost oder in einer Pfanne, mit Butter. Der Boden eines ziemlich großen Topfes wird während dem mit Lorbeerblättern, Rosmarin, Gewürznelken, ganzem Pfeffer, Citronenscheiben und Citronenschalen, auch wenn man will mit ein wenig Knoblauch belegt; hierauf kommt nun eine Lage gebratener Heringe, dann wieder eine von obengenannten Species, und so wird abwechselnd fortgefahren, bis der Topf voll ist. Ueber dies Alles wird nun guter Weinessig gegossen und schon nach einigen Tagen kann man Gebrauch davon machen.

Gegen Fliegen. Um ein Zimmer von Fliegen zu säubern, soll man bei geschlossenen Fenstern und Thüren dieselben mit auf glühenden Kohlen gelegten Kürbisblättern ausräuchern. Hält man Vögel, so entferne man diese vorher und halte sich auch selbst nicht in dem Zimmer auf, da der Dunst Kopfweh erzeugt.

Man soll in Regen gerathene Damenhüte nicht an den Ständer hängen oder in die Schachtel zum Trocknen legen, sondern mit dem Hutkopf nach abwärts frei aufhängen, damit sich die Spitzen und Bänder ausdehnen können und ihre ursprüngliche, lockere Fasson wieder erhalten.

Man soll gestrichene Küchenmöbel, Fußböden, Thüren nie mit heißem Wasser, geschweige Sodawasser abwaschen, da sich sonst Lack und Farbe lösen, sondern stets mit kaltem Ammoniawasser.

Möbel, in denen man Spuren von Motten bemerkt, bedecke man mit Tüchern, die bis zur Erde reichen. Dann stelle man auf einem Blech brennenden Schwefel unter die Möbel; der Dampf treibt die Motten aus und tödtet die Brut. Das Verfahren muß während einiger Tage wiederholt werden.

Blumenkohl aufzubewahren und einzumachen. Gewöhnlich schneidet man den Blumenkohl nur einmal und zwar ganz ab, will man aber besondern Nutzen haben, so lasse man einen Theil von der Größe einer Haselnuß und alle Blätter daran, auf diese Weise wächst ein zweiter und dritter Kopf, welche an Güte dem ersten durchaus nicht nachstehen.

Fleisch und Wurst vor Schimmel bewahren. Nicht selten ist es der Fall, daß Würste Schinken und dergleichen aufzubewahrende Eßwaaren schimmelig werden, wenn sie nur einige Zeit in einem mit dumpfeuchter Luft erfüllten Raum sich befinden. Um diesem Uebelstande ganz vorzubeugen, oder da, wo er eingetreten ist, ihn zu beseitigen, ist nichts empfehlenswerther, als gewöhnliches Kochsalz in einem Teller nur mit so viel Wasser zu übergießen, daß eine breiartige Lösung des Salzes erfolgt. Wenn man schimmelige Würste mit diesem Salzbrei dünn anstreicht, verschwindet der Schimmel sofort, und nach einigen Tagen überziehen sich die Würste mit überaus feinen Salzkrystallen die jeder Schimmelbildung vorbeugen. Dasselbe Verfahren ist auch sehr zu empfehlen, um den zeitweilig in den Gelenken der Schinken auftretenden Schimmel zu beseitigen und solchem vorzubeugen. Mangelt es an einem guten Keller, so lege man Kalb- oder Schöpsenfleisch in Milch, wovon die Sahne abgenommen, doch aber so, daß das Fleisch von der Milch bedeckt wird. Ist das Wetter heiß, so gießt man alle Tage frische Milch über, ist es aber kühl, so geschieht es nur alle 3 Tage. Das Fleisch erhält sich auf diese Art wohl 14 Tage frisch, und bekommt auch einen besseren Geschmack. Wildpret oder Rindfleisch in ein Tuch geschlagen und in einen Kasten mit Sand vergraben, erhält sich an 3 Wochen gut und wird beim Kochen schon mürbe. Man setzt den Sandkasten einstweilen in eine trockene, kühle und dabei luftige Kammer.

Ueber die erfolgreiche Verwendung der Elektrizität beim Getreidebau berichtet Sir Oliver Lodge in der Londoner Tagespresse. Weizenfelder wurden mit einem galvanisirten Drahtnetz überspannt, das täglich vier Stunden mit einem elektrischen Strom in Stärke von 100 Volts geladen wird. Der Strom wird durch ein mit einem kleinen ölgeheizten Motor getriebenen Dynamo erzeugt, nach einer im Felde aufgestellten Schutzhütte geleitet, von da aus wird das Drahtnetz ge- und entladen. Die Ernte der unter elektrischem Einfluß befindlichen Weizenfelder überstieg im Jahre 1906 die der benachbarten Felder um 10 v. H., und der erwähnte Weizen erzielte einen um 7½ v. H. höheren Preis. Im vorigen Jahre stieg die Erzeugung sogar um 29 v. H. Auch bei anderen Feldfrüchten haben die Versuche befriedigt.

Der „verpachtete Kaukasus".

Die „Petersburgskija Wjedomosti" erzählen eine ebenso amüsante wie charakteristische Anekdote:

Dem Kaiser Nikolaus I. machten die chronischen Defizite, die der Kaukasus dem Reiche verursachte, große Sorge, und er berief den Reichsrath und forderte die Versammelten auf, sich darüber zu äußern, welche Mittel und Wege einzuschlagen seien, um die ökonomische Lage des Kaukasus zu heben.

Der Kaiser war schlechter Laune, und die Würdenträger fürchteten seinen Zorn und schwiegen beharrlich.

Endlich entschloß sich ein alter, verdienstreicher General, der auf des Kaisers Zuneigung rechnete, zu folgendem Vorschlag:

„Nach meiner Meinung wäre es das beste, wenn man den Kaukasus für 100 Jahre unternehmungslustigen und erfahrenen Ausländern in Pacht geben wollte: für 33 Jahre an die Deutschen, damit sie die Land- und Milchwirthschaft einführen, für 33 Jahre an die Engländer, damit durch diese sich dort Handel und Industrie entwickeln, und für 33 Jahre an Italiener, damit sie dorthin die Künste verpflanzen. Alsdann wird der Kaukasus ein in jeder Hinsicht einträgliches und geordnetes Land werden."

Der Kaiser, der es liebte, daß man sich deutlich ausdrückte, fragte:

„Na, schön. Also 33 Jahre an die Deutschen, 33 Jahre an die Engländer und 33 Jahre an die Italiener. Du sagtest aber vorhin, man solle den Kaukasus für hundert Jahre abtreten. Wer soll also das letzte Jahr im Kaukasus Herr sein?"

„Das letzte Jahr, Majestät, geruhen Sie dort einen russischen Generalgouverneur einzusetzen, und der wird es fertig bringen, in diesem einen Jahre alles das zu vernichten, was im Laufe der neunundneunzig Jahre dort geschaffen wurde," versetzte der General schlagfertig.

Der Kaiser, der wie kaum ein zweiter russischer Herrscher sein Land kannte, lachte sehr über diesen Witz, in dem so viel Wahrheit steckte, wurde guter Laune, und die Kaukasusfrage wurde für lange Zeit beiseite geschoben.

In Boston haben sie schon eine Luftschiffahrt-Gesellschaft für Personen- und Frachtbeförderung gegründet. Das heißt man doch, sintemal es noch kein Luftschiff gibt, das Pferd beim Schwanze aufzuzäumen!

* * *

Merkwürdig, daß die Freunde eines im öffentlichen Leben Stehenden stets alles Böse, das über ihn gedruckt wird, entdecken, während sie alles Gute übersehen.