Tolstoj.

Tragisch wie sein Leben war der Ausgang Tolstojs! Um diese Flucht zu begreifen und dieses Sterben in einer Hütte, fern von Jasnaja Poljana, muß man den Werdegang dieses seltsamen Mannes mit der in's Russische übersetzten faustischen Natur bedenken. Zwei Seelen wohnten von Jugend auf in seiner Brust; bald zog es ihn zu hohen Idealen, bald ließ er seine Leidenschaften toben. Mitten in den Gräueln des Krimkrieges gewann er, den keine Studien zu befriedigen und keine Erfahrungen zu läutern vermocht hatten, klarere Anschauungen über das Leben des Einzelnen und der Gesellschaft. Doch nach St. Petersburg zurückgekehrt, ergab Tolstoj sich wieder den gewohnten Betäubungen. Bald lebte er dann auf seinem Gute, bald auf Reisen durch Deutschland, Frankreich und die Schweiz, von wo er 1861, 33 Jahre alt und als Schriftsteller bereits bekannt, in die Heimath zurückkehrte, von dem Wunsche erfüllt, sich erzieherisch zu bethätigen. Dabei wirkte er auch als Schiedsrichter zwischen den eben von der Leibeigenschaft befreiten Bauern und den Gutsbesitzern, wofür er den üblichen Undank erntete. Tief in innere Kämpfe verwickelt fand der nach Wahrheit ringende Mann den Ausweg aus der Vereinsamung, der er nun verfallen, in der Ehe. Diese gewährte ihm an der Seite einer tapferen Frau eine durchaus schöne Häuslichkeit. Während der ersten 15 Jahre seines Ehelebens schuf Tolstoj seine hervorragendsten Werke: „Krieg und Frieden" und „Anna Karenina," deren letzteres insbesondere ihm seinen Rang unter den größten Psychologen der Weltlitteratur gewährleistet.

Doch dieses Wirken als Romanschriftsteller, das ästhetische Schaffen allein, genügte dem unruhevollen Geiste des genialen Russen nicht. Mehr und mehr vertiefte er sich in ethische Fragen; als er dem fünfzigsten Lebensjahre nahte, vollzog sich jene tiefe innere Krise, aus der er als der Prediger religiös-sittlicher Ideale heraustrat, als den wir ihn seit mehr als einem Vierteljahrhundert kennen. Immer ein Einsiedler, der nur zu oft bei großen und kleinen Gelegenheit in seinem Leben die Neigung bewiesen hatte, sich selbstherrlich zu gebärden, bildete sich Tolstoj eine eigene religiöse Weltanschauung, die sich ihm als „Urchristenthum" darstellte. Dessen Grundgedanke aber heißt: Daß das Reich Gottes auf Erden zu errichten, Brüderlichkeit und Freiheit an Stelle der Gewaltthätigkeit, des Hasses und der Eigensucht zu setzen seien. An Stelle des Kampfes ums Dasein sollen Liebe und Einigung unter den Menschen treten, dann muß nach Tolstoj's Auffassung auch jeder niedere Kampf zwischen Menschen und Thier und selbst zwischen Thier und Pflanze verschwinden. Immer mehr gewöhnte sich Tolstoj daran, die Evangelien in seinem Sinne auszulegen. So verlangnete er zuletzt, vom Standpunkte seines „ursprünglichen Christenthums" aus, jede Bekämpfung des Bösen — weil sie der Freiheit Christi widerstreite — den Krieg, den Staat, das Eigenthum, ja er verdammte Wissenschaft und Kunst, weil diese den Menschen vom wahren Leben und Lieben abziehen sollen. Trotz seiner Liebe zur Musik erklärte er auch sie für schädlich. Andrerseits predigte er durch Wort und Beispiel die Rückkehr zur Natur, zur Arbeit und Einfachheit.

Der Goethesche Faust, selbst dem Gedanken ganz ergeben, daß im Diesseits alle Probleme des Daseins ruhen, stirbt, ein Evangelium des Irdischen verkündend. Tolstoj, eine faustische Natur, die zum Lichte drängt, erkennt, daß das Erdenleben mit seinen Widersprüchen nach Versöhnung ruft. Doch alle Kämpfe führen ihn nicht zum Ziel. Vom Tode gezeichnet, flieht er die eigene Familie: er stirbt, ein Kämpfer und Wahrheitssucher, der den Frieden doch nicht gefunden, der der Menschheit Utopien hinterläßt, die vielen zum Stein des Anstoßes werden mögen. Goethe hat Fausten die Versöhnung künstlich verliehen. Tolstojs Ausgang offenbart die unversöhnten Widersprüche seines Lebens und Denkens. Das ist die Tragik im Dasein dieses Mannes: daß alle inneren Kämpfe ihm doch die volle Wahrheit wie den Frieden nicht gebracht haben.

Der Vorwärts gegen Briand. Der französische Ministerpräsident hat sich durch die Erklärung, daß er auch außergesetzliche Mittel angewandt haben würde, um die gesetzlichen zur Sicherung der Ordnung nicht ausgereicht hätten, bei der Sozialdemokratie besonders verhaßt gemacht. In der Wuth darüber, dergleichen aus dem Munde des Sozialisten zu hören, kreischt der Pariser Korrespondent des Vorwärts u. a.:

„Dabei mögen auch persönliche Einflüsse mitgespielt haben. Jaurès hielt in der Humanité darauf an. Es ist bekannt, daß Briand im Salon gewisser feudaler Lebedamen als galantes Dessert aufgetragen wird. Es mag dem Parvenü, der ebenso oft unsicheren Verhältnissen der Bohème lebte, den Kopf verdreht haben."

Der Vorwärts gegen Briand.

Der französische Ministerpräsident hat sich durch die Erklärung, daß er auch außergesetzliche Mittel angewandt haben würde, um die gesetzlichen zur Sicherung der Ordnung nicht ausgereicht hätten, bei der Sozialdemokratie besonders verhaßt gemacht. In der Wuth darüber, dergleichen aus dem Munde des Sozialisten zu hören, kreischt der Pariser Korrespondent des Vorwärts u. a.:

„Dabei mögen auch persönliche Einflüsse mitgespielt haben. Jaurès hielt in der Humanité darauf an. Es ist bekannt, daß Briand im Salon gewisser feudaler Lebedamen als galantes Dessert aufgetragen wird. Es mag dem Parvenü, der ebenso oft den unsicheren Verhältnissen der Bohème lebte, den Kopf verdreht haben."

Nationeller Betrieb.

Die leider viel zu lange ausgedehnten Untersuchungen über das Wesen der Eisenbahn-Frachtsätze werden erst in ihrem Schluß-Stadium interessant. Das Publikum im allgemeinen ist den Verhandlungen nur mit geringem Interesse gefolgt, weil die Erörterungen sich vielfach in Technikalitäten ergingen. Als störend wurde nur die ungebührliche Verschleppung der Frage empfunden, welche einer unserer bedeutendsten Groß-Bankiers treffend kennzeichnete durch den Ausruf: „Man gebe uns zwei deutsche, im Verkehrswesen bewanderte Regierungsräthe und diese würden die ganze, so verwickelt scheinende Angelegenheit in drei Monaten in Ordnung bringen!" Leider ist ein Austausch von Regierungsräthen noch nicht modern geworden, der Professoren-Austausch verursacht der Schwierigkeiten schon genug.

Aber es lebt der Geist deutscher Volkswirthschaftslehre auch in Amerika, es giebt auch Amerikaner, welche durch die Schule deutscher National-Oekonomie gegangen sind, die Schüler, wenn vielleicht nur im Geiste von Roscher, aber in der That von Adolph Wagner oder Werner Sombart gewesen sind, und diese haben in die Praxis die Ueberzeugung mitgenommen: daß das bequeme, dem amerikanischen Volkscharakter aber eigenthümliche Prinzip des „laissez faire", des Gehenlassens, am verfehltesten sei. Dieses Prinzip wird aber in den nun seit Monaten sich hinziehenden Erhebungen über die Berechtigung der Bahnen zu höheren Frachtsätzen nicht nur seitens der Vertreter der Bahn-Gesellschaften verfolgt, sondern, des Haders müde, empfehlen selbst Verbände von Handeltreibenden, man solle die Bahnen, wenn sie schon höhere Löhne zu bezahlen haben, ruhig gewähren lassen, damit sie auf ihre Kosten zu kommen. Gegen diese mattherzige Auffassung einer wirthschaftlich bedeutsamen Frage ist jetzt Louis Brandeis aufgestanden, ein Deutsch-Amerikaner aus Boston, der National Oekonomie studiert und in seiner Heimath Massachusetts die Volksversicherung in Verbindung mit den Sparbanken mit Erfolg angestrebt hat. Brandeis behauptet und ist Willens den Beweis anzutreten, daß der Betrieb amerikanischer Eisenbahnen kein rationeller sei und daß für das Aktienkapital befriedigende Erträgnisse sich leichter durch die Einführung rationeller Betriebsmethoden herbeiführen ließen als durch eine allgemeine Erhöhung der Frachtsätze, die zur Aufstellung der weiteren Behauptung verleitete, daß die amerikanischen Eisenbahner, wenn sie rationell wirthschaften wollten, eine Million Dollars täglich ersparen könnten.

Gegen diese Behauptung lehnen sich selbstverständlich sämtliche Eisenbahn-Präsidenten des Landes wie auf Kommando auf, besonders die Leute, welche von einem rationellen Betriebe am meisten zu befürchten hatten. Denn Jahresgehälter von $100,000 für Präsidenten von großen Bahnen sind durchaus keine Ausnahmen. Am geräuschvollsten in seiner Einsprache gegen Brandeis ist z. B. Theodore P. Shonts, welcher als Präsident der New Yorker Interborough Rapid Transit Co. mit zweifelhaftem Erfolge fungiert. Andere Beispiele derselben Art ließen sich zu Dutzenden aufzählen. Wie an den Hauptern werden auch an den zunächst im Range folgenden Größen große Summen in der Form von Gehältern verschwendet, für welche die Bahnen nur geringe Gegenleistung erhalten.

Die Bahn-Präsidenten, welche jetzt über Brandeis wegen seiner Forderung rationeller Betriebs- und Verwaltungskosten herfallen, sollten sich in Acht nehmen, denn der Mann mag im Stande sein, zu beweisen, daß die bei den amerikanischen Eisenbahnen eingewurzelte Günstlingswirthschaft weit größere Summen erfordert, als die höheren Löhne, auf Grund deren die Erhöhung der Frachtsätze gefordert.

Interessant ist die Forderung der Farmer im canadischen Westen. Diese finden, daß sie mit den hohen Frachtraten für Weizen nicht auskommen vermögen und daß die Konkurrenz-Bahnen, welche bestehen, genau so wie bei uns, nicht mit einander konkurrieren. Aus diesem Grunde haben sie an die Regierung das Ersuchen gerichtet, eine Regierungsbahn herzustellen, welche den Bahnen wirkliche Konkurrenz machen und damit die Frachtgebühren herabsetzen soll. Die Regierung will darauf nicht eingehen. Dann wird sie die Bahnen besser kontrollieren müssen, da im anderen Falle es nur eine Frage der Zeit sein würde, bis die Farmer alle Bahnen, ohne Ausnahme, nationalisieren.

Die 13 Cents-Briefmarken werden in nächster Zukunft aus dem Verkehr verschwinden. Der gewöhnlich noch vorhandene geringe Vorrath wird noch verkauft, aber eine neue Marken dieses Werthes sollen gedruckt werden. Die Marke wurde ursprünglich angegeben, sie den Gesammtbetrag der Eisenbahnhülfe und des Auslandsportos enthielte.

Hausinschriften und Sinnsprüche.

Nüchtern und eintönig sind meist die Bauten, die man in den Dörfern oder kleinen Landstädtchen antrifft, einerlei, ob diese in der Ebene oder im Gebirge liegen. Von einer Eigenart ist nur in den seltensten Fällen die Rede; wo sie aber einmal dem Wanderer begegnet, da steht er bewundernd still und schaut staunend zu den Bildern und Sprüchen empor, die den Giebel zieren und Zeugniß ablegen von dem Empfinden der Hausinsassen. Baulichkeiten, wie sie der Dichter des „Wilhelm Tell" mit den Worten erwähnt:

„Mit bunten Wappenschildern ist's bemalt
Und weisen Sprüchen, die der Wandersmann
Verweilend liest und ihren Sinn bewundert."

Ernst und Scherz in bunter Reihe; frommer Bibelglauben und gesunder Volkshumor — so nehmen sie sich aus, die Verslein und Sprüchlein, die hier ihren Platz finden sollen.

Am Jagdhaus Dreilinden in der Nähe von Wannsee sind tief in die Balken folgende Worte eingeschnitzt:

„Gott behüt' uns vor Regen und Wind
Und vor Gesellen, die langweilig sind."

Und an anderer Stelle des Schlößchens:

„Hin geht die Zeit, her kommt der Tod,
Mensch thu' recht und fürchte Gott."

In Münchhausen lesen wir an einem Gebäude:

„Ich schlafe munter auf
und mühe wieder zu,
nach meiner arbeit lauf
wach gott zu meiner ruh."

Zu Oberndorf begegnet uns an einem Haus ein Spruch, der sich eng an einen Bibelvers anlehnt. Dort heißt es:

„Folge nicht bösen
Leuten und gehe nicht
zu ihnen, denn ihr
Herz trachtet nach Schaden."

Nur wenige Wegmeilen davon, in dem Städtchen Oberndorf findet sich folgende fromme Bitte:

„Ach Gott, hilf mir zu werben
Christlich zu leben
Selig zu sterben
Denn christlich zu leben
Und selig zu sterben
Ist auf Erden genug erworben."

Eine rechte Lebensweisheit verkündet ein Spruch an einem Hause in Sauertal. Er lautet:

„Wer will bauen an
Gassen und strassen, der
Mus die Leut
Reden lassen."

In greellem Gegensatz zu dem Ernst und der Schwerfälligkeit, die sich in den vorgenannten Sprüchen offenbaren, steht der derbe Humor, der vielen Inschriften innewohnt. So schreibt ein Gastwirth in Schwaben über seine Hausthür:

„Hier ist das Haus zur Sonnen.
Wer kein Geld hat, geh' zum Brunnen."

Ein Zunftgenosse in Tirol äußert sich in folgender Weise:

„Ich heiß' Andreas Reindl
und bin a guats Weindl
und hab' a guats Bier,
Da d' einer gerst zu mir."

Ebenfalls über einem Wirthshaus — und zwar in Lans bei Innsbruck — liest man:

„Wirth, s' Bier a nicht eher
Zum Fenster Hinaus."

Den Anhängern der Mäßigkeitsbewegung dürfte ein Spruch besonders Freude machen, der an dem Giebel eines Bauernhauses angebracht ist. Er lautet:

„Erkenne dich! Wer mit Branntwein,
Soll dieses Haus nicht betreten sein.
Daß Mäßigkeit und Nüchternheit
Auch ohne Schnapsbrennerei gedeiht."

Daß Reichen Segen sagt in Zeiler [illegible] der Zur [illegible] Wortlaut:

„Der Kranke Diese liegt hier auf,
Die gegangen [illegible]
Und die noch vor Gottes Gericht
Gerad' [illegible] Stirn [illegible]."

[illegible] in [illegible] Gedanke [illegible]

„Dieses [illegible] ist [illegible]
[illegible]"

Ein [illegible] in Tirol [illegible] Wirthshaus [illegible] Zurzeg [illegible] und darüber ein [illegible] Eichenkreuz. Ferner [illegible] eine „Stanzer. Dieser liest darin die Worte:

„Wer sich ein süßes Weib gefreit
Und lebt mit ihr in Einigkeit,
Der soll allhier zum Lob der Frau'n
Mit starker Faust sein'n Namen hau'n."

Wunderlicherweise zeigt die Tafel nur an einer einzigen Stelle den Versuch einer solchen Uebung!

Wenn auch die Ausbeute an eigenartigen Inschriften und Sinnsprüchen, die der Wanderfrohe auf seinen Fahrten sammelt, nicht gar zu umfangreich ist, so bietet sie doch immerhin ein getreues Spiegelbild des jeweiligen Volkscharakters. Deshalb muß es in hohem Maße bedauert werden, daß der Sinn für Ursprünglichkeit immer mehr ins Schwinden gerät. Den deutlichsten Beweis dafür liefern die in der Jetztzeit entstandenen Bauten, denen die Inschriften meist ganz fehlen.

Die „Bevölkerung" der Seedampfer.

Kam da kürzlich zu einem Arzt in Bremerhaven ein Schiffsmann, um sich, wie es zur Annahme von Schiffsdiensten vorgeschrieben ist, auf seinen Gesundheitszustand untersuchen zu lassen. Bei Erledigung der Formalitäten fragte der Doktor: „Als was wollen Sie fahren?" und mit einem gewissen Stolz erwiderte der Gefragte: „Ich bin Kalte-Luft-Assistent." Der etwas ungewöhnliche Titel sagt folgendermaßen seine Erklärung: Das Hilfspersonal zur Bedienung und Wartung der Schiffsmaschinen nennt sich Maschinisten-Assistent und dieser Titel hatte jener Mann, der auf einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd für Wartung der Kühlmaschinen und der Kühlräume angestellt war, sinngemäß auf sich übertragen; er assistiert bei der Erzeugung kalter Luft.

„Kalte-Luft-Assistenten" gab's zur Zeit der Segelschiffe noch nicht. Ueberhaupt war damals die Zusammensetzung der Mannschaft nicht so mannigfaltig, wie sie es heute an Bord der großen Dampfer mit ihren weitverzweigten maschinellen Einrichtungen und ihren raffinierten Einrichtungen zur Verpflegung und Unterbringung großer Passagiermengen naturgemäß sein muß. Ein Segelschiff auf großer Fahrt hatte einen Kapitän, der bei der Mannschaft den Kosenamen „Der Alte" führte, sowie einen ersten und zweiten Steuermann; der letztere führte, da er zugleich den Proviant verwaltete, den Spitznamen „Speckschneider" d. i. auf hochdeutsch Speckschneider. Dann gab's als obersten der Mannschaft einen Bootsmann, ferner einen Zimmermann, den Segelmacher und den Koch, und die übrige Besatzung bestand aus einer Anzahl Vollmatrosen, Leichtmatrosen und einigen Schiffsjungen, die zugleich die persönliche Bedienung des Kapitäns und der Steuerleute besorgten und dem Koch beim Kartoffelschälen usw. zur Hand gingen.

Auf den großen Segelschiffen ist die Zusammensetzung der Besatzung auch heute noch so. Nur kommt, da diese Schiffe aus Eisen oder Stahl gebaut sind, ein Schmied hinzu, sowie auf Schiffen, die mit Dampfwinden und Dampfspill ausgerüstet sind, ein Dampfkesselmann zur Bedienung des sog. Donkenkessels, eines kleinen, am Deck stehenden Dampfkessels. Auch auf Dampfern, die keine Passagiere führen, ist das Personal noch ziemlich einfach zusammengesetzt; neben den nautischen Schiffsoffizieren und den Seeleuten gibt es die mit der Leitung des Maschinendienstes beschäftigten Ingenieure und Maschinisten und das untere Personal wie Maschinenassistenten, Heizer und Kohlenzieher; letztere „trimmen" die Kohlen aus ihrem Aufbewahrungsort, den „Bunkern," vor die Feuerstellen. Auf Frachtdampfern wird außerdem ein Netzmacher gefahren, und auf Spezialschiffen wie Kabeldampfern das für diesen besonderen Zweck ausgebildete Personal.

Ein viel bunteres Bild bietet die Besatzung der großen Passagierdampfer. Den Stamm bildet natürlich das seemännische und das Maschinenpersonal, das um einige Spezialisten vermehrt ist; so hat man an Bord dieser Schiffe besondere Steurer und in der Maschine besondere Schmierer und einen „Stewardpumper", auf deutsch Meerstiefelwasser, welcher das Werkzeug und allerlei Material verwaltet. Die große Rolle, welche die Elektrizität an Bord dieser schwimmenden Städte spielt, erfordert die Zuziehung besonderer Elektriker zur Instandhaltung der Leitungen und Apparate; für Spezialmaschinen, wie die Kühlanlagen, den Destillierapparat usw. sind besondere Männer vorhanden und für [illegible] dieser Berufe eine [illegible] Anzahl von Spezialisten, wie die Kühlanlagen, den Destillierapparat usw. sind besondere Männer vorhanden und für [illegible] dieser Berufe eine [illegible] Anzahl von Spezialisten an Bord sind. Unterdeck machen sich unter dem Oberkommando [illegible] eine größere Anzahl Offiziere [illegible] Dienstes eines Schiffes [illegible] hat und der [illegible] Offizier für das gesamte Bordpersonal verantwortlich ist. Hinzutreten, die die Schiffsoffiziere [illegible] nebenher besorgen können, sind besonderen Angestellten übertragen werden; so werden die riesigen Proviantmengen, die ein großer Passagierdampfer mitführt, von besonderen Proviantmeistern verwaltet, und da mit dem Betrieb eines Liniendampfers nicht nur während des Aufenthaltes im Hafen, sondern auch während der Fahrt viele Geldgeschäfte verbunden sind, hat man Zahlmeister angestellt, und auf den größten Schiffen sind ihm sogar Assistenten beigegeben.

Die gewaltigste Veränderung im Mannschaftsbestand der großen Schiffe ist aber durch die Zunahme der Passagierzahl herbeigeführt worden. Während auf dem neuesten und größten Schnelldampfer, dem Lloyddampfer Kronprinzessin Cecilie, die seemännische Besatzung 85 Mann und das Maschinenpersonal 290 Mann stark ist, erfordert die Verpflegung und Bedienung der bald 2000köpfigen Passagierzahl 280 Mann. Zunächst ist da der unter dem Obersteward, der mit dem Geschäftsführer eines Riesenhotels zu vergleichen ist und von mehreren zweiten Stewards unterstützt wird, ein Heer von Stewards thätig, die die Funktionen der Kellner vertreten; für die weiblichen Passagiere gibts Stewardessen und im Zwischendeck Zwischendeckswärter und Wärterinnen. Außerdem gibt es Musiker für die Tafelmusik, einen oder mehrere Schriftsetzer, die die Menukarten und Gelegenheitsdrucksachen herstellen, Blumen- und Buchverkäufer, Klingeljungen, Liftjungen, Baebiere und Friseure, Badewärter und andere mehr. Der Küche, auf die besonders die deutschen Rhedereien großen Werth legen, steht ein Oberkoch vor, unter dem mehrere zweite Köche, Konditoren, Bäcker, Schlächter, Aufwäscher und Pantryleute (Pantryleute heißt Anrichter) von früh bis spät alle Hände voll zu thun haben. Aber nicht nur für gesunde, sondern auch für kranke Passagiere ist Vorsorge getroffen; jeder Dampfer hat ein Hospital, und ein oder zwei Aerzte und ein Heilgehilfe sind zur Hilfe bereit; auf Dampfern mit großem Auswanderverkehr ist sogar eine in der Geburtshilfe ausgebildete Stewardeß vorhanden!

Seitdem die Funkentelegraphie in den Dienst der Schiffahrt gestellt worden ist, gehört auch ein drahtloser Telegraphist zur Besatzung der Schnelldampfer, und der Bedarf an solchen Leuten wird noch steigen, sobald in amerikanischen Häfen verkehrenden überseeischen Passagierdampfer mit Funkentelegraphie ausgerüstet sein müssen. Dieser Vorschrift ist eine Folge des Zusammenstoßes der Dampfer Florida und Republic, bei dem die drahtlose Telegraphie außerordentlich viel zum sicheren Erscheinen von Hilfe beigetragen hat. Neben dem Telegraph ist auch die Post auf einigen Dampfern vertreten; es gibt nämlich eine deutsch-amerikanische Seepost, welche darin besteht, daß bereits an Bord der Schnelldampfer die Postsendungen durch deutsche und amerikanische Postbeamte sortiert und bearbeitet werden, so daß bei der Ankunft im Hafen — sei es New York oder Bremerhaven — die einzelnen Postsäcke sofort an die richtigen Bahnen gerichtet werden können.

Man sieht, die Besatzung eines großen Dampfers hat eine mannigfaltigere Zusammensetzung als die mancher Dörfer und es fehlt sich nur noch ein Schiffsgeistlicher noch ein Schiffsstandesbeamter. Die Funktionen des letzteren versieht der Kapitän, der nach dem Gesetze die Beurkundung des Personalstandes einzelner Geburten und Sterbefälle, welche sich während der Reise an Bord ereignen, unter Zuziehung zweier Schiffsoffiziere oder anderer sachkundiger Personen im Schiffstagebuch zu beurkunden und darüber zwei Bescheinigungen für das Seemannsamt und das ausländische Standesamt zu [illegible] hat. Gerade sehr selten sind die Fälle nicht in denen der Kapitän eines großen Passagierdampfers in die Lage kommt, eine traurige oder freudige Ereignis an Bord als Standesbeamter zu registrieren.

Zur Geschichte des Alpensports.

Im Vorjahre hat ein Dr. O. in Nürtingen in Württemberg eine höchst interessante und beachtenswerthe Vorgeschichte aus dem 14. Jahrhundert verfaßt. Es handelte sich bei diesem Vortrag um die Besteigung eines Berges in den Cottischen Alpen durch König Peter von Arragonien, von welcher der Berichterstatter Zaluzzo und Petrarca [illegible] Der Berichterstatter [illegible] Peter von Arragonien [illegible] Dorfe [illegible] am Fuße des Gipfels, wurde die Nacht verbracht. Der nächste Tag war der Ruhe gewidmet. [illegible] ging man an das [illegible] Werk, das sich als [illegible] dem daß der Himmel [illegible] Gewand angetan hatte. Auf halber Höhe begegneten die Bergsteiger einem alten Hirten, der [illegible] von seinem Vorhaben [illegible] Dinnen seine Bedenken, nur [illegible] zu machen. Wie [illegible] zu erreichen. [illegible] wurde eingerichtet. [illegible] die [illegible] nun erst [illegible] Kamin [illegible] Der Fels [illegible] Endlich aber fanden [illegible] doch glücklich auf den Gipfel [illegible] Der [illegible] sich vor unserm [illegible] tant, rauchte [illegible] bis [illegible] Die [illegible] nach [illegible] der [illegible] Kopf [illegible] Gedanken. Er sah die [illegible] der Alpen der Tiefe, und der [illegible] wollte es, daß er die Stelle im zweiten Buche [illegible] „Die Menschen [illegible] die Gipfel der Berge und die Wogen des Meeres und die Breiten der Ströme und die Bahnen welche die Gestirne beschreiben." Diese Betrachtungen beschäftigten auch noch ihn während des Abstiegs. Bei jedem Schritt sagte er der Dichter: „Wenn ich schon so viel Mühe darauf verwendet habe um meinen Leib ein ganz klein wenig dem Himmel näher zu bringen, wie sollte ich nicht alles aufwenden, um meine Seele dahin gelangen zu lassen?"

Die Zahl 13 in London.

Wie abergläubisch die anscheinend so nüchternen Engländer sind, zeigt der Umstand, daß die Zahl 13 in fast allen Stadtvierteln Londons verpönt ist. In den bedeutendsten Straßen wie z. B. The Strand, Tottenham Court Road, St. James Street, Bloomsbury Place und Westbourne Grove fehlt die Nummer 13 ganz. In der Pall Mall Lane versteckt sie sich hinter 12A und in der Upper Brook Street tritt an ihrer Stelle 12H.

Merke Q. W.

Im Rauchkupper des Dampfers zündete sich ein Passagier umständlich eine Cigarre an, paffte ein paarmal stillvergnügt in die Luft und bemerkte dann: „Ja, ja, eine Cigarre so recht in Ruhe geht mir über alles." Sein Gegenüber erhob sich und erwiderte: „Na, so lange Sie Ihre Sorte da rauchen, wird Ihnen so leicht keiner zu nahe treten". Sprach's und ging hinaus.