

# Aus der Woche.

Welt und Leben unter der Lupe edito-rieller Betrachtung.

## Die Seiden-Industrie Amerikas.

Der Sekretär der American Silk Association sagt in dem dieser Vereinigung unterbreiteten Jahresbericht u. A.: „Wir sollten nicht vergessen, daß die Ver. Staaten mehr Seidenstoffe verbrauchen als irgend ein anderes Land in der Welt und daß auch nur China als Konkurrent von Rohseide über ihnen steht.“ Zwar finden sich Seidenwaren in den Export-Tabellen der Ver. Staaten nur an einer bestimmten Stelle — letztes Jahr betragen die Verkäufe im Ausland \$800,000 — indessen bietet die Geschichte der Seidenverarbeitung in Amerika ein der interessantesten Kapitel in dem Aufschwung der gewerblichen Thätigkeit in diesem Lande.

Vor 1870 war die Seidenfabrikation in den Ver. Staaten höchst unbedeutend. Damals wies der Zensus nur 86 Fabriken mit einem Gesamtkapital von \$6,230,000 und einem Rohseiden-Verbrauch von 684,488 Pfund nach. Der Werth des fertigen Produkts war \$12,219,862. Im Jahre 1905 gab es in Amerika 624 Seidenfabriken, kapitalisiert mit \$110,000,000, die mehr als 11,500,000 Pfund Rohseide verbrauchen und fertige Waare, die sich auf \$133,000,000 bewertete, lieferten. Die Zahl der in der Industrie beschäftigten Personen wuchs von 6650 auf 79,600. Allerdings werden noch immer viel Seidenstoffe importiert, letztes Jahr für \$38,653,000, indessen wird der Werth der gleichzeitig importierten Rohseide auf \$71,400,000 angegeben. In dem Import fertiger Waare erscheint Frankreich mit \$17,000,000, meistens fertige Kleider, an erster Stelle, Deutschland sandte \$8,000,000, darunter viele Stückerien und Bekleidungsgegenstände, Japan \$5,600,000, fast durchweg Seide in Rollen, und die Schweiz \$4,140,000. China lieferte nur \$229,181 fertige Waare.

Der amerikanische Bedarf an Rohmaterial in dieser Branche kommt hauptsächlich aus Japan. Es gehen dafür allein \$40,000,000 nach dem Reich des Mikado, ein bedeutendes Moment in der wirtschaftlichen Lage dieses Landes. Italien sandte Rohseide im Werthe von \$17,000,000, aus China kam solche zum Betrage von \$10,000,000 und Frankreich partizipierte mit \$2,000,000 am Import dieses Materials. In zehn Jahren ist die Einfuhr von Rohseide um \$52,000,000 und die von fertiger Waare nur um \$13,000,000 gestiegen. Der Durchschnitts-Import von Seidenzeugen ist im letzten Jahrzehnt gegen das vorhergehende thatsächlich gesunken, während die Rohseide-Einfuhr immerfort steigt.

Die Hauptstädte der Seiden-Industrie in den Vereinigten Staaten sind die Staaten New Jersey, Pennsylvania und New York. Von den 624 Fabriken in dieser Branche sind 239 in ersterem Staate belegen, Pennsylvania hat 168, New York 123 und Connecticut 43 Fabriken. Schon seit Längem hat das Ackerbau-Amt versucht, in Amerika die Seidentultur heimlich zu machen, jedoch mit wenig Erfolg. Später, wenn ercht der Amerikaner alle anderen Berufe so erfüllt findet, daß er nur unter Aufbietung der größten Kraftanstrengungen darin vorwärts kommen kann, mag er sich auch der Seidenwärrer-Zucht widmen, gegenwärtig aber zieht er noch eine Thätigkeit vor, die nicht so große Sorgfalt erfordert und doch gute Resultate bringt. Die natürlichen Vorbedingungen für die Seidentultur sind indessen in einem großen Theile der Ver. Staaten genau so gut zu finden, wie in Japan und China.

## Mehr Behaglichkeit für Eisenbahnreisende.

Der nunmehr verstorbene Professor Robert von Schlagintweit in Osnabrück, der dreimal die Vereinigten Staaten bereiste und von dessen gründlichem Studium unserer Verkehrsverhältnisse mehrere Werke Zeugnis ablegen, bemerkte einmal, alle großartigen Einrichtungen und Bequemlichkeiten der amerikanischen Eisenbahnen würden durch die schlechten unterständigen Heiz- und Lüftungsvorrichtungen der Wagen nahezu aufgehoben. Der entsetzliche Zug im Sommer und die Ueberbeizung der Wagen im Winter machten das Reisen auf weiteren Strecken zur Qual.

Was der berühmte Weltreisende vor 25 Jahren sagte, trifft auch heute noch zu, wie jeder, der längere Eisenbahnfahrten gemacht hat, zu seinem Uebereinstimmen erfahren haben wird. Das reisende Publikum muß diese Unbequemlichkeiten in den Kauf nehmen; es ist auch in der That nicht durchzuführen, in dieser Hinsicht Einzelwünsche zu berücksichtigen. Deshalb verdient die „Walker Gas Builders Association of America“ den Dank des reisenden reisenden Publikums, daß sie ihrerseits die Sache in die Hand nimmt. Auf ihrer letzten Versammlung in Atlantic City hat sich diese Gesellschaft eingehend mit der Frage der Verbesserung von Heiz- und Lüftungseinrichtungen in den Reise- und Schlafwagen der Eisenbahnen beschäftigt und ist zu dem einmüthigen Beschlusse gelangt, den verschiedenen Eisenbahngesellschaften für die Zukunft eine gründliche Veränderung im Bau der Wagen vorzuschlagen. Besonders bemerkenswerth ist, daß die Gesellschaft einen Versuch machte, von der Pullman-Gesellschaft etwas über deren Erfahrungen im Heiz- und Lüftungswesen und besonders Auskunft darüber zu erlangen, ob und wie Verbesserungen angebracht werden können. Die Pullman-Gesellschaft meinte aber sehr selbstzufrieden, sie habe zur Zeit keinerlei derartige Vorschläge auf Lager. Nun nahm die Versammlung in Atlantic City die Sache in die Hand und arbeitete eine Anzahl Vorschläge aus, die den Eisenbahnverwaltungen des Landes unterbreitet werden sollen.

Vor allem wird eine indirekte Heizung und Lüftung der Wagen empfohlen, die in jeder Weise so geregelt werden kann, daß Ueberbeizung sowie Zug vermieden wird. Die Eintrittsöffnungen für die frische Luft sollen im unteren Theile der Wagen, in den Schlafwagen unter den unteren Betten, angebracht werden und die Öffnungen für den Austritt der schlechten Luft oben. Um jedem Zug, auch durch Fenster und Thüren, zu begegnen, muß die Luftzufuhr kräftiger sein als die Abfuhr, die Luft muß also mittels der Zufuhr durch die Wagen getrieben werden, statt wie bisher durch das rasche Austreten der Luft, wodurch allein Zug entsteht. Auch sollte die Einrichtung so zu regulieren sein, daß sie unabhängig von der Geschwindigkeit des Zuges wirkt. Und dann sollte der Durchgang der Luft durch die Wagen so eingerichtet werden, daß die Reisenden nicht direkt davon betroffen werden, daß sie vielmehr gar nichts davon merken. Die ganze Einrichtung muß also der ununterbrochenen Luft- und Luftreinigungseinrichtung nachgebildet werden, bei der ja auch im Zimmer selbst keine Spur von Zug zu bemerken ist, indem die eintretende Luft die im Zimmer befindliche langsam nach außen drängt.

Bei der bisherigen Einrichtung bleibt dem Reisenden bloß die Wahl zwischen Eisbauch oder Badofenheize, zwischen Schweiß oder heftigem Zug. Beides ist mindestens äußerst ungemüthlich, kann aber auch geradezu schädlich auf die Gesundheit wirken. Wenn die angeführten Vorschläge von den Eisenbahnverwaltungen angenommen würden, dann wäre das Reisen auf der Eisenbahn in der That ein Vergnügen, und der Gewinn davon läme am Ende auch den Bahnverwaltungen zu Gute.

## Ein Hüter des Meeres.

Unlängst ist nach national-patriotischer Auffassung allen anderen Nationen über. Wir haben vor Allen das Größte, das Beste, das Schönste und mit ihm in zahlreicher gebildeten Großresultat unserer Leistungen und Erfindungen übertrieben wir die ganze Welt. Vor ein- halben Jahrhundert wäre das ein vorzüglicher Text für eine Viertel-Zeitung gewesen und das geschmeichelte Selbstbewußtsein hätte rieflich applaudiert. Heute geben wir es kleiner. Der Mensch lernt sich eben erst am besten selbst beurtheilen, wenn er sich an Anderen mißt. Und darin hat das amerikanische Volk während der letzten Jahrzehnte einige Erfahrungen zu machen gelernt. Es findet so nach und nach sein Niveau. Trotzdem haben wir immer noch einige Dinge aufzuweisen, in denen unsere Leistungen, nicht bloß die Aufzählung unserer natürlichen Hilfsquellen, die Nachahmung anderer Nationen herausfordern. Wir haben den Panamakanal und wenn wir damit fertig sind, soll es uns ein Anderer einmal an anderer Stelle nachmachen. Doch wir weisen auch in anderer Richtung den Weg, selbst wenn er zu jenem Unternehmern außer allem Verhältnis stehen sollte.

Nämlich die Entsendung des neuen Zwischens der amerikanischen Marine, des Wadsworth's Seneca der dazu bestimmt ist, dem transatlantischen Verkehr die Hindernisse aus dem Wege zu räumen, die die Unquant des Ozeans, Wetter und Stürme, Verfall der Maschinen, Feuer an Bord, Verlust der Planken und sonst irgend welche Unfälle den treibenden Strömungen des Meeres überlassen mußte. Welche Gefahren das Vordringen solcher Wadsworths in den Fahrtrassen der Ozeanpassage herbeiführt, kann sich der Zuhörer wohl nur aus Beschreibungen vorstellen. Aber über Meere gefahren ist und niemals an sich einem Angehörigen menschlichen Wohlstandes vorbeigekommen ist, wie es so plötzlich im Dunkel der Wellen auftaucht und sich vor den Bug des Schiffes legt, so daß ihm nur schnelle Steuerwendungen auszuweichen vermag, der weiß, was es ist. Ein Verkehrsbehinderniß für Schiffe, die sich bringen kann.

Es ist schon viel darüber geschrieben und gesagt worden, daß die fortschreitenden Nationen einen regelmäßigen Wachtienst auf dem Meere, zunächst auf dem atlantischen Ozean, dem verkehrsreichsten aller Meere, einrichten sollten, um die treibenden Wadsworths, die den Untergang so mancher wichtigen Fahrzeugs herbeiführt, davon zu befreien. Den Ver. Staaten

aber ist es vorbehalten geblieben, den Anfang damit zu machen.

Die (eigentlich der, doch werden die Schiffe im hiesigen Sprachgebrauch immer als weiblich rubricirt) Seneca ist mit einem Kostenaufwande von \$250,000 gebaut worden und mit allen erforderlichen Apparaten ausgerüstet, die für solch eine Aufgabe erforderlich sind. Der Laderaum für Kohlen ist so umfassend, daß das Schiff weite Strecken zurücklegen und sich lange Zeit auf hoher See aufhalten kann. Es ist imstande, Wadsworths ins Schlepptau zu nehmen und nach Stellen zu bringen, wo sie der Schiffahrt nicht mehr gefährlich werden können. Es hat feuerfeste Behälter für Explosivstoffe, die nöthig sein mögen, Wadsworths, die sich sonst nicht beseitigen lassen auseinander zu sprengen. Der Dampf ist ferner mit brachlosem telegraphischem Apparat ausgerüstet, so daß er von weiter Ferne her angerufen werden kann, wenn immer von einem Schiffe aus ein treibendes Wadsworth bemerkt wird. Unter welcher Flagge die verunglückten Schiffe abgefaßt haben, bleibt sich ganz gleich. Wo irgend Hilfe zu leisten ist, wird die Seneca zur Stelle sein. Soweit die Ver. Staaten in Betracht kommen, würde die ozeanische Patrouille kaum nöthig sein, denn im transatlantischen Verkehr spielen amerikanische Schiffe eine unbedeutende Rolle. Die Küstenschiffahrt liefert allerdings wohl einen beträchtlichen Theil der Wadsworths. Aber gleichviel, die Aufgabe ist gegeben und die Ver. Staaten haben den ersten Schritt dazu getan. Und wenn die anderen Nationen Folge leisten, wird man zufrieden sein, daß ein schon lange nothwendiges Werk endlich im Gang gebracht worden ist.

## Die Carls von Derby.

London, 15. Juni. Der sechszehnte Earl of Derby ist im 67. Jahre seines Lebens auf seiner Besitzung Halwood in der Grafschaft Kent einem Herzschlage erlegen. Er war wie sein ältester Bruder, der fünfzehnte, und sein Vater, der vierzehnte Earl, viele Jahre lang im politischen Leben thätig, war, nachdem er als Hauptmann in der Garde gedient, als Abgeordneter für Preston Finanzsekretär im Kriegsministerium und dann im Schatzamt gewesen, hatte als Kriegsminister, Kolonialminister und Präsident des Handelsamtes in konservativen Kabinetten gedient, war in seines kinderlosen Bruders Zeiten als Lord Stanley of Preston mit einer eigenen Peerage in das Oberhaus berufen worden, dann selbst Earl of Derby geworden, als Generalgouverneur von Kanada gewesen, und hatte noch in frischen Jahren erlebt, daß sein ältester Sohn, Lord Stanley, als Generalpostmeister im Ministerium sah. Der Verstorbene hatte als Staatsmann viel weitem nicht das Maß seines Vaters, des vierzehnten Earl, der dreimal Premier war und Disraeli seinen ersten Stützpunkt im Kabinet sicherte. Er war nach dieser Richtung nicht einmal seinem älteren Bruder gewachsen, der zweimal das Ministerium des Auswärtigen, zweimal das Kolonialministerium und einmal das indische Amt verwaltete, gewann aber in allen Verwendungen die allgemeine Achtung als ein wahrer, pflichtstreifiger Mittelmaßigkeit.

Die Stanleys sind eines der ältesten, reichsten und vornehmsten Adelsgeschlechter Englands und bei allen demokratischen Strömungen im Lande wird das Haupt des Hauses Stanley immer noch bei gleichen Leistungen höher gehandelt und höher befördert, als der begabteste Brown, Jones oder Robinson. Ob die Stanleys wirklich mit Wilhelm dem Eroberer aus der Normandie gekommen, oder, wie ebenfalls glaubwürdig behauptet wird, aus altfränkischem Geschlecht stammen und schon lange vor dem Einbruche der Normannen in Staffordshire eine hervorragende Rolle gespielt haben, mögen Historiker und Genealogen entscheiden. Jedenfalls war Sir Thomas Stanley, der zuerst 1456 als Baron Stanley mit der Peerage belohnt wurde, schon sechs Jahre vor dem Statthalter von Irland und also ein Mann von Gewicht und Bedeutung gewesen. Sein Nachkomme ist in der Schlacht von Bosworth Felds Richard III. die verborgene Krone vom Helm und legte sie Heinrich VII. dem ersten Tudor, aufs Haupt. Von daher, genauer von der Krönung datirt die Earlstrone der Stanleys und der Titel Earl of Derby. Reich waren sie schon früher gewesen, und daß der erste Earl Margarethe von Lancaster, die Mutter des neuen Königs in zweiter Ehe zum Weibe hatte, war natürlich dem Fortkommen der Familie auch nicht wenig förderlich. Der sechzehnte Earl, den man den großen Stanley nannte, legte für Karl I. sein Haupt auf den Bloß. Dann aber ging die Familie in das Lager der Whigs über und behielt auch in stürmischen Zeiten ihr großes Vermögen. Der sechzehnte Earl Derby erbt von seinem Bruder 28,000 ha Grundbesitz, hauptsächlich in Lancashire gelegen, die die ganze Stadt Barn um einen bedeutenden Theil von Boats und Liverpool umfassen, und außerdem ein bewegliches Vermögen von Millionen Dollars. Der Haupttheil des Hauses ist Königin Victoria, die Königin, wo Königin Edward seit vielen Jahren regelmäßig zur Grand National Sterpe-Gale zu Gaste war. Der große Nennsport ist seit mehr als 150 Jahren eine Ueberlieferung der Familie, die dem Derby

und dem Dakrennen den Namen gegeben hat. Ein späterer Earl Derby war ein Freund der Naturwissenschaften, besaß einen eigenen zoologischen Garten und sonst unschätzbare Sammlungen. Der vierzehnte Earl endlich war, wie bekannt, ein großer Staatsmann, ein großer Sportsmann und ein Redner und Dichter, der den Homer überfehlt hat, wenn er auch in der englischen Orthographie nichts weniger als sattefeste war. Sein eben verstorbenen Sohn besaß einen der größten Rennthälte Englands. Er zählte bei seinem Tode 30 Zuchtstuten, 15 Jährlinge, 20 Fohlen, etwa 30 Rennpferde in Training und dazu ein Stallpersonal von fast hundert Menschen. Bei alledem war ihm der Cavaliere Hinstreß über, denn Lord Derby hatte zwar zweimal das Dakrennen nicht das Derbyrennen gewonnen. Der neue Lord Derby wird diesen großen Stall weiterführen. Er war als Politiker einer von den Geschlagenen der Neuwahlen von 1906 und wird jetzt im Oberhause erst wieder zu Worte kommen. Im südafrikanischen Kriege befehligte er im Hauptquartier das Amt als oberster Präzeptor. Er besitzt sechs Brüder und eine Schwester. Für Nachwuchs der Stanleys ist also gesorgt.

## Vom Jahrmarkt der Stelheit.

Die preussische Rang- und Quartierliste der Armee gehört zu jenen Nachschlagewerken, die äußerlich unendlich langweilig aussehen und zwischen deren Zeilen doch sehr vieles, auch für den Laien Interessantes zu lesen ist. In den letzten Jahren fällt bei jedem neuen Bande das Anschwellen der Ordenszettel auf. Es gibt Offiziere, die so viele Dekorationen besitzen, daß sie sie gar nicht alle auf einmal zu tragen vermöchten, selbst wenn sie sämtliche Theile ihres Körpers damit bedekten. Den Rekord hält in dieser Beziehung noch immer der Kaisers Hausmarschall, Graf August zu Eulenburg, der im Besitze von nicht weniger als 75 Orden ist, wobei die Medaillen nicht mitgezählt sind. Die meisten dieser 75 Orden sind Großkreuze und bestehen aus einem Brustkreuze und einem Kreuze, das an einem schrägen über die Schulter zu tragenden breiten Bande hängt. Man stelle sich nun einmal vor, der glückliche Inhaber von circa 70 solcher Brustkreuze müßte sie alle gleichzeitig, eins über dem anderen, anlegen. Die vielen Kreuze des Kaisers, seine häufigen Bezeugungen mit ausländischen Souveränen haben zur Folge, daß die Personen seiner militärischen Umgebung eines wahren Ordensregiments theilhaftig werden. Der Chef des Militärkabinetts, Graf von Hülsen-Haeseler, der als Vortragender Generaladjutant der erste nach dem Kaiser in der Rangliste ist, ist Eigentümer von rund fünfzig Orden, ungefähre ebenso viele haben seine Kollegen, die Generaladjutanten von Pleß und von Ressel. Bei den Flügeladjutanten im Stabsoffiziersrang ist die durchschnittliche Zahl der Orden 25 bis 30. Der deutsche Kronprinz und der Reichshauswart Prinz Bülow sind jeder ein halbes Hundert von Orden besetzt, — also 25 mal weniger als der höchste Hofbeamte. Daß die Offiziere der Garderegimenter, die in Berlin und Potsdam bei Festlichkeiten, Monarchenbesuchen usw. oft als Statisten mitzuwirken haben, leichter zu Orden kommen, als ihre Uniformen in abgelegenen Garnisonen, kann nicht verwundern. Ein Beispiel dafür: die Offiziere des 1. Garde-Regiments zu Fuß besitzen zusammen (die Offiziere à la suite und die prinzipaladjutanten nicht mitgerechnet), 361 Orden. Das gesamte Offizierskorps des 8. Westpreussischen Infanterie-Regiments Nr. 175 in Graudenz hat dagegen nur 15 Orden aufzuweisen, von denen der Kommandeur, Oberst von Baselow, allein fünf besitzt, sodas sich die übrigen zehn auf die anderen Offiziere des Regiments verteilen. Beim 1. Garde-Regiment zu Fuß sind Oberleutnants mit 10 Orden und junge Leutnants mit 5 Orden nichts Außergewöhnliches. Reich handelt es sich dabei um „Auszeichnungen“, die die Offiziere unter sich „Kriehühnerorden“ zu nennen pflegen. Uebrigens vermehrt sich auch die Zahl der bestehenden Orden fortwährend, und gewisse erstliche Staaten scheinen die Errichtung eines Ordens als ein Merkmal ihres Aufschwunges an die europäische Kultur anzusehen. So finden wir z. B. in der Rangliste von 1908 zwei „Kaiserlich-Russische Orden“, während es in der Rangliste von 1907 nur einen, den „Orden der acht heiligen Elemente“, gab; diesem hat sich nun der „Orden der Kaiserlichen Landesthätigkeit“ zugesellt. Da gibt es ferner zwei neue Kolonial-Orden. Für seinen Königsaal hatte König Leopold II. der Belgier bisher nur zwei Orden gestiftet, den „Africanischen Dienstorden“ und den „Apostolischen“, hierzu tritt nunmehr noch ein „Kolonienorden“ mit sechs verschiedenen Klassen. Bei Frankreich (!!) hat zum ersten Male der „Trachtenorden von Anjou“, der in fünf Graden verliehen wird, Aufnahme gefunden.

„Ich möchte einen Hut haben. Bitte, zeigen Sie mir verschiedene, aber nur neue Facons.“ „Sehr wohl, Gnädige. Wollen Sie gefälligst Platz nehmen und ein paar Minuten warten? Die Mode wechselt gerade.“

## Glas- und Landwirtschaft.

Einen einfachen Reitt für Glas bildet in heißem Essig aufgelöst Gelatine. Man hat ungefähre auf drei Tafeln Gelatine einen Eßlöffel voll Essig zu nehmen.

Weißer Fleck auf polirten Möbeln, die durch ein daraufgestelltes heißes Gefäß entstanden sind, entfernt man durch Reiben mit einem weichen Korke, der in eOl und Zigarettasche getaucht ist.

Ladente Gegenstände zu reinigen. Man mischt ein wenig Wehl mit Baumöl und reibt die lachten Gegenstände damit vermittelst eines weichen Lappchens ab. Alle Unreinigkeiten verschwinden auf diese Weise, ohne daß der Lack oder die Vergoldung Schaden leiden.

Zum Nesterbau gibt man den Tauben einiges Nistmaterial in den Schlag. Es eignen sich dazu trummere Stroh und Birkenreisig, das man ungefähr eine Spanne lang macht. Das Stroh soll ohne Lehren sein, da fürnerhaltende Lehren leicht Mäuse anlocken. Den Tauben die Nester gleich fertig machen, ist ein Fehler.

Weiden des Jungviehs. In manchen Gegenden, in denen der Weideweg sonst nicht üblich ist, hat man es neuerdings und zwar mit gutem Erfolg möglich gemacht, wenigstens die Kühe auf die Weide zu schicken. Bei einem vergleichenden Versuch wurden 8 Kühe für den Sommer ganz in den Stall gestellt, während 9 Kühe täglich in eine Koppel in der Nähe des Stalles getrieben wurden. Der Graswuchs der Koppel war als Weide nicht genügend, wohl aber ausreichend, um jede Staubentwässerung zu verhindern. Die Kühe der zweiten Abteilung wurden Morgens zwischen 6 und 7 Uhr in die Koppel hinausgelassen, wo sie bis Abends gegen 7 bis 8 Uhr verblieben, so daß sie also hier ungefähr 13 Stunden täglich im Freien waren. Futter sowohl wie Tränke wurden nach dem Lebensgewicht jedes einzelnen Thieres bemessen. Beide Abteilungen der Kühe wurden im übrigen ganz gleich gefüttert. Bei den wöchentlich ausgeführten Wägungen zeigten sich aber sehr bedeutende Unterschiede. Die im Stall gehaltenen Kühe litten oft an Appetitlosigkeit, Verdauungsstörungen u. a. m. Die nach Beendigung des Versuchs in einer Tabelle mitgetheilten Zahlen zeigen deutlich, einen wie günstigen Einfluß der Aufenthalt in frischer Luft gehabt hat, die im Stall gehaltenen Thiere nahmen durchschnittlich etwa 39 Pfund im Monat zu, die in der Koppel aber etwa 58 Pfund, wobei das ganze Aussehen der letzteren ein viel kräftigeres und gesünderes war. Besser noch als diese, wenig Nahrung bietende Koppel ist natürlich ein richtiger Weideweg des Jungviehs. Vielfach gewöhnt man die Kühe schon im Alter von drei bis vier Wochen langsam an die Bewegung im Freien, aber nicht nur bei schönem Wetter, sondern auch wenn es kalt oder naß ist; natürlich pflegt man sie bei regnerischem Wetter nicht lange im Freien zu lassen. Dadurch werden die Athmungsorgane sehr gut entmildert, die Haut gewöhnt sich an Kälte und Nässe und das ganze Thier wird widerstandsfähiger. Anfangs wird man die Kühe kürzere, später längere Zeit im Freien lassen. Sind sie auf diese Weise abgehärtet und haben sie sich ans Freie gewöhnt, so kann man sie schon mit dem vierten Monat auf die Weide geben. Hier sind sie anfangs Nachts sowie bei großer Hitz am Tage im Stalle zu halten; später wenn ihnen die nächtliche Kühle nicht mehr schadet, bleiben sie auch über Nacht im Freien. Bei Beginn der Weide ist das Jungvieh im Stalle zu füttern, bis es sich an die Weide vollkommen gewöhnt hat. Das Weidefutter reicht aber zur guten Entfaltung des Kalbes meistens nicht aus, sondern es muß noch ein Beifutter gegeben werden, welches am besten aus etwas Heu, Hafer und Weizenkleie bestehen kann. Bei Mangel von Heu kommt es oft vor, daß infolge der Aufnahme von nassem, fäulem Weidefutter das Jungvieh Durchfall bekommt. Die zu gebende Menge an Weizenkleie und Hafer richtet sich natürlich nach dem Alter der Kühe. Man kann auf ein Kalb im Alter von 6 Monaten 0.5 Weizenkleie und 0.5 Allogramm Hafer rechnen. Der Hafer wird vielfach in Form von Strohhäcksel gereicht. Jüngere Thiere erhalten weniger, ältere mehr. Das Beifutter ist täglich zweimal zu geben.

Robrübensaft anstatt Sirup zum Brot zu gebrauchen, wie es auf dem Lande vielfach üblich, erreicht man schöne saftige Brodrüben auf dem Reibeisen, preßt den Saft mittels einer Oelpresse aus, läßt ihn abkühlen und löst dann die klare Flüssigkeit unter Reiben in einem kühlen Sirup ein, den man in Steinbüchsen, mit Pergamentpapier zugedekelt, aufbewahrt.

Eingebackene Rindfleisch. — Man wägt reife Rindfleisch, und je je-

dem Pfund derselben nimmt man knapp 1 Pfund Zucker. Die Rindfleisch werden mit einem scharfen Federkiel ausgekernt, wobei man den etwa ausfließenden Saft sammelt. Sobald die Kerne entfernt sind, legt man die Rindfleisch in eine Schüssel und giebt die Hälfte des Zuckers darüber; man läßt sie dann 1—2 Stunden darin liegen. Darauf löst man sie mit dem übrigen Zucker in einem Eimachtopfe, man schäumt sie ab und hält sie im Kochen, bis die Rindfleisch durchsichtig werden und der Saft sich verdickt.

Ueberzähliche Ziegen. Vier wohl entwickelte Milchdrüsen mit je einem zylinderförmigen Anhängel, Züge, sind ein charakteristisches Merkmal der Gattung Rind. Bei Kühen ist jedoch das Auftreten von sogenannten Beistrichen oder Afterzügen nichts Seltenes. In der Regel liegen diese auf der hinteren Extremität oder zwischen den gleichseitigen Extremitäten und endigen entweder überhaup blind, oder sie liefern nur ein wässriges Produkt. Die Beistriche haben Ziegenform oder stellen nur hakenartige Hauterhebungen dar, die als unfruchtliche Ziegen aufzufassen sind. Solche Ziegenstriche werden als ein altes Zeichen der Milchergiebigkeit angesehen. Man nimmt an, daß die Natur durch die Bildung der Afterzügen gewissermaßen auf eine große Milchleistung hinweist. Neben den Eutern mit Afterzügen gibt es auch solche, welche mehr als vier und zwar annähernd gleich viel Milch liefernde Ziegen aufweisen. Ich habe kürzlich Gbangali in der „Schweizerischen landwirtschaftlichen Zeitschrift“, häufig Gelegenheit, zu beobachten, wie Afterzügen und überzählige Striche sehr geeignet sind, bei der Nachsucht wieder aufzutreten. Den interessantesten Fall habe ich bei einem Stier beobachtet, welcher von einer mit dieser Ueberbildung behafteten Zucht abstammte und ebenfalls an der hinteren Fläche des Hodensackes zwei kleine warzenförmige Zergergelbe besaß. So lange die Afterzügen den Milchentzug durch ihre zu große Nähe an den milchgebenden Strichen nicht erschweren, ist ihr Vorkommen ohne Nachtheil. Beim Ankauf eines weiblichen Kalbes giebt die Vorrichtung, immer genau darauf zu achten, daß die Ziegen weder miteinander, noch mit Afterstrichen verwickelt sind und sich keine gabelförmigen Ziegen bilden.

Ungarische Geschichtskennntnis. Die „Börs. Ztg.“ brachte vor Kurzem erbauliche Proben französischer Geographiekennntnis. Da hatte eine „Pariser Revue“, die sich selbst zu den erklaffigsten zählt, über das schöne Prag geschrieben, in schwingenden Worten der historischen und kulturellen Bedeutung dieser Stadt gedacht, und, jedenfalls dem ungarisch-französischen Allianzgedanken zuliebe Prag nach — Ungarn verlegt. „Das schöne Prag in Ungarn.“ So schreibt die bedeutende französische Revue. So mag Ohhmen um seine Hauptstadt. Die Magyaren fühlten sich aber geschmeichelt, und gerührt von dieser französischen Freigebigkeit, die ihnen leichter dergens eine ganze Stadt zuwie, beschlossen sie ritterliche Reue. Am 6. Juni wurden in Pecs (Fünfkirchen) zwei Monumente enthüllt. Sie sind, wie die ungarische Presse einmüthig berichtet, jenen franz. Kämpfern gewidmet, die in der Schlacht im Jahre 1808 verunruhigt, nach Pecs gebracht wurden, wo sie ihren Tod fanden.“ Eigentlich gilt nur das eine Denkmal den gefallenen Franzosen des Jahres 1808. Das zweite trägt den Grabhügel der Helden, die bei der Erstürmung des Bramstos im Jahre 1849 ihr Leben ließen. Die Enthüllung des Franzosenmonumentes trug internationalen Charakter, der französische Generalkonsul und einige französische Deputirte waren anwesend, ja, man hatte sogar bestimmt auf die Anwesenheit des Kriegsministers Picquart, der ein geschichtsbundiger Mann ist, schien vernünftlich die Erstürmung des Bramstos anno 1849 wahrscheinlicher als der heldenmüthige französischer Soldaten auf ungarischen Boden — anno 1808. Vielleicht hatte er auch schon die Feststellung des Wiener Prot. Journier gelesen, der in der „R. Fr. Pr.“ erklärt, daß im Jahre 1808 in ganz Mitteleuropa, einschließlich Ungarns, vollkommener Friede herrschte, und daß auch im österreichisch-französischen Kriege kein freitbarer Franzose bis in die Gegend von Pecs (Fünfkirchen) kam. Weit davon ab gab es einmal ein Geschicht, aber nicht zu dem Zeitpunkt. Der Wiener Geschichtsbetrachter die Sache als an den Haaren herbeigezogen. Die sachlichen Feststellungen Prof. Journiers kamen zu spät, denn schon erobert ist ein Monument mit der von seiner historischen Kenntlich getriebenen Inschrift: „Dem Andenken der rühmlichen großen Armee anlässlich ihrer hundertjährigen Ruhe. Aus ritterlichem Gedenke ihrer ungarischen Freunde, 1908.“ Und so wurde die Enthüllung des Denkmal zu einem französisch-ungarischen Verbrüderungsfeste, ganz so, wie man es in Ungarn erwartete. Als Gegenstück zum Thema „Französische Geographie“ nimmt sich die Sache nicht schlecht auf