

Gesträndete Fahrzeuge.

Wie beim Heben und Bergen gestrandeter Schiffe verfahren wird.

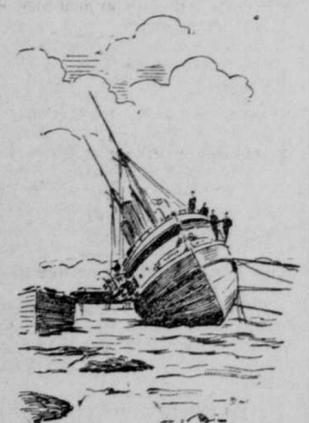
Interessante Arbeiten.

Hindernisse beim Auspumpen. Der Grund hält das Rad wie mit Klammern fest. Hülfs mit Compartiments bewährte Hebefahrzeuge.

Gilt es ein gekentertes Schiff wieder flott zu machen, so erstreckt sich die erste Frage auf die Tiefe des Wassers, in dem das Rad liegt, die zweite auf die Natur des Wassers, ob es ruhig oder stark strömend und von Wellen bewegt, ob es durchsichtig oder dickflüssig, ob Fluth und Ebbe vorhanden.

Liegt das Schiff in verhältnismäßig feichtem Wasser, so daß der Schaden etwa bei Ebbe zu Tage tritt, so baut man über die beschädigte Stelle ein gut an die Schiffswand passendes, mit Segeltuch und Werg abgedichtetes soa. Riffen. Diese provisorische, meist hölzerne Schutzwand wird durch Taue und Verstrebungen gehalten und gewinnt bei der successiven Entleerung des Schiffes, durch den sich dabei steigenden äußeren Wasserdruck, bedeutend an Festigkeit, so daß man das Schiff nach Flottwerden unbedenklich von der Stelle schaffen kann.

Liegt der Schiffsrumpf ganz unter Wasser, so daß auch das Verdeck davon überpült wird, so muß man zuerst die Masten abtafeln, darauf so viel wie möglich durch Taucher von der Labung zu bergen und den Schaden zu dichten suchen, dann das Verdeck vom Raum aus abklügeln, über die Lufteinrichtungen schachtartige Kästen bauen, welche bis zur Oberfläche des Wassers reichen, und durch diese die Pumpenschläuche in das Schiff hinableiten. Die Pumpmaschinen stellen genöthlich auf den beiden Seiten des Rades veranfertigen, sehr leistungsfähigen Hebefahrzeuge; an diese werden auch von den Masten des Rades herab mehrere sog. Lottafel befestigt, d. h. Flaschenzüge, welche während des Aufpumpens und Inwiehochzeitens des Schiffes immer verlängert und dabei auf beiden Seiten in gleicher Spannung erhalten werden müssen, da das mit Wasser angefüllte Schiff, sobald es sich vom Grunde hebt,



Gekentertes Schiff.

sehr wild ist, d. h. große Neigung zum Umfallen hat; die geringste Unachtsamkeit beim Aufsteigen der Tafel oder gar ein Brechen derselben kann in einem Moment nicht allein alle bis dahin aufgewendete Mühe zu Schanden machen, sondern auch das Rad in eine noch viel schlimmere als die anfängliche Lage bringen, so daß es sich vielleicht gar rundum und kieloben kehrt, während es vorher noch aufrecht auf dem Grunde stand.

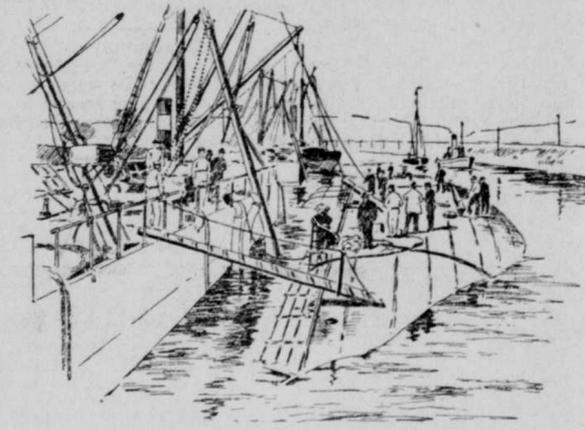
Es ist daher die erste Periode des Auspumpens, so lange bis das Schiff genug entleert ist, um allein stehen zu können, ungemein aufregend und ängstlich spannend. Schlimm sind solche Schiffe auszuräumen, die Rotten oder Hülsenfrüchte geladen haben, weil diese leicht selbst die mit Körben oder auch mit Drahtgitter umgebenen Pumpen verstopfen; erherdem aber können namentlich Bohren und Erbsen durch Aufquellen im wassergefüllten Raume das stärkste Schiff auseinanderprengen.

Ein anderer wichtiger und hindernisreicher Faktor ist der sog. „Bodenlog“. Der Grund hält das Rad wie mit Klammern fest, so daß das Verpumpen ohne Erfolg scheint. Pöblich, unvorhergesehen, springt es auf, so daß man kaum Zeit findet, die Lottafel gleichmäßig nachzuziehen, um das Schiff vor dem Ueberfließen zu schützen.

Um diese Bodenansaugung zu vermeiden bedient man sich des Mittels, durch Schläuche von der Luftpumpe aus einen Luftstrom unter das Schiff zu leiten. Will man Hebelketten unter einem tief im Schlamm liegenden Schiffe durchziehen, so benutzt man dazu die Dampfströme und den Wasserstrom aus den Schläuchen, um die Väder gewissermaßen durchzubohren.

Die Hebefahrzeuge, früher nur alte hölzerne ausgeübte und abgetakelte Schiffe, sog. Hülfs, sind jetzt von Eis-

ten und mit allen zweckdienlichen Einrichtungen versehen. Zwischen 100 und 150 Fuß Länge, 10 bis 15 Fuß Raumtiefe und 30 bis 50 Fuß Breite, erreichen einige bis 1000 Tons Tragfähigkeit. Sie sind flachbodig und fast prismatisch nur mit abgerundeten Enden gebaut, besitzen stark Dampfboiler und ungemein leistungsfähige Pumpen. Der ganze Innenraum besteht aus einer großen Anzahl wasserdichter rechtwinkliger Compartiments (Kammern), von denen einige zur Aufnahme von Materialien, Heberbergung der Mannschaft, Unterbringung der Maschinen, die meisten aber zur Füllung mit Wasser und Wieder-Auspumpung dienen, wenn der Ponton etwas gekentert oder gehoben werden soll. Nahe der Mittelinie des Bodens befinden sich in diesem mehrere große, viereckige Oeffnungen mit wasserdicht aufgebauten, bis zum Oberdeck des Fahrzeuges reichenden Schächten (Kotern), durch die man die zum Heben des gekenterten Schiffes erforderlichen Stahldrahttaue hinabläßt, wenn man letzteres nicht durch einfaches



„Johann Ziem“ im Kaiser Wilhelm-Kanal.

Dichtmachen und Auspumpen zu heben vermag.

Zu dem Zweck legt man zwei solcher Fahrzeuge über dem versunkenen Schiff nebeneinander und zieht die Stahldrahttaue unter dem Kiel desselben von einem Ponton zum anderen durch und nimmt die Enden durch die Koten an Deck.

Hat man Fluth und Ebbe zu Hilfe, so kann man die Taue bei niedrigem Wasser befestigen und der Fluth die Hebung der Fahrzeuge mit dem an ihnen hängenden Rad überlassen, befindet man sich jedoch auf einem Gewässer ohne Gezeiten, so füllt man die Kellen der Pontons mit Wasser, so daß diese um einige Fuß sinken, und nach dem man die Hebetrossen festgesetzt, pumpt man die Compartiments wieder leer, so daß sich das ganze Getriebe mit dem daran hängenden Rad hebt und dieses dem Ufer näher gebracht werden kann.

Hat man nun das Rad dem Lande so viel genähert, daß es den Grund berührt, so muß man die Pontons wieder von frischem senken, die Taue kürzer lassen, wieder heben und weiter strandaufwärts fahren, bis das Rad beinahe den Boden der Pontons berührt; damit sie sich dann nicht darauf festsetzen, werden sie nun vom Rad gelöst, und seitlich so weit auseinander gehäubt, daß das Rad bei der nächsten Anhebung zwischen sie zu hängen kommt.

Man fährt dann mit der Hebung in Reprisen fort, bis man das Rad hoch genug am Strande hat, um es dichten zu können.

Weg durch's Fenster.

Ein Geschichtchen aus der Zeit des Präsidenten Arthur.

Präsident Arthur war ein feiner, jovialer Herr, ein großer Freund von alter Gesellschaft und guter Mahlzeit. Oft gab er größere Gesellschaften, noch öfter natürlich wurde er eingeladen.

Wenn ihm dieses selbst viel Vergnügen bereite, so waren seine vier Diener, wie der Polizist du jour doch durchaus entgegengelegter Ansicht. Diener bei vornehmen Herren beschränken ihre Thätigkeit im Allgemeinen auf das Detorum, auf die würdevolle Miene, mit der sie die Besucher ihres Herren möglichst abweisend empfangen, im Uebrigen sind sie gewöhnlich grundfaul und ganz besonders ungenehm, wenn sie in ihrer Bequemlichkeit gestört werden. Dasselbe war auch mit den Uffers des Präsidenten Arthur der Fall, der rücksichtslos gegen sie war, aus den Gesellschaften manchmal recht spät nach Hause zu kommen, ohne auf die Reizen der Herren Lakaien Rücksicht zu nehmen.

Dagegen wandten sie das einfache Mittel an, sich schlafen zu legen und erst aufzuspringen, wenn die Equipage des Präsidenten über das Pflaster rollte und der Kutscher mit der Peitsche knallte.

Das ging drei Jahre ganz gut; im letzten vierten Jahre aber kam der Präsident eines um halb drei Uhr Nachts von einem Diner zurück, welches der Gouverneur des Soldatenleims ihm zu Ehren gegeben, gerade als ein gewaltiger Schneefall eingesetzt hatte.

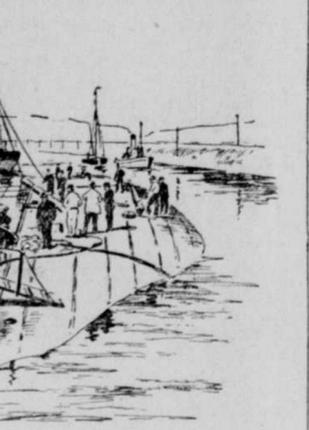
So fuhr die Equipage geräuschlos vor das Weiße Haus. Kein Mensch öffnete. Der Präsident stieg aus und

knagelte. Nichts rührte sich und die Schneeflocken peitschten ihm in's Gesicht.

Kurz entschlossen kletterte er durch ein Partierfenster in's Zimmer und fand die Lakaien behaglich schnarchend. Da ließ er sich vom Kutscher eine Pferdebede reichen und deckte die Kerle zu. Auch davon erwachten sie nicht; sie mußten wohl ein Tränkchen genommen haben, oder zwei, oder mehr, das man gewöhnlich mit dem Namen Whiskey bezeichnet.

Nicht wenig erschrocken sie, als sie erblich am Morgen erwachten. Ihnen fiel ein Licht auf, daß ihre Präsidentenlokalienzeit ganz plötzlich abgelassen sein dürfte.

Sie irrten sich. Als sie reuevoll in das Zimmer des Präsidenten traten, sagte er: „Es ist wahrhaftig etwas starker Tabak, wenn der Präsident der Vereinigten Staaten bei Nacht und Nebel durch's Fenster in seine Wohnung klettert muß. Na — laßt Euch das nicht noch einmal einfallen!“



Mount McKinley.

(Höchster Berg Amerikas).

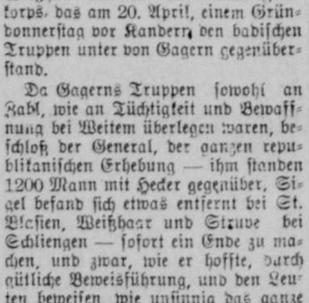
Bisher galt der St. Elias mit einer Höhe von 18,024 Fuß als höchster Berg des amerikanischen Continents, doch die letzte Expedition der U. S. Geological Survey ergab, daß derselbe von einem anderen Gipfel in Alaska um mehr als 2000 Fuß überragt wird. Dieser neue Berggipfel liegt 125 Meilen nördlich von Cook Inlet und wurde Mount McKinley getauft. Die früheren russischen Anführer nannten ihn: Bulshoia („der Große“). Bekannt war er bisher nur den Indianern und den

wenigen Weißen, welche in zerstreut liegenden Anhebungen in der Nachbarschaft von Cook Inlet und längst dem Ufer des Sissitua wohnen. Bei klarem Wetter ist der Mount McKinley in einem Umkreis von 125 Meilen sichtbar. Erst der im vorigen Jahre von der Regierung ausgesandten Expedition war es vorbehalten, seine Höhe festzustellen. Dieselbe beträgt 20,464 Fuß. Wie unser Bild zeigt, bietet die Berggipfel, aus welcher sich der Mount McKinley erhebt, einen großartigen, malerischen Anblick.

Ueberreste einer pneumatischen Bahn.

Beim Wegräumen des Schuttes des im Dezember vorigen Jahres abgebrannten Gebäudes der Rogers-Pest-Compagny in New York, stieß man jetzt im Keller auf die Ueberreste des ehemaligen Beach Broadway Tunnels. 1869, also vor 30 Jahren, wurde derselbe erbaut und ist noch ziemlich gut erhalten. Er sollte dem Schnellverehr unter dem Broadway dienen.

Der Tunnel wurde nach einem System von Alfred C. Broch konstruirt und war der erste bei dessen Bohrung hydraulische Kraft in Anwendung



kam. Die darin laufenden Wagen wurden mittelst Pneumatik in Bewegung gebracht. Unser Bild zeigt den Tunnel mit den Ueberresten eines Wagens. Im Frühjahr 1870 wurde die sensationelle Neuheit der Beschäftigung des Publikums eröffnet. In Massen strömte dasselbe herbei, um den Tunnel zu durchschreiten. Man konnte das Rollen der Broadways-Omnibusse deutlich über seinem Kopfe darin hören. Etwa ein Jahr später wurde alsdann mit dem Betriebe auf dieser ertiggestellten Versuchsstrecke erfolgreich begonnen. Die Construction dieses Tunnels unter dem Broadway hatte \$68,000 gekostet, und man veranschlagte die Kosten einer fünf Meilen langen Strecke auf etwa \$10,000,000. Da stellte sich die Hochbahn als sehr reiche Concurrentin ein, und das Capital zum Bau konnte nicht aufgetrieben werden. Der Vorläufer des heutigen Schnellverkehrs wurde dem Verfall überlassen.

Damit trennten sich die Beiden und lebten zu ihren Truppen zurück. Doch ein schmacher Frevel wurde sofort verübt, von welchem selbstverständlich Heder keine Ahnung hatte. Mehrere Schiffe trachten aus dem Walde und der General wie sein Adjutant wurden schwer verwundet.

Das erbitterte die Truppen! Sofort gingen sie zum Anmarsch über; Salbe auf Salbe trachtete von beiden Seiten, doch — nur kurze Zeit! Die Aufständischen flohen und ließen sogar ihren Führer im Stich. Ihre beiden Kanonen hatten sie nicht ein einziges Mal abgefeuert.

Die Strafe für den feigen Frevel traf Heder. Heder mußte verlassen von Allen fliehen. Er ging in die Schweiz und, als der babilische Landtag und das Parlament ihn als Hochverräther erklärten, floh er nach Amerika. Dies die bedeutendste Episode aus seinem Leben. Trotz seiner satirischen Ideen, trotz der Niederlagen, die er erlitten, ehrt das deutsche Volk heute noch sein Andenken als das eines für's Vaterland opferfreudigen Mannes.

Mount McKinley.

(Höchster Berg Amerikas).

Bisher galt der St. Elias mit einer Höhe von 18,024 Fuß als höchster Berg des amerikanischen Continents, doch die letzte Expedition der U. S. Geological Survey ergab, daß derselbe von einem anderen Gipfel in Alaska um mehr als 2000 Fuß überragt wird. Dieser neue Berggipfel liegt 125 Meilen nördlich von Cook Inlet und wurde Mount McKinley getauft. Die früheren russischen Anführer nannten ihn: Bulshoia („der Große“). Bekannt war er bisher nur den Indianern und den



wenigen Weißen, welche in zerstreut liegenden Anhebungen in der Nachbarschaft von Cook Inlet und längst dem Ufer des Sissitua wohnen. Bei klarem Wetter ist der Mount McKinley in einem Umkreis von 125 Meilen sichtbar. Erst der im vorigen Jahre von der Regierung ausgesandten Expedition war es vorbehalten, seine Höhe festzustellen. Dieselbe beträgt 20,464 Fuß. Wie unser Bild zeigt, bietet die Berggipfel, aus welcher sich der Mount McKinley erhebt, einen großartigen, malerischen Anblick.

Ueberreste einer pneumatischen Bahn.

Beim Wegräumen des Schuttes des im Dezember vorigen Jahres abgebrannten Gebäudes der Rogers-Pest-Compagny in New York, stieß man jetzt im Keller auf die Ueberreste des ehemaligen Beach Broadway Tunnels. 1869, also vor 30 Jahren, wurde derselbe erbaut und ist noch ziemlich gut erhalten. Er sollte dem Schnellverehr unter dem Broadway dienen.

Der Tunnel wurde nach einem System von Alfred C. Broch konstruirt und war der erste bei dessen Bohrung hydraulische Kraft in Anwendung



kam. Die darin laufenden Wagen wurden mittelst Pneumatik in Bewegung gebracht. Unser Bild zeigt den Tunnel mit den Ueberresten eines Wagens. Im Frühjahr 1870 wurde die sensationelle Neuheit der Beschäftigung des Publikums eröffnet. In Massen strömte dasselbe herbei, um den Tunnel zu durchschreiten. Man konnte das Rollen der Broadways-Omnibusse deutlich über seinem Kopfe darin hören. Etwa ein Jahr später wurde alsdann mit dem Betriebe auf dieser ertiggestellten Versuchsstrecke erfolgreich begonnen. Die Construction dieses Tunnels unter dem Broadway hatte \$68,000 gekostet, und man veranschlagte die Kosten einer fünf Meilen langen Strecke auf etwa \$10,000,000. Da stellte sich die Hochbahn als sehr reiche Concurrentin ein, und das Capital zum Bau konnte nicht aufgetrieben werden. Der Vorläufer des heutigen Schnellverkehrs wurde dem Verfall überlassen.

Ausland und Vermischtes.

Bei einem vor ganz kurzer Zeit stattgehabten amerikanischen Duell nahmen die beiden Geaner eine Würze zur Hand, beschnitten Kopf oder Schritt entscheiden zu lassen, welcher von Beiden sich eine Kugel durch den Schädel jagen sollte. In Gegenwart der Zeugen fand in feierlicher Weise das Rathespiel statt. Der Unglückliche, gegen welchen der blinde Zufall entschieden hatte, nahm rührenden Abschied von seinen Freunden und ging in das Nebenzimmer, wo er sein irbisches Dasein beschließen sollte. Einen acerbaten Revolver nahm er natürlich mit. In angewohnter Spannung lauften die Anderen, und die Minuten gingen langsam hin wie Ewigkeiten. Da ertönt der erwartete Schuß. Die Freunde wollen in das Nebenzimmer eilen, um den Verwundeten herauszuholen, aber sieh da! auf der Schwelle erscheint der vermeinte Todte, den rauchenden Revolver in der Hand, und sagt leiser und guter Dinge: „Meine Herren, ich glaube, daß ich mich nicht getroffen habe!“

Zur ständigen tomsischen Figur in der Gesellschaft New Yorker Milliardäre hat sich ein Dame, Schwiegermutter eines hohen englischen Staatsmannes, entwickelt. Zufolge ihres Rangels an Bildung hat sie in Paris den Namen „Madame Malapropos“ bekommen und unzählige Geschichten werden von ihr erzählt. Vor einigen Jahren malte Meissonier das Bild ihrer Tochter. Als das Portrait fertig war, fragte die Dame den Künstler, ob er ihr keinen Bildhauer empfehlen könne. „Meine Tochter hat einen wunderschönen Arm und ich möchte eine Büste dieses Armes besitzen.“ — Madame schwärmt von Rubens und sagt Jedem, das sei der einzige Maler, von dem sie sich werde malen lassen. — Als Madame von einer Reise in den Orient zurückkam, wurde sie von einem Fremden gefragt, ob sie die Dardanellen gesehen habe. — „Die Dardanellen? — Natürlich! — Das sind die nettesten und liebsten Mühlsteinen Leuten — wir haben zweimal mit ihnen dinirt.“

In London, Paris, an der Riviera, in Aleran und auch in Berlin ist augenblicklich das Tragen eines eleganten Stodes allbeliebt. Schon in den fashionablen Nordseebädern, wie in Kitz-Badens sah man diese merkwürdige Neuheit. Großer Luxus wird mit diesen Stöden getrieben. Besonders feisch Damen wählen ihn jedesmal in der Farbe ihrer Toilette. Mit dem Wechsel des Kleides wechselt auch der Spazierstod. Auf eine schöne Krüde wird besonders Gewicht gelegt. Silberne Frauentöpfe von Bernier entworfen, Emailknöpfe und goldene, plattete Stahl- in Form von Hergen oder Aleeblätter mit eingravirtem Namenszug hatten die Trägerinnen eines Stodes in ihren zarten Händen. — „Stod und Frauencantipation!“ — heißt so mancher Krüder beim Anblick einer Dame, welche der neuen Modelaune folgt. Mit der Nachahmung des Männlichen hängt aber das Tragen des Stodes gar nicht zusammen. Wie es geht, soll diese Mode aus England gekommen sein. Königin Victoria ist gezwungen, an einem Stode einherzuschreiten. Sie hat eine ganze Sammlung vertholler Stöde. Bei jeder passenden Gelegenheit machen ihr Krüden oder ihre Kinder solche zum Geschenk. Aristokratinnen, die sich der ganz besonderen Gunst der Herrscherin erfreuen, werden mit einem solchen Stod beschenkt. Die Prinzessin von Wales gina eines Tages mit ihrem Stod spazieren und gab damit ein Beispiel, welches schnell Nachahmung fand. Mit rapider Geschwindigkeit brang die neu geschaffene Mode in die bürgerlichen Kreise. Königin Victoria, welche in ihrer Wittwenkracht nicht starkes Fühlun, mit der Mode hat, achtete es sicherlich nicht, daß sie indirect einer Neuheit zum Dainen verfall.

Die Witwe des berühmten französischen Geschichtsforschers Michelet, deren treue Verehrung für das Andenken ihres Gatten, den sie, ein klügendes junges Mädchen, als Heirathsgeliebter, ein leuchtendes Beispiel in der Geschichte der Frauen ist, ist nunmehr im Alter von 73 Jahren in ihrer Rue d'Ass belagerten Wohnzuga gestorben. In diesem Hause war seit dem Tode Michelets nicht ein Möb verürrigt worden. Die Witwe der seinigen Frau erlaubte nicht, daß auch nur eine Spur von dem Auentatke ihres berühmten Lebensgefährten in diesem Hause vermischt werde. Sie ist übrigens ein Opfer dieser Welt geworden. Vor Kurzem hatte sie sich nämlich entschließen müssen, Reparaturen an den Wohnräumen vornehmen zu lassen, die sie seit fast einem halben Jahrhundert inne hatte. Nichts aber darte: Die alte Dame bewegen konnte, die Räume sich nur zeitweise zu verlassen, so daß sie sich innerhalb der letzten, ungeliebten Mauern eine Erlässung zuog, die bald in eine tödtliche Lungenentzündung überging.

Es ist bekannt, daß Rubinstein's ganzes Streben und brennender Ehrgeiz dahin ging, als Componist einen dauernden Platz unter den Unsterblichen einzunehmen. Es kam so weit, daß er sein eigenes, unvergleichliches Klavierspiel unterschwächte, um mehr Gewicht auf seine Compositionsfähigkeit — die leider nicht die ungeheilige

Anerkennung fand — zu legen. Wie eine Ironie klingt demnach folgende kleine Anekdote, die sich in Wien zgetragen und den Satz „du sublime ardicule“ drastisch illustirt. Rubinstein spielt im großen Musikvereinstaaie, der bis auf das letzte Plätzchen von einem glänzenden Publikum besetzt ist, die Schlusnummer. Das Auditorium tobt und rast vor Entziden und verlangt immer noch neue Zugaben. Es ist im Genuß dieser vollkommener Meistertunst unerfättlich. Rubinstein schon sehr erschöpft, mit schweißtreibender Strenge, tiefen Abspannung in den Augen, verbeugt sich, und mit unendlicher Liebendwürdigkeit legt er sich doch wieder an sein Instrument. Neuer Jubel, neues Tosen. Nun aber ist er laut de forces, sein Hemdtragen ist weit wie Fliespapier, seine Halsbinde ist halb gelöst und sitzt bereits hinten seinem rechten Ohr — er muß vor dem Publikum förmlich durchgehen, wenn er endlich Ruhe haben soll. Noch wird wühend applaudirt und laut nach dem herrlichen Künstler gerufen, da schleicht dieser schon dicht in seinen Pelz gehüllt, am Arm seines Concertarrangeurs zur Thür hinaus, um so schnell wie möglich in seinen Wagen zu steigen. Da brüllt die Stimme des Wagensaufsefers laut durch die stille Nacht: „Den Wagen für den Klavierspieler!“

Die Berliner moderne Einspielhalle besteht nunmehr gerade seit fünf und zwanzig Jahren. Ihr Begründer war ein gewisser Moore. Am Anfang der siebziger Jahre kam er aus Amerika zurück — als „Moore“ kam er zurück, als „Moore“ war er einst hingegangen — und gründete nach amerikanischem Muster in dem Hause, wo jetzt der Seidmaner'sche Bierpalast steht, das erste Chantant. Später wurde Moore ein kranker Mann. Jeden Abend aber sah er in seinem Kostuhl am Podium, auf dem seine Sängerrinnen erschienen, und hielt von aus Treuenes Reizumt. Wer im Publikum Rabau machte, flog raus, ein tiefenhafter Hausstreich repräsentirte die erkleundende Gewalt, und dieser Mann war es auch, der späterhin für den Impus des „Mauschmeißers“, der in gewissen Berliner Lokalen heute besteht, zum schöpferischen Vorbilde geworden ist. Um den aus dem Moore'schen Kunstsinstitute so hinausbeforderten eintaumachen zu trösten, wurde ihm talanterweise an der Kaffe das Entree, das zehn Seidbergroschen betrug, zurückgegeben. Leider wurde diese menschenfreundliche Einrichtung von manchen Besuchern, unter denen namentlich die Studenten eine große Rolle spielten, aröblich gemißbraucht und war in folgender Weise: Das Programm zählte nämlich immer vierzig Nummern, und der sing gewöhnlich nach Nummer 39 an. So hatte der Hinausbeforderte die vorangegangenen Nummern aratis ausgekostet, und es gab Gäste, die sich auf diese Art Abend für Abend den Grastischen verköstigten. Die Dummen waren mithin diejenigen, die sich artig und ruhig verhielten; zur Strafe belahmen sie ihr Entree eben nicht zurück. An einem Abend nun war dies der gesammten Jubelerschaft in dem Lokal zum Bewußtsein gekommen. Die Folge war, daß nun Alles hinausgeworfen werden wollte, als sich Moore sich einen so allseitigen Wunsch sträubte, einen suchtbaren Standal begann. Jetzt mußte er nachgeben, der Hausnecht mußte in Aktion treten — aber auch der Kassirer. In diesem Abend befiel dieser Beamte nichts übrig. Seitdem wurde von dem alten Moore die Bestimmung der Entree zurückzahlung aufgehoben. Niemand von seinen Gästen hatten zum Hinausfliegen mehr Lust und es wurde bei Moore gestittet und vornehm.

Von Victor Hugo wird erzählt, daß er, noch völlig unbekannt, zu einem Buchhändler gekommen sei und versucht habe, ihm seine ersten Gedichte zu verkaufen. Der Verleger mochte gerade nicht bei Laune sein, ein riskantes Geschäft einzugehen, und Victor Hugo sagte, als er das Contor des Verlegers verließ, zu diesem: „Sie haben heute ein Vermögen ausgeschlagen, mein Herr! Ich wollte mit Ihnen verabreden, daß Sie alles, was ich in Zukunft schreiben, verlegen sollten. Sie haben jetzt die günstige Gelegenheit vorüber gehen lassen; es war eine solche, die sich Ihnen nicht wieder bieten wird.“ Für einen Jüngling von noch nicht 20 Jahren war das am Ende großdreierlich genug, seine spätere Berühmtheit hat aber jene Worte bestätigt.

Der vor J. P. Morgan in New York kontrollirte Kohlenfrust hat eine Preissteigerung von 10 bis 50 Cent pro Tonne Anthracit-Kohle beschossen. Bei einer per Jahr stattfindenden Förderung von 40 Millionen Tonnenkohlen bedeutet dies für den Frust einen Raub am Volke, der unter Wüthern 10 Millionen Dollars werth ist. Die Preissteigerung beginnt am 1. Mai und soll ein Jahr zu Kraft bestehen.

Auf den Philippinen hat sich die Situation innerhalb eines Tages derart abgeändert, daß nicht mehr 100,000 Mann, sondern nur noch 30,000 Mann erforderlich sind. Und diese Besserung ist die Folge einer einzigen — Desepe des Kriegssecretärs an General Otis.

Die Verhaftung eines deutschen Feldwebels wegen Raubens von Militärgehörtsinnisse an Russland erfolgte heimlich knapp vor der internationalen Abrüstungs-Conferenz.