fleisches. Er halte die Ergebnisse der mikroskopischen Untersuchung für vollkommen befriedigend und glaube, wenn auch fernerhin von amerikanischer Seite die Ausfuhrbrill genau beobachtet werde, so werde Deutschland die Einfuhr amerikanischen Schweinefleisches bald freigeben.

* Der Empfang bulgarischer Staatsmänner durch den Sultan, ein Ereigniß, welches seit der Thronbesteigung des Koburgers nicht zu verzeichnen war, hat, wie wir voraussahen, den Gerüchten über die angeblich bevorstehende **Anerkennung des Fürsten Ferdinand durch die Pforte** neue Nahrung zugeführt. Nun bringt heute das „Wiener Tagblatt" aus „ernsthaften politischen Kreisen" die bestimmte Meldung, der Sultan habe die Anerkennung des Koburgers bereits vollzogen. Gleichzeitig wird aus Karlsbad telegraphirt: „Zur allgemeinen Ueberraschung erfolgte gestern Abend acht Uhr mittelst Separatzuges plötzlich die Rückreise des Fürsten Ferdinand über Wien nach Sofia." Wie stehen der Nachricht über die Anerkennung Ferdinands gleichwohl noch sehr skeptisch gegenüber und werden in dieser Anschauung durch folgende Drahtmeldung unseres Wiener C-Korrespondenten bestärkt:

Die gestern Abend erfolgte Abreise des Fürsten Ferdinand aus Karlsbad wird in politischen Kreisen Wiens einfach als die Folge der beendeten Kur bezeichnet. Thatsächlich hat der Fürst volle vier Wochen in Karlsbad zugebracht. Daß die Abreise so bald nach dem Empfang der bulgarischen Würdenträger durch den Sultan erfolgte, sei ein Zufall. Die Gerüchte über die Anerkennung des Fürsten durch die Pforte werden auch heute stark bezweifelt. Bisher ist darüber an den Wiener amtlichen Stellen angeblich nichts bekannt.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß die Gerüchte über bevorstehende Einfälle aus Rumänien kommender bulgarischer Emigranten in Bulgarien nicht verstummen wollen. Es heißt, daß die sofiotor Regierung dagegen umfassende Sicherheitsvorkehrungen getroffen habe. Die Abreise des Fürsten Ferdinand von Karlsbad scheint immerhin allen Kreisen ziemlich unerwartet gekommen zu sein. Und da wir in bulgarischen Dingen nun einmal an Ueberraschungen gewöhnt sind, so sucht man auch in diesem Fall unwillkürlich nach besonderen Ursachen.

* Der in voriger Woche in Venedig so ungemein glanzvoll gefeierte Stapellauf des Panzerkolosses „Sicilia" lenkt die Aufmerksamkeit wiederum in besonderem Grade auf die **italienische Marine** im Allgemeinen hin. Unser Römischer C-Korrespondent schreibt: Als der jetzige Marineminister Saint-Bon — anerkanntermaßen der gewiegteste Seemann Italiens, während der bisherige Marineminister Brin jedenfalls der erste italienische Seetechniker ist — zum ersten Mal das Portefeuille der Flotte innehatte, im Jahre 1876, zählte die italienische Seemacht nur 62 Fahrzeuge von zusammen 101,000 Tonnen, 59,000 Pferdekräften und 298 Geschützen; der Werth des sämmtlichen Schiffsmaterials betrug nur 108 Millionen Francs. Außerdem waren damals noch 8 Schiffe von 30,000 Tonnen, 20,000 Pferdekräften und 23 Geschützen im Bau begriffen. Heute — da Admiral Saint-Bon nun zum zweiten Male Marineminister ist — zählt die italienische Flotte außer dem Kern des Panzergeschwaders etwa 40 Schlachtschiffe aller Art und eine sehr bedeutende Anzahl Torpedoboote; der Werth des heutigen Flottenmaterials repräsentirt über 320 Millionen. Besaß Italien 1876 nur 14 Panzerschiffe von 60,760 Tonnen, im Werthe von 66½ Millionen, so besteht das Panzergeschwader von heute aus 21 Schiffen von 170,000 Tonnen im Werthe von 302 Millionen, d. h. einschließlich der noch in der Ausrüstung begriffenen drei Kolosse „Re Umberto", „Sardegna" und der soeben vom Stapel gelaufenen „Sicilia". Die sieben Riesenschiffe „Italia", „Lepanto", „Duilio", „Dandolo", „Lauria", „Doria" und „Morosini" allein repräsentiren 82,750 Tonnen, 81,400 Pferdekräfte und einen Werth von 154 Millionen. Immerhin wird die italienische Marine im Jahre 1892 noch erheblich stärker sein, als sie bereits heute ist; und zwar sie bis dahin nicht weniger als 293 durchweg moderne, wird für den Seekrieg vortrefflich ausgerüstete Schiffe von zusammen 285,000 Tonnen und 496,000 Pferdekräften umfassen, während ihr Werth sich auf eine halbe Milliarde stellen wird. Italien wird bis dahin endlich etwa 28 Panzerschiffe, darunter die neuen: „Terribile", „Formidabile", „Varese" u. a. besitzen, ferner 7 große Torpedo-Widder, 16 Kreuzer I. und 2. Klasse, zahlreiche Aviso u. s. w., endlich 180 Torpedoboote und 19 Last- und Transportschiffe. Beachtenswerth ist hierbei, daß, während der Werth der Flotte sich mehr als verdreifacht hat, die fortlaufenden Ausgaben des Marine-Etats um kaum 50 Prozent gestiegen sind. Anzuerkennen ist das Marinebudget seit dem Jahre 1889/90, wo es von 152 Millionen auf 136 fiel, in stetiger Abnahme begriffen, es beträgt für das Jahr 1891/92 nur noch 106 Millionen. Der Marineminister Saint-Bon hatte deßhalb volles Recht, als er unlängst im Parlament erklärte, Italien möge sich, was seine Marine betreffe, vor Ueberhebung hüten. „Etwas" werde aber die italienische Flotte in einem Kriegsfall immerhin vermögen.

* In **Petersburg** und in **Kronstadt** werden große Vorbereitungen getroffen, um den Offizieren des **französischen Geschwaders** einen warmen Empfang zu bereiten. Die Marine-Offiziere in Kronstadt haben einen Fonds für die Veranstaltung von Bankets und anderen Festlichkeiten zusammengebracht. Die französischen Offiziere werden den Saimakanal besichtigen und sich auch zum Besuche der französischen Aufstellung nach Moskau begeben. Um die Handelsbeziehungen zwischen Rußland und Frankreich zu fördern, ist der Vorschlag gemacht worden, so bald als möglich eine direkte Dampferverbindung zwischen Petersburg und Havre herzustellen.

* Der **Nothstand im südlichen Rußland** ist noch immer im Wachsen begriffen. Aus **Kiew** schreibt man uns, daß das Volk in der Umgebung dieser Stadt gezwungen ist, das schlechte, mit allerlei ungenießbarem Zeug gemischte Getreide zu verbacken, das ihnen von Spekulanten geliefert wird. Um so auffallender ist es, daß auf den Märkten in Kiew die Getreidepreise nicht besonders hoch sind. Das erklärt sich daraus, daß viele der Besitzer wider im Herbst noch im Winter Getreide verkauft haben. Sie haben auf die Höhe der Preise im Frühling mit kluger Voraussicht spekulirt. Als der Frühling kam, wurden die großen Vorräthe in die Städte gebracht. So hielten die Preise sich dort auf einer gewissen mittleren Höhe, während auf dem Lande Mangel entstand. Auch Arbeit findet das Volk schwer. Die Bauern, die im Sommer in die südlicheren Gegenden auf Arbeit gezogen waren, kommen zum großen Theile jetzt zurück. In der Dongegend, in Taurien und Jekaterinoslaw hatte ein solcher Zusammenfluß von Arbeitern stattgefunden, daß Kräfte, die sich zu den billigsten Preisen anboten, nicht beschäftigt werden konnten. Aber es hat der Zug dorthin noch immer nicht aufgehört. Allwöchentlich passiren Schaaren die Stadt Kiew, und die Dampfer auf dem Dnieper sind stets überfüllt. Trotzdem geschieht nichts, um dem Nothstand entgegenzuarbeiten. Der nationale Chauvinismus scheint nur mit einer einzigen Aufgabe beschäftigt, mit dem Kampfe gegen Alles, was nicht russisch und orthodox ist. Im Sommer 1893 soll in Wilna ein Kongreß russischer Archäologen stattfinden. Die sanguinischen Slavophilen erinnern den Kongreß schon heute an eine, wie sie meinen, wichtige Aufgabe, an die Wiederherstellung der russischen Ortsnamen in den baltischen Provinzen. Man denke nur! Ehe die baltischen Provinzen von den Schwertrittern für das Christenthum und die Civilisation gewonnen wurden, sollen sie russisch gewesen sein. Es gehört wirklich die Unwissenheit des Fanatismus oder die Unverfrorenheit russischer Chauvinisten dazu, um in dieser Weise Geschichte zu fälschen. Selbst die „Nowoje Wremja" wagt in diesem Punkte zu widersprechen. Sie meint, die Regierung hätte genug mit den Fragen des Augenblicks zu thun und brauche sich nicht mit der Veränderung der Ortsnamen zu beschäftigen. Hat doch sogar unsere Hauptstadt, sagt sie, einen unrussischen Namen, und es hat uns bis zum heutigen Tage noch wenig geschadet. Der zweite Tummelplatz des Chauvinismus ist die Judenfrage. Bisher wirft man den Juden vor, sie beschäftigen sich ausschließlich mit dem Handel. Thun sie es aber einmal nicht, so wird ihnen auch daraus ein Strick gedreht; dann heißt es, sie überschreiten das ihnen zugewiesene Gebiet. Im Gouvernement Kiew bestehen außerhalb der Hauptstadt 19 Druckereien. Davon gehören 16 jüdischen Besitzern und drei russischen. Wozu diese ungeheure Zahl jüdischer Druckereien? Ist ein Bedürfniß danach vorhanden? Ist diese Erscheinung eine normale oder erwünschte?, so läßt sich ein Einsender aus der Provinz hören. In andern Ländern betrachtet man den Betrieb von Buchdruckereien als ein Anzeichen steigender Bildung und ist denjenigen, welche sie erhalten, dankbar. In dem heutigen Rußland denkt man anders darüber. Weder die Noth des Landvolks noch die herabgeminderte Steuerkraft der Städte scheint geeignet, dem blinden Fanatismus die Augen zu öffnen. Wie lange das so fortdauern soll — wer wüßte das zu sagen?

Vermischte Nachrichten aus dem Reiche.

Darmstadt, 13. Juli. Der Großherzog und Prinz Heinrich von Hessen, sowie der jetzige Kommandeur der hessischen Division, Generallieutenant v. Bülow, und etwa 80 Offiziere hessischer Regimenter, darunter auch einige Preußen, welche den Feldzug 1866 in der preußischen Mainarmee mitgemacht haben, fuhren heute Morgen, wie Ihnen bereits kurz telegraphisch gemeldet ward, in einem Sonderzug nach Laufach-Frohnhofen, um am heutigen 25. Jahrestag des Gefechtes die Gräber der gefallenen Kameraden zu schmücken. In Aschaffenburg schloß sich das dortige bairische Offizierkorps den Kameraden aus Hessen an. Nachdem auf dem Gefechtsfeld bei Laufach und Frohnhofen die Gräber reich mit Kränzen geschmückt waren, hielt Divisionspfarrer Strack am Hessendenkmal bei Frohnhofen eine Gedächtnißrede, welche mit einem Hoch auf Kaiser Wilhelm II. und den anwesenden Großherzog von Hessen schloß. General von Bülow brachte ein Hoch auf den König und den Prinzregenten von Baiern aus. In Aschaffenburg fand sodann ein einfaches Mahl mit den bairischen Kameraden statt, wobei der Großherzog von Hessen zwischen zwei bairischen Stabsoffizieren saß. Nach der Tafel kehrte die Mehrzahl der Theilnehmer mit dem Großherzog nach Darmstadt zurück, während General von Bülow mit einigen Offizieren zurückblieb, um die Gräber der gefallenen preußischen und österreichischen Kameraden, sowie das Oesterreicher-Denkmal zu bekränzen.

†† **Bremerhaven**, 13. Juli. In der Nacht vom Freitag auf Sonnabend ist die Marine-Dampfbarkasse Nr. 8 von der dritten Kompagnie der dritten Matrosen-Artillerie-Abtheilung zu Lehe gekentert. Das Fahrzeug befand sich auf der Rückfahrt von dem Weserforts nach der Geeste, stieß unterwegs auf eine Schlange der Außenweser-Korrektion und sprang leck. Bei dem zur Zeit vorherrschenden stürmischen Nordwestwind lief das Boot schnell voll Wasser. Nach über eine Stunde hielten die Insassen, zehn Matrosen-Artilleristen und ein Maat, das Boot über Wasser, dann entkleideten sie sich, um über Bord zu springen und sich durch Schwimmen ans Land zu retten, als der Schleppdampfer „Vorwärts", vom Norddeutschen Lloyd, dessen Führer die Hilferufe gehört hatte, zur Rettung der hart bedrängten Leute herbeieilte. Nachdem die letzteren von dem Dampfer aufgenommen waren, versuchte man, die Barkasse ins Schlepptau zu nehmen und in seichtes Wasser zu bringen. Der Versuch mißlang jedoch, da das Fahrzeug bald darauf sank. An Bord des „Vorwärts" wurde die gänzlich erschöpfte Mannschaft freundlich aufgenommen, mit Speise und Trank versehen und dann nothdürftig bekleidet im neuen Vorhafen gelandet; die Uniformen hatten nicht mehr gerettet werden können. Durch das rechtzeitige Eingreifen des Dampfers ist zweifelsohne ein größeres Unglück verhütet worden. Die gesunkene Barkasse ist, der K. Z. zufolge, von Fischerfahrzeugen wieder gehoben worden.

⚒ **Dessau**, 13. Juli. Zur Ergänzung unserer telegraphischen Mittheilung über die Feuersgefahr, in welcher die Bildersammlung des Anhaltischen Kunstvereins geschwebt hat, möge Ihnen Folgendes dienen. Es war nach 12 Uhr Mittags, als sich plötzlich vom herzoglichen Lustgarten her mächtige Rauchwolken dem Residenzschlosse zuwälzten, die das Tageslicht verdunkelten und Schrecken in der Bewohnerschaft erregte. Die Ausstellung des Anhaltischen Kunstvereins, welche sich im herzoglichen Orangeriegebäude im Lustgarten befindet, war von dem Brande ergriffen. Es galt nun, die werthvollen Oelgemälde, soweit es möglich war, zu retten. Auf das erste Allarmsignal rückten die Mannschaften des Bataillons von der Kaserne im Laufschritt heran; mit deren Hilfe, sowie der freiwilligen Helfer ist es, wie bereits durch Telegramm gemeldet wurde, geglückt, die Kunstschätze zu bergen. Die Dampfspritze war mit fünf Handdruckspritzen über vier Stunden an der Löschung des Brandes thätig. Die Gemälde waren mit einem Betrage von 100,000 Mark versichert, nur einige unerhebliche Beschädigungen an Rahmen sind zu verzeichnen. Weit gefährlicher würde sich das Unglück gestaltet haben, wenn der Brand Nachts ausgebrochen wäre, es wären dann die Kunstschätze schwerlich zu retten gewesen. Ueber die Entstehungsursache des Feuers läßt sich Bestimmtes bis zur Stunde nicht feststellen. Dem Herzoge ist das Brandunglück sofort per Telegramm nach Windsor gemeldet worden.

□ **Ratibor**, 13. Juli. Auf dem Eisenbahnzuge vom Blitz getödtet wurde am Sonntag Nachmittag der Hilfsbremser Schachler aus Neisse. Derselbe that auf dem Personenzuge Kandrzin-Kamenz Dienst; der Unglücksfall ereignete sich unweit Neisse, bei der Eisenbahnüberführung Neuland. Der Tod trat, wie dem „Ober schlesischen Anzeiger" gemeldet wird, sofort ein.

⚒ **Gr.-Strehlitz**, 13. Juli. Sonnabend Nachmittag erkönte hier plötzlich das Feuersignal. Auf der Brandstätte, Oppelnerstraße, beim Kaufmann Herrn H. Bekierski hatte eine schreckliche Explosion stattgefunden. Die vordere wie die hintere Hausthür sowie der Ladenthüren waren vollständig demolirt und von der Gewalt der Explosion auf die Straße geworfen, ebenso die Thüren des gesammten Parterre. Die Ursache der Explosion war, daß der eine der Lehrlinge mit Licht den Keller betrat. Entweder haben sich durch Offenlassen des Benzinballons oder, was wahrscheinlicher erscheint, durch langes Stehen von Grundwasser Gase entwickelt, welche die Explosion herbeiführten. Der betreffende Lehrling hat schreckliche Brandwunden an Gesicht und Händen erlitten. Im Augenblick der Explosion hielten sich, wie dem Oberschles. Anz." gemeldet wird, elf Personen im Geschäftsladen auf, die durch die Gewalt theilweise zum Laden hinausgeworfen wurden, theils besinnungslos zusammenstürzten, glücklicherweise ohne größeren Schaden zu erleiden. Um ½9 Uhr trat eine zweite Explosion ein, diesmal waren es aber vier Personen, die, wenn auch nicht so schwer, doch immer stark verletzt wurden.

□ **Hamburg**, 11. Juli. Zum Zwecke einer Berathung über vergleichende Versuche zwischen Tudor- und Correns-Akkumulatoren hatte

---

Nachdem die Kapazitäten des Wiener Flugtechnischen Vereins zunächst ihre Zustimmung zu dem ihnen in einem Vortrage des Urhebers dargelegten Plan ausgedrückt hatten, setzte sich derselbe mit Civil- und Militär-Ingenieuren in Verbindung, deren übereinstimmende Rechnungen ergaben, daß sich mit Hilfe eines so eingerichteten beweglichen Fallschirms in Vogelgestalt der senkrechte Absturz in einen schwach geneigten Absturz von der zwanzigfachen Ausdehnung des Weges müsse umwandeln lassen, oder mit andern Worten: der Luftsegler würde aus einer Ballonerhebung von 1000 Metern 20,000 Meter weit fliegen können, bevor seine schiefabwärtsführende Flugbahn wieder die Erdoberfläche erreicht hätte. Diese berechneten Entfernungen werden der praktisch erreichbaren wohl voranseilen, auch wird der Umstand, ob der Luftsegler sich mit oder gegen den Wind bewegt, von starkem Einfluß sein; übrigens wird die Luftströmung dieser in horizontaler Richtung nur wenig Angriffsfläche bietenden Vorrichtung gegenüber viel weniger Macht haben, als bei den wie immer gestalteten Luftballons, bei denen schon eine schwache Luftströmung alle Versuche, gegen den Wind vorwärts zu kommen, illusorisch macht.

Da nun Erhebungen von ein- bis zweitausend Metern für den Luftschiffer bequem zu erreichen sind, so begreift man leicht, eine wie große Wichtigkeit ein derartiger auf 20,000 Meter und darüber auszudehnender Abwärtsflug für den Kundschafterdienst im Festungskriege erlangen könnte, vorausgesetzt natürlich, daß dem Luftsegler unterwegs nicht Hören und Sehen vergeht. Das Schwierigste und Gefährlichste auf solchen neuen Bahnen bleiben freilich immer die ersten Versuche, aber da der Absturz mit dem gewöhnlichen Fallschirm so wenig Gefahren mit sich bringt, daß er häufig gewerbsmäßig vorgeführt wird, so dürfte das Luftsegeln auch seine Pioniere finden, zumal wenn der Segelapparat einem richtigen Fallschirm noch mehr angenähert werden könnte, um die Gefahren zu verringern.

Mit fast demselben Problem hat sich in mehr theoretischer Richtung seit nahezu zwanzig Jahren Herr Buttenstedt in Arten beschäftigt, nachdem er während des französischen Krieges so viele Luftballons glücklich aus der belagerten Hauptstadt entkommen gesehen, ohne daß es gelungen wäre, mit einem einzigen innerhalb des belagerten Gebietes zu landen. Unter dem Pseudonym Werner hat er schon vor zwei Jahren eine Abhandlung „Der eigentliche Flugmotor der Vögel" (Berlin, Rühl 1888) veröffentlicht, in welcher unter Anschluß an ähnliche, schon 1872 von Schlotter aufgestellte Ansichten, die horizontale Fortbewegung der Vögel, das ohne merkliche Flügelarbeit erfolgende Schweben und Kreisen derselben untersucht wird. Seit wir durch die Augenblicks-Aufnahmen fliegender Vögel von Professor Marey in Paris, und namentlich durch die viel schöneren Bilder von Ottomar Anschütz aus Lissa in den Stand gesetzt worden sind, die Flugbewegungen der Vögel genauer, als es mit den besten Augengläsern möglich gewesen sein würde, zu zergliedern, scheint es sich herauszustellen, daß beim Horizontalfluge der Vögel mehr noch als die Flugbewegung, die Stellung und Spannung der Flügel in Betracht komme, sofern die Fallkraft durch den Luftwiderstand in Flügelspannung umgesetzt und die Fallrichtung in eine weniger stark von der horizontalen abweichende Richtung abgelenkt wird. Die Flügelschläge würden dann nur darum nöthig sein, um den allmäligen Höhenverlust durch das schräge Herabsinken wieder einzubringen. Der Verfasser stellt den Satz auf, daß der Wechsel der Luftkähle unter den Flügeln in gewissem Maße selbstthätig durch Entspannung des vom Luftdruck gespannten Vogelflügels bewirkt werde, und von der elastischen Beschaffenheit des Flügels abhänge, weshalb er — nicht eben glücklich — von einer „Material-Arbeit" spricht. Es scheint, daß hierin Herr Buttenstedt auf einen bisher übersehenen Faktor des Vogelflugs richtig hingedeutet habe, und er ist glücklich genug, sich darauf berufen zu können, daß Herr v. Helmholtz ihm brieflich seine Zustimmung zu dieser Entdeckung ausgesprochen habe.

Im Uebrigen aber ist es klar, daß die Flugmuskeln nicht ohne Ursache bei den Vögeln so entwickelt sind, und daß es sich bei der Mechanik des Flügels immer nur um die möglichst günstige Ausnutzung der gegebenen Verhältnisse handeln kann, nicht aber um eine Art Betrug und Umgehung der natürlichen Bedingungen oder um eine für keine Gegenleistung erlangte horizontale Triebkraft. Eben deshalb wird der Vogel bei anhaltendem Fluge immer sein volles Gewicht zu tragen haben, aber das ist eine im Verhältniß zum Aufflug stark verringerte Arbeit. Die große Ausdauer mancher Vögel im Fernfluge erklärt sich wahrscheinlich zum Theil durch ein anhaltendes Bewahren ihrer Flughöhe, genau wie ein Bergauf- bergabsteigen den Menschen viel mehr ermüdet, als die Fortbewegung auf ebener Bahn. Indessen ziehen manchmal die Vögel ein wellenförmiges Auf- und Absinken im Fluge vor, wobei das Wellenthal sicher eine kleine Ruhepause bedeutet. Unter allen Umständen verdienen die neuen Aufstellungen über das Wesen des Vogelfluges die Aufmerksamkeit der Physiker, und da auch von anderen Seiten das Problem energisch in Angriff genommen ist, z. B. von Professor Marey in Paris, der die Augenblicks-Aufnahmen der Flügelstellungen während des Fluges neuerdings plastisch nachbilden läßt, um dann im Schnellseher diese plastischen Nachbilder — wie es Anschütz mit seinen Photographien gethan hat — zu einem körperlich fliegenden Vogel zu vereinigen, den er rasch oder ganz langsam fliegen lassen kann, so werden wir es ihnen schon absehen, und vielleicht nach den von Professor Pettigrew vorausgesagten, alles Vorhergegangene übertreffenden Glanz der Zeit erleben, in welcher wir den Vögeln gleich durch die Lüfte schweben. Andererseits hat es nicht immer mit der Verwirklichung unserer Träume so große Eile, wie Bellamy und andere Weltverbesserer meinen. Schon vor hundert Jahren, bald nachdem Watt und Boulton die Dampfmaschine erfunden hatten, sang Erasmus Darwin, der Großvater des Reformators der Biologie:

Bald, unbeliegter Dampf, treibt deine Macht
Den schweren Wagen und die eil'ge Yacht,
Mit weitgespreizten Schwingen seh' ich ihn,
Den Drachenwagen, durch die Lüfte ziehn.
Die Reis'gen, die drin kühn vorüber schweben,
Seh' ich zum Gruß die fal'gen Tücher heben,
Auch Kriegerschaaren, rings verbreitet Schrecken,
Die Wolkenschwärmen gleich den Himmel decken.

— — — — — — — — — — — —

Aber wenn auch Darwins übrige Prophezeiungen von dem Riesen Dampf, der als neuer Herkules unsere Wagen ziehen, unsere Schiffe und unsere Maschinen treiben werde, seitdem voll eingetroffen sind, den Luftkrieg sehen wir glücklicherweise immer noch blos an die Wand gemalt in der Hunnenschlacht Kaulbachs. Und die etwaigen Luftsegler der Zukunft werden sodiel damit zu thun haben, sich in der Schwebe zu halten und ihren Mitseglern aus dem Wege zu segeln, daß sie nicht zum vernichtenden Schlage, sondern höchstens zu dem im Fluge hervorgestoßenen Gruße: „Wohlzufliegen" ausholen werden.

Theater, Kunst, Wissenschaft.

H. E. Das Krolltheater führte in Halevys „Jüdin" zwei Gastrinnen vor: Frau Irene Vincenti als Rechca, Frau Beaumont als Eudora. Die Erstgenannte vermochte weder durch Stimme noch durch Vortrag dem Hörer gute Meinung beizubringen. Frau