

Offener Schreibbrief von Lizzie Hanffengel.



No. 4. Sie behüte mich... Ich habe mich in einem Weg demerzliche... Ich habe mich in einem Weg demerzliche...

Der Waldst mit mehr stark könne un... mer hen dann unser Meind uffgemacht... das mer die ganze Geschichte...

Mit beste Liebesgrüßen, Lizzie Hanffengel.

American Style.

Unter obiger Aufschrift erzählt der Pariser... Die Scene spielt in Nizza. Zwei Gentlemen plaudern in englischer Sprache...

Frühens Wohlthätigkeit.

Frühens, der sechsährige Sohn eines wohlhabenden Mannes in Berlin W., ist gerade bei Mama, als Onkel Kurt gemeldet wird...

Von einem Bleitruß wird jetzt berichtet. Ist ganz Wurscht. Die Blumberrechnung kann doch kein Mensch mehr bezahlen...

Schahgräber-Expedition.

Das Geheimniß der Insel Cocos. Piraten vergruben den peruanischen Staatschatz.

Ein Konsortium von Kapitalisten, das sich vor einigen Monaten in Britisch-Columbien organisierte, um Jagd machen zu lassen auf die sogenannten „Mary Dea“ und „Benita“-Schätze...

Die fabelhaften Schätze des Kapitäns Kidd und jenes anderen Seeräubers und Halsabschneiders, J. Morgan, die auch auf irgend einem Flecken der Welt noch vergraben sein sollen...

Die Ueberlebenden der Mary Dea.

Was nun folgte, ist von dem letzten der Ueberlebenden dieser Bande von Piraten in diesen Worten erzählt worden...

Weitere Meldungen dieses Gewährsmannes — der Arel hieß Thompson liegen nicht vor, doch ist bekannt, daß Thompson und seine zwei Gefährten starben, ohne je ein Stück des vergrabenen Schatzes erhalten zu haben...

werden konnte. Das unheimliche Bad aber scheint dem Manne schlecht bekommen zu sein...

Der „Benita“-Schatz auf Cocos, bestehend aus mehreren Tonnen Silber 733 schweren Goldbarren und anderen Reichthümern, wurde im Jahre 1870 von den „Benita“-Piraten vergraben.

Admiral Palliser's Forderung.

Daß die beiden reichen Schätze dort vergraben wurden, ist unzweifelhaft; auch ist guter Grund für die Annahme vorhanden, daß ihr Versteck seit Keating und Bogue von Anderen ermittelt worden ist...

Es ist bekannt, daß Admiral Palliser, während er als Befehlshaber eines britischen Geschwaders im nördlichen Pacific weilte, an Bord des Kreuzers „Imperial“ einen Abfischer nach Cocos Island machte...

Giebler wurde im Februar 1895 von dem seitler verstorbenen Kapitän R. McCortney Bahmore auf Cocos angetroffen und angeprochen. Bahmore, damals in Diensten der Republik Costa Rica, war von seiner Regierung abgedankt worden...

„Ein stämmiger, muskulöser Mensch von sechs Fuß und mehr stand da vor mir. Ein riesiger Kopf, bedeckt mit einer kleinen Zuchstappe, erhob sich von einem Paar mächtiger Schultern...

„Am letzten 13. Dezember und zwar mit zehn Leuten, doch erwarnte ich vor Eintritt des Sommers weiteren Zuzug. Unter meinem Kontrakt mit der Regierung von Costa Rica, habe ich fünfzig deutsche Einmänner hierhin zu bringen...

Fünf Forschungs-Expeditionen.

„Und die hier vergrabenen Schätze, — haben diese denn gar nichts mit Ihrem Unternehmen zu thun?“

„Durchaus nicht. Ich glaube, daß die Schätze hier irgenwo vergraben sind, aber ich glaube nicht, daß dieselben da werden gefunden werden, wo man sie vermutet. Um diese Wafer Bucht herum ist schon viel nach diesen Schätzen gegraben worden, doch ver-

geblich. Fünf Forschungs-Expeditionen haben meines Wissens dort schon nach den Schätzen gegraben und sind schließlich enttäuscht wieder abgezogen. Ich selbst habe diesem Gold nachgeforscht, ohne bislang auf seine Spur gekommen zu sein...

„Sie haben das Schahgraben also aufgegeben und sind Pflanzler geworden?“

Giebler's Recherchen in Boston.

Giebler verließ im Verlaufe der weiteren Unterredung, daß er eine Reise nach den Ver. Staaten eigens unternommen habe, um in Boston mit Keating zu unterhandeln...

„Das ließ viel zu wünschen übrig,“ erwiderte Giebler, „doch ersuhr ich genug, um mich zu der Annahme zu veranlassen, daß ich auf der richtigen Fährte bin.“

Das Gespräch dauerte etwa zwei Stunden und dann verabschiedete ich mich von Giebler mit dem Bewußtsein, daß der Mann bei aller seiner Offenherzigkeit viel mehr wußte, als er mitzutheilen für gut befunden hatte.

„Am nächsten Tage führte Giebler mich an der Wafer Bucht herum und zeigte mir die Stellen, an denen von den verschiedenen Expeditionen das Graben nach den verstaubten Reichthümern vorgenommen wurde.“

„Ich mag noch andere Ansichten haben, allein — gleichviel, ich werde Ihnen ein juwelenbesetztes Schwert und Ihrer Gattin den besten Diamanten aus dem ganzen Haufen schenken.“

Das Eisenbahnetz der Welt.

Von Jahr zu Jahr zieht sich das eiserne Netz dichter um den Erdball. Nicht nur, daß in den Kulturländern Europas die leeren Felder auf den Eisenbahnarten immer kleiner werden, immer enger das Maschenwerk der Schienenstränge, um dienstwillige Werkzeuge der vorhandenen Kultur zu werden...

„Diese statistische Summe vertheilt sich folgendermaßen: Es entfallen davon auf: Amerika 302,860 km, Europa 277,748 km, Asien 67,822 km, Australien 25,615 km, Afrika 20,114 km.“

Von den amerikanischen Bahnländern entfallen auf die Vereinigten Staaten allein 304,576 Kilometer, also etwa 1/3 der Gesamtlänge; damit hat die amerikanische Republik als positivstes Gemeinwesen den Weltreкорd mit ungeheurer Vorprung inne...

Table with 2 columns: Country, Length in km. Includes USA, Germany, France, etc.

Die Vereinigten Staaten haben insgesamt mehr Eisenbahnkilometer als ganz Europa zusammen. Ihr Ruhm verblaßt aber sofort, wenn wir die Eisenbahnlänge in Beziehung setzen zur Größe des Landes.

Darin sind die meisten europäischen Staaten den Amerikanern beträchtlich über. Es entfallen nämlich auf 100 Quadratkilometer Land — das mag so ungefähr der Ausdehnung von Berlin ohne Vororte entsprechen — nur 3,9 Kilometer Eisenbahn.

Table with 2 columns: Country, Length in km. Includes Belgium, Germany, France, etc.

Dann fällt die Verhältnißzahl langsam, um schließlich ihre geringsten Werthe in den riesigen, schwach bewohnten Ebenen des europäischen Rußlands mit 0,9 Kilometer und den Stein- und Eiswüsten Norwegens mit 0,6 zu erreichen.

Wieder ganz anders sieht das Bild aus, wenn wir die Kilometerlänge in Beziehung setzen zur Bevölkerungsdichte.

Es fallen auf je 10,000 Einwohner an Eisenbahn in:

Table with 2 columns: Country, Length in km per 10,000 inhabitants. Includes Sweden, Switzerland, etc.

Diese Zahlen sind sehr instruktiv. Es fällt uns auf, daß die höchste Ziffer das dünn besiedelte, aber hochkultivierte Schweden besitzt; dann folgt die ebenfalls nicht dicht besiedelte Schweiz mit ihrem enormen Fremdenverkehr...

Ganz andere Zahlen finden wir aber in exotischen Ländern, wo eben die Eisenbahnen viel mehr Pioniere der Zukunft als Vermittler des gegenwärtigen Verkehrs sind.

Table with 2 columns: Country, Length in km. Includes Australia, New Zealand, etc.

Einige sehr interessante Zahlen über die Anlagelosten seien noch herausgegriffen. In Europa kostet durchschnittlich das Kilometer Bahn 209,092 Mark, in außereuropäischen Ländern, wo der Grundwerb wenig oder gar nichts kostet, nur 143,374 Mark.

Die Zunahme betrug von 1895—1899 17,723 Kilometer oder 10,2 Prozent im Ganzen; davon entfallen auf Europa 26,327 oder 10,5 Prozent. Die Ausdehnung war also eine ziemlich gleichmäßige, ob wir Europa oder die exotischen Länder betrachten.

Gauner-Dialog.

„Aber Franz, Du bist jetzt kein beamteter! Nur b' Hofen und b' Stiefel san a biß schlech!“



„Ja, weißt, b' Hofen und b' Stiefel sanst host in kein Kaffeehaus umtauschen!“