Offener Schreibebrief von Lizzie Hanfstengel.

No. 52. Ich hen Ihne riepohrtet, wie mei Hauskliene gestart hot un ich kann Ihne jetzt sage, daß der Demmetsch, wo der Phil, was mein Hosband is, gemacht hot, zu en ganze Peil emaunte duht. Un dabei hätte Se emol die Wuth sehn solle, wo er noch gehabt hot! Er hot e Fehs am nächste Morgen gemacht, als wann er mich ufffresse wollt; denke Se nor emol, er duht alles an mich blehme un sagt, wann ich nit so e Schweinerei in den Haus gemacht hätt, dann wär das all nit gehäppend. Ich hen ihn off Kohrs e gute Kahling daun gewwe, awwer mit so en Feller is ja gar nicks anzufange. Ein Ding hot mich getruwelt. Wie ich Ihne gesagt hen, hen ich den Behsbrenner aus den Sittenruhm geschafft un hen ihn an die Gerret gemuhft un am folgende Dag is e Kält gewese, daß es einiges gebote hot. Ich hen off Kohrs in die Kitschen die Rehnsch immer retthatt gehabt, awwer in die annere Ruhms hot mer'sch nit stende könne. Do hot er off Kohrs widder en Kahs zum komplehne gehabt. Es is e Schehm, hot er gesagt, daß mer in sei eigenes Heim friere muß un mer hot die Kohlbinn noch ganz voll Kohle. Awwer wann e Frau das Schkroppfiewer hot, dann hot en Mann nicks mehr zu sage. Du treibst eim ja förmlich in den Saluhn; dort is es wenigstens warm un en Mann braucht nit zu friere. Jetzt hen ich emol heim stehn wolle, awwer hier kann ich's nit stende." Dann is er fort un so hen ihn den ganze Dag nit mehr gesehn. Ich hen mich widder an mein Schapp gemacht un do hen ich kei bische bei gefrore. Awwer ich hen en unglickliche Dag gehabt. Schon Morgens bei den Breckfest, do hen ich den Salsteller umgeworfe un do hen ich's gewißt, daß ich heut noch Trubel un Verdruß kriege deht. Ich sin kei bische suhperstitsches, awwer mit den Sals, das is e Fäckt. Ich hen iwwer die Geschicht so getrembelt, daß mich mei Kopp Kaffee aus die Hand falle hen losse un hen mich so verbrennt, daß ich fascht sillie geworde sin. Mei ganze Lehks ware sohr un ich hen mich Eul un Lahrd druff geschmiert un Katten Bätten drum erum gewickelt, daß ich gefiehlt hen, als wann ich zwei Bierkehgs mit mich erum deht schleppe. Ich sin widder an die Arbeit gange, awwer ich sin so stiff gewese, wie alles un wann ich mich hen bücke misse, dann hen ich immer kehrfull sein müsse, daß ich nit mei Bällenz verlore hen. Die Pickschers hen ich all von die Wahls erunner genomme un hen se uff die Launsch gelegt. Ich hen unner die Launsch mit mein nasse Räck gebutzt un do hen ich uff eemol die Krämps in mei linke Wade kriegt. Mit ein Schubbs hen ich mich uffpicke wolle un sin dabei so hart mit mein Kopp gege die Launsch gepuscht, daß all die Pickschers erunner gefalle sin un zwar grad uff mein Kopp. O mei, o mie, sell is awwer e Bescheerung gewese! Ich hätt nie nit gedenkt, daß mein Kopp so hart wär: die Pickschers sin all an mein Mugg verschmäscht un ich hen alliwwer Spintersch gehabt von den verbrochene Glas. Mit große Müh hen ich mich dann endlich uffgepickt un all uff eemol hen ich so en schreckliche Pehn in den Schmale von mein Bäck gehabt, daß ich laut hen hallern müsse. Wisse Se, was ich gehabt hen? en Heckseschuß hen ich gehabt, so was mer uff deitsch en Lumpehko rufe duht. Ich hen eins von die Kids zu die Wedesweilern geschickt un hen se frage losse, emol reiteweg zu mich zu komme. Se hot mich dann e Pohrespläster uff mein Buckel gelegt un das hot gebrennt wie Feier, wann's am heißteste is. Die Pehns kenne Se sich gar nit denke, das war simplie fierfull. For lauter Pehns hen ich auch noch e schreckliches Hetteht kriegt un die Wedesweilern hot mich en nasse Räck drum gewickelt. Zum Iwwerfluß sin ich auch noch in en Karpettäck gesteppt un ich hen mich auch noch en Räck um mein Fuß teie losse. Jetzt war ich off Kohrs in e Schehp, daß ich nit mehr ans Hauskliene hen denke könne. Un wie hot mei Haus gequckt! Wei, ich hen's fascht nit mehr gekennt. Die Wedesweilern hot gesaat, das beste Ding, was ich duhn könnt, wär, daß ich mich ins Bett lege deht; sie deht den Philipp heim schicke un dann könnt der emol e wenig anpacke. Der Ettweis is ahlrecht gewese un unner die Zirkumstenzes hen ich auch gar nicks annerscht duhn könne. Ich sin in mei Klapp gange un es hot nit lang genomme, do is der Philipp komme. Ich hen eckspectet, daß er mich en diesente Rohst gewwe deht, awwer er hot nit. Er hot gesagt, er deht farrie for mich fiehle, awwer ich sollt mich nor nit worrije, er deht alles uffstrehtene. Well, er hot auch, awwer wie? Ich hen's ja erscht den annere Dag, wie ich widder aus den Bett sin, ausgefunne. Denke Se emol, is der Feller her gange un hot den Behsbrenner widder in den Sittenruhm mitays en Karpet uffgesetzt un hot e Feuer gestart, daß mer en Ochs dabei hätt rohste könne. In den Parlor hot er Kindlingwutt gemacht un das ganze Haus hot geguckt wie e Tschippsfietent. All mei Schaffe un mei Worrie is vor nattings gewese un ich hen also grad noch emol von vorne anfange könne. Do hen ich gar nicks spreche könne, ich hen so sick at Hart gefiehlt, daß ich gegreint hen, wie e Behbie, wannn's Hundche ihn sei Schelliebrot eweg frißt. Ich hen gegreint, daß mich die Tiehrs nor so erunner gelaufe sin, als wie e Sink. Awwer denke Se, der Philipp wär getotscht gewese? Nosser, gelacht hot er un is deirekt zu den Wedesweiler gange. Ei tell juh, ich hen mei Last mit den Feger.

Mit beste Riegards Juhrs
Lizzie Hanfstengel.

Ein Nest aus Nähnadeln.

In Aachen wurde vor ungefähr einem Jahre ein Taubennest entdeckt, das sich heute, wie Herr Schmitz in der Zeitschrift „Natur und Offenbarung" berichtet, im Kollegium zu Sittard befindet, da es seinesgleichen wohl nicht so leicht wieder giebt. Ein Taubenpaar hat sich nämlich die seltsame Liebhaberei erlaubt, sich ein Nest aus — Nähnadeln herzustellen. Der Besitzer der Thiere hatte ihnen reichlich Stroh und Heu bereit gelegt, als sie sich zum Nestbau bereiteten, sie aber holten das ganze Material aus dem Schutthaufen einer benachbarten Nadelfabrik. Das Nest war, obschon die Nadeln ganz wahllos mit den Spitzen nach allen Richtungen, zusammengestellt worden, doch so gut gemacht, daß beim Wegnehmen desselben nur wenige Nadeln herausfielen. Der Umfang des Nestes beträgt 58 Centimeter. Es ist sechs Centimeter hoch und wiegt 149.6 Gramm. Es besteht aus 1000 bis 1100 Nadeln von 72 Millimeter Lange, die, da sie auseinander geschnitten werden sollten, je zwei Spitzen und in der Mitte zwei Oesen haben. In dieser Folterkammer waren ganze fünf oder sechs Daunen eingefügt. Das Weibchen legte denn auch pflichtschuldigst die Eier und bebrütete sie abwechselnd mit dem Männchen. Vor dem Ausschlüpfen der Jungen wurde das Nest ausgehoben, doch wären die kahlen, nackten Thierchen darin auch sicher zu Grunde gegangen. Was das Taubenpaar zu diesem sonderbaren Baumaterial hintrieb, ist nicht so leicht zu verstehen, sicherlich nicht etwa eine hervorragende Intelligenz. Wahrscheinlich hielten die Thiere die angerosteten Metallstückchen für Reisig und benützten die gute Gelegenheit, alles Material so schön auf einem Häufchen beisammen zu finden. Später benützten sie immer Heu und Stroh zum Nestbau, wie es sich für ehrsame Tauben geziemt.

Uebertrumpft.

Ein Engländer erhielt eines Tages auf einem überfüllten amerikanischen Dampfboote seine Lagerstätte in ein und derselben Kajüte mit einem nicht angenehmen Yankee. Am nächsten Morgen verließ letzterer zuerst seine Hängematte und da er auf dem gemeinschaftlichen Waschtische die Zahnbürste nebst Zahnpulver seines Kajütengenossen liegen sah, so fiel er ohne weiteres darüber her und machte davon in aller Gemächlichkeit Gebrauch. Der Engländer sah die ganze Prozedur mit an und ärgerte sich gewaltig über die Unverschämtheit Bruder Jonathans, sagte indeß kein Wort, sondern stellte sich, als ob er schliefe, sann aber dabei auf Rache. Als der Yankee mit Waschen und Ankleiden fertig war und es sich gemüthlich machte, stand auch der Engländer auf, bot dem Amerikaner einen Morgengruß, nahm dann ein mit Wasser gefülltes Waschbecken und begann seine Füße darin zu baden, dann ergriff er die Zahnbürste und bürstete dieselben damit nach Herzenslust. Dem Yankee, der diese Fußwäsche mit Staunen verfolgte, wurde etwas ungeheuerlich zu Muthe und zuletzt, um womöglich Beruhigung zu erlangen, bemerkte er gegen den Engländer: „Das ist der schmutzigste Gebrauch, den ich je von einer Zahnbürste machen sah; Sie haben sich jedenfalls vergriffen?" — „Ganz und gar nicht," erwiderte der Gefragte; „es ist meine gewöhnliche Fußbürste, womit ich mir tagtäglich Füße und Zehen reinige." Der Yankee verließ schleunigst das Gemach.

Reitende Kellner.

Die Gastwirthe sind heute um die Auswahl von „Zugmitteln" durchaus nicht verlegen, auf „reitende Kellner" ist aber doch noch keiner gekommen, trotzdem sie schon einmal in Berlin zu finden waren. Ende der dreißiger Jahre hatte der Weinhändler Louis Drucker — ein Berliner Original — den Englischen Garten, Alexanderstraße 26, übernommen. Drucker, der auch schon in seinen alten Lokalen in der Roß- und Poststraße die Gäste mit allerhand Humor erheitert hatte, eröffnete das neue gleichfalls mit verschiedenen Scherzen. Dahin gehörten vor allem die reitenden Kellner. In grünem Rock und rothen Beinkleidern saßen sie auf kleinen, litauischen Pferden, deren Köpfe Blumen umwanden. Mit Tassen und Gläsern ritten sie durch den Garten und bedienten die Gäste und bedienten so geschickt, daß selten nur ein Tropfen vorüberfloß. Natürlich ging „tout Berlin" nach der Alexanderstraße, die reitenden Kellner zu sehen.

Unsere Landstraßen.

Vor der Aera der Eisenbahnen. Nationale Heerstraßen in den Pioniertagen. Wirken der Good Roads Association. Straßenbau.

Hast Du, lieber Leser, jemals eine Fuß- oder Wagentour durch Kentucky gemacht? — Nein? — Gut, dann kämpfe jedes Sehnen nach einer solchen in Deiner Brust nieder und sei standhaft gegen jede Versuchung. Unterliegst Du dennoch der Versuchung und durchwanderst auf Schusters Rappen den „blutigen Grund", so ärgern Dich nur die schlechten Wege, die acht Monate im Jahre grundlos und häufig durch ausgetretene Gewässer versperrt, in der übrigen Zeit des Jahres unter einer fußhohen Staubschicht begraben und von der glühend heißen Sonne ausgedorrt sind.

Unternimmst Du aber die Tour per Fahrrad, zu Pferd oder zu Wagen, dann findest Du den Anreiz zum Schimpfen nicht blos in den schlechten Wegen, sondern mehr noch in der Ausplünderung, der Du an jeder Mauthstelle ausgesetzt bist. Und in Kentucky giebt es gar viele Schlagbäume!

Es wäre aber unrecht, wollte man den Staat Kentucky als besonders abschreckendes Beispiel mit Bezug auf schlechte Verkehrswege dem Lande vor Augen halten. Das obige Bild paßt auch auf jeden anderen in unserem Sternenbanner verewigten Staat, denn ein recht wunder Punkt im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten sind die zweifelhaften und ungenügenden Kommunikationswege.

Die Weißen, welche nach Nordamerika kamen, fanden bei den rothen Bewohnern nichts, das ihnen sonderlich imponirt hätte. Das Land war eine undurchdringliche Wildniß, durch die nur der Büffel oder der flüchtige Fuß des Indianers sich einen Pfad gebahnt hatte und der jeder Fuß breit Boden von der Civilisation abgerungen werden mußte. Wer in der frühen amerikanischen Geschichte belesen ist, kennt die ungeheuerlichen Schwierigkeiten, die sich in den Kriegen den Truppenbewegungen, dem Vorwärtskommen der Artillerie und des Trains entgegenstellten. Aber soweit brauchen wir nicht einmal zurückzugreifen. Die alten Einwanderer, welche schon vor der Aera der Eisenbahnen in's Land kamen, können von den Beschwerlichkeiten ihrer Reise landeinwärts ein Lied singen. Der große unförmliche Planwagen, den der Volksmund treffend Prairie-Schooner getauft, durchquert heutigen Tags noch die pfadlosen Prairien des Westens.

Die Central-Regierung in Washington war sich übrigens wohl bewußt, daß das Gebiet westlich vom Ohio nicht eher als fester Besitz angesehen werden konnte, als bis gute Kommunikationen die Möglichkeit gewährten, zur Abwehr eines Feindes schnell herbeizueilen. Da die Staaten aber nicht geneigt waren, zur Anlage einer nationalen Heerstraße Zuschüsse zu leisten, so übernahm die Bundes-Regierung den Bau eines Netzes von Straßen, welche den Osten mit dem Westen, die Hauptstadt des Landes mit den entferntesten Besitzungen verbinden sollte.

Zwei große Heerstraßen wurden in's Auge gefaßt, und zwar sollte die eine von Baltimore ausgehen und über Wheeling, Cincinnati nach St. Louis führen, und die zweite von Maine herunter die Atlantische Küste entlang. Das erste Projekt wurde fast ganz verwirklicht, die „Atlantic Coast Road" aber nur von Bangor bis Houlton, Me., ausgebaut.

Für die Chaussee von Ost nach West wurden vom Congreß nach und nach 14 Millionen Dollars verwilligt, eine Summe, beinahe so groß wie die, welche für die Provinz Louisiana bezahlt wurde. Es bestätigt das die alte Wahrheit, daß es beinahe soviel kostet, ein unkultivirtes Land zugänglich zu machen, zu erschließen, als es zu kaufen. Und was von der Provinz Louisiana im Großen galt, gilt heutigen Tags noch von jedem County und jedem Township, das von der Verbindung mit der Nachbarschaft abgeschnitten ist, im Kleinen. Ebenso wahr ist es aber auch, daß gute Kommunikationswege den Werth der Ländereien verdoppeln.

Sieben Millionen Dollars, die Hälfte der vom Kongreß für Wegbauten verwilligten Summe, wurde allein auf den Bau der Cumberland Road, die von Cumberland, Md., bis in's Herz des Louisiana Ankaufs, nach St. Louis führte, verwendet. Die Kosten für dieses großartige Werk wurden gänzlich von der Ver. Staaten Regierung getragen, und wenn auch die 700 Meilen lange Straße an ihrem westlichen Ausläufer nie ganz vollendet wurde, so war es nichts desto weniger das größte derartige Unternehmen, welches von der Bundesregierung je ausgeführt wurde. Die Straße führte durch die Hauptstädte von Ohio, Indiana und Illinois und ihre Baukosten stellten sich im Durchschnitt auf $10,000 per Meile. Nie wieder hat die Bundes-Regierung den Bau von Heerstraßen auf eigene Kosten übernommen, überließ die Fürsorge vielmehr den einzelnen Staaten und diese wälzten die Lasten auf die County-Verwaltungen und kleineren Kommunen ab. Die Folge war, daß jedes einheitliche System fehlte, die Kommunen gingen über ihre Grenzpfähle nicht hinaus und nicht immer baute das County weiter, wo das Nachbar-County aufgehört hatte.

Das fast in allen Staaten bestehende Gesetz, wonach jeder gesunde Mann im Alter von 21 bis 45 Jahren zehn Arbeitstage im Jahr dem Landstraßenbau widmen oder einen Stellvertreter stellen mußte, erfüllte so lange seinen Zweck, als der ganze Wegebau nicht viel mehr war als das Fällen von Bäumen, das Ausroden der Stumpen oder das Ebnen des Bodens. Das Gesetz ist längst veraltet und ein todter Buchstabe. Die Städter sowie die Bewohner der inkorporirten Ortschaften haben sich von diesem Frohndienst schnell befreit und die Farmer haben es nie besonders schwierig gefunden, sich davon zu drücken. Höchstens beim Materialverkauf zeigen sie ein lebhafteres Interesse und größeren Eifer.

Der mit dem Wachsthum der Bevölkerung entsprechend zunehmende Verkehr verlangte stärker gebaute Straßen, und da hörte die Geschicklichkeit des ländlichen Erbauers von selbst auf. Jetzt begann die Aera der Zollstraßen, die von Privat-Gesellschaften gebaut wurden, welch' letzteren das reisende Publikum auf Gnade und Ungnade ausgeliefert wurde. Die kommerzielle Ausbeutung erforderte, daß nicht zu viele Straßen gebaut und die Unkosten für die Instandhaltung nicht zu hoch wurden, und lag hier und da der gute Wille zur Anlage von Kommunalstraßen vor, so wußten die Turnpike Companies diese Absicht häufig mit Erfolg zu hintertreiben. Und doch ist der Vortheil, den ein zweckmäßig angelegtes und wohl unterhaltenes Netz von Straßen gewährt, unermeßlich. Wenn auch gegenwärtig die Entwickelung der Eisenbahnen die großen Kunststraßenzüge in den Hintergrund gedrängt haben, so behaupten sie als Saugadern des Eisenbahnverkehrs noch immer eine hervorragende Stelle.

Das Verdienst, durch eine unausgesetzte Agitation das Verständniß für gute Landstraßen bei der großen Masse des Volkes und bei den Behörden geweckt zu haben, gebührt der „National Good Roads Association", die, von fortschrittlichen Landwirthen gegründet und aus kleinen Anfängen hervorgegangen, jetzt über 26 Staaten ausgedehnt ist und ihren Centralsitz in Chicago hat. Die einzelnen Staaten — Alabama, Californien, Colorado, Florida, Georgia, Illinois, Iowa, Idaho, Kansas, Kentucky, Maryland, Michigan, Minnesota, Montana Mississippi, Missouri, Nebraska, New Jersey, New York, Nord Carolina, Ohio, Süd Carolina, Tennessee, Virginia, Washington und Wisconsin — — sind im Verwaltungsrath, der aus Präsident W. H. Moore, Sekretär R. W. Richardson und Schatzmeister Edward A. Potter besteht, durch je einen Vice-Präsidenten vertreten.

Eine lebhafte Agitation wurde mit Hilfe der Presse entfaltet; keine Zusammenkunft von Farmern, und wäre sie noch so klein gewesen, ging vorüber, ohne daß der Eine oder der Andere auf die Ziele und Zwecke der Good Roads Association aufmerksam gemacht und die Versammlung für dieselbe zu gewinnen suchte. Auf diese Weise kamen die Staatsverbände zu Stande, welche die Agitation in die Legislaturen trugen, während der Nationalverband in den Hallen des Kongresses eine wohlthätig wirkende Lobby unterhielt. Diese politische Thätigkeit hatte reiche gesetzgeberische Resultate erzielt.

Die Wegbaugesetze der meisten Staaten zielen entweder auf ein direktes staatliches Eingreifen, wobei die Staaten den Bau selbst übernehmen, oder auf eine staatliche Beihilfe ab. Eine kurze Zusammenstellung dessen, was im Berichtjahre 1901—1902 auf legislativem Wege zur Schaffung guter Verkehrsstraßen geschehen, läßt die Ausdehnung des Werkes ersehen und gewährt für die Zukunft die besten Hoffnungen. Minnesota, Wisconsin und Californien haben durch Annahme von Verfassungszusätzen die konstitutionellen Schranken niedergerissen, die wirksamen Wegbaugesetzen entgegenstanden.

Massachusetts, Indiana, Minnesota, Pennsylvanien, Tennessee, Wisconsin und Missouri haben auch Bondemissionen für Wege- und Brückenbauten veranstaltet. Allen voran steht Massachusetts mit einer Ausgabe von $500,000 vierprozentiger Bonds, die 30 Jahre laufen. Die County-Kommissäre von Minnesota wurden zur Ausgabe von vierprozentigen Schuldscheinen, nach zehn Jahren einlösbar, ermächtigt, um damit die Straßenbauten zu bezahlen. Auch darf jede Stadt von 50,000 Einwohnern und darüber Brückenbonds verausgaben. In Tennessee, Wisconsin und Mississippi können die Counties mit den Städten gemeinsam beim Brücken- und Wegbau vorgehen.

Einen großen Triumph errang die „National Good Roads Association", als es ihr im Jahre 1892 gelang, die Bundesregierung wieder für die Sache zu interessiren. Dieselbe hatte sich, seitdem sie 1832 den Bau der National Road eingestellt, in keiner Weise im Straßenbau engagirt. Vor elf Jahren stellte der Kongreß eine kleine Summe Geldes für eine Untersuchung über Landstraßen zur Verfügung. Das veranlaßte die Einrichtung der „Office of Public Road Inquiries", die, wie überhaupt Alles, was auf Straßenbauten Bezug hat, zum Ressort des Ackerbau-Sekretärs gehört. Verwilligungen hierfür wurden seitdem regelmäßig gemacht und seit einigen Jahren sind dieselben groß genug, um eine beschränkte Regierungshilfe bei Straßen-Konstruktionen zu gewähren.

Um den Werth der Materialien, die beim Bau zur Verwendung kommen sollen, wissenschaftlich festzustellen, hat das Ackerbau-Departement in der Bundeshauptstadt ein Laboratorium eingerichtet, das unter Leitung des Professors L. W. Page, der vordem an der Harvard Universität wirkte, steht, und woselbst Material, besonders Gestein, auf seine Festigkeit und Verwendbarkeit geprüft wird.

Um die Resultate der Laboratoriumarbeit praktisch erproben zu können, läßt der Direktor der „Office of Public Road Inquiries" mit Hilfe der lokalen Behörden in vielen Staaten auf kurze Strecken Straßen anlegen, die natürlich in jeder Beziehung mustergiltig und unter Berücksichtigung der fortschrittlichsten Normen der Technik gebaut werden. Damit will die Regierung nicht blos etwas zu den Lasten beitragen, sondern auch auf so viele Interessen als möglich einwirken. Die Kommunität, durch welche die Straße durchgelegt wird, hat daran natürlich das größte Interesse und man erwartet von ihr, daß sie die Arbeitskräfte und das in der Nähe gefundene Material liefert. Die Eisenbahnen, die den Werth guter Straßen nach ihren Stationen zu schätzen wissen, gehn deshalb gern auf die Vorschläge der Regierung ein und befördern Maschinen und Material, das weit hergeholt werden muß, zu nominellen Tariffätzen oder ganz frei. Aehnliche Beihilfe leistet der Materialhändler, der Maschinenfabrikant, die Zuchthausverwaltung, die in vielen Fällen von den Insassen das Material bearbeiten läßt.

Die Beihilfe, welche die Bundesregierung leistet, ist wirklich und relativ unbedeutend, aber bei aller Geringfügigkeit des Zuschusses ist es möglich gewesen, solche „Object-Lesson Roads", wie der bezeichnende Name lautet, in großer Zahl zu bauen. Sie haben sich als sehr nützlich erwiesen nicht blos dadurch, daß sie die wissenschaftliche Seite der Frage darthaten, sondern auch die praktische und ökonomische.

Die Regierung hat ihre Aufmerksamkeit auch der Region der Felsengebirge zugewandt und sucht dort die Anlage von Straßen nach besten Kräften zu fördern. Der schauerliche Zustand der sog. „Mining Roads" macht den Transport besonders schwierig und kostspielig und ein wissenschaftlicher Mitarbeiter der „Road Inquiries Office" hat ausgerechnet, daß das auf diese Weise weggeworfene Geld in fünf Jahren hinreichen würde, um das ganze Felsengebirge vom Ostabhang bis zur pacifischen Küste mit einem Netz moderner Straßen zu durchziehen. Erst dann können die unermeßlichen Mineralschätze gehoben werden. Die Bundesregierung ist ferner durch den Bau einer neuen Straße im Yellowstone Park mit gutem Beispiel vorangegangen. Colorado hat den berühmten Ute Paß ausgebaut, die Marshall Basin Road angelegt und andere Straßen verbessert, während nach dem Imogene Peak, nach Ouray und Silverton neue „Toll Roads" gebaut worden sind. Die zum Pike's Peak führende Straße wird, seitdem die Bahn hinaufklettert, nicht mehr so stark frequentirt.

Es erübrigt jetzt noch, des Landstraßenbaues im Süden zu gedenken und der Resultate, die durch die Verwendung von Sträflingsarbeit erzielt worden sind. Dieselben sind äußerst günstig. Die Verwendung von Sträflingen zu Straßenbauten ist in den Südstaaten über das Versuchsstadium hinaus und kann als feststehende Einrichtung in den folgenden zwölf Staaten betrachtet werden: Alabama, Arkansas, Florida, Georgia, Kentucky, Louisiana, Mississippi, Nord- und Süd-Carolina, Tennessee, Texas und Virginien. Am ausgedehntesten ist die Benutzung dieser Arbeitskraft in Georgia, Tennessee, Texas, den beiden Carolinas und Kentucky in abwärts gleitender Skala. In Californien werden die Sträflinge nur in den Steinbrüchen verwendet, die von hohen Stockaden umgeben sind. Das aus den Brüchen gewonnene Material wird nur zu Wegebauten benutzt und zwar sind die Kosten um die Hälfte niedriger, als würden freie Arbeiter, die noch dazu überaus schwer zu haben sind, die Arbeit verrichten.

Die Gesetze sind in den verschiedenen Staten verschieden und den jeweiligen Verhältnissen angepaßt. In manchen Counties werden sogar Untersuchungs-Gefangene herangezogen, weil die Verpflegungskosten im „Road Camp", woselbst die Insassen das Kochen, die Wäsche etc. selbst besorgen und Krankheitsfälle fast nie vorkommen, sich niedriger stellen als im Gefängniß. Werden die Leute freigesprochen, so erhalten sie eine Geldentschädigung, die dem Taglohn freier Straßenarbeiter entspricht. Im Falle ihrer Verurtheilung wird die Zeit der Untersuchungshaft von der Strafe in Abzug gebracht.

Die Kosten für den Unterhalt der Gefangenen rangiren von 15 bis 50 Cents pro Tag und da der Taglohn freier Arbeiter im Durchschnitt 85 Cents beträgt, so läßt sich unschwer ersehen, welch bedeutende Ersparnisse erzielt werden. Dabei wird der Süden schnell mit einem Netz vorzüglich gehaltener Straßen durchzogen. Einen besonders hohen Grad der Vollkommenheit haben die Straßen in Richland County, S. C., erreicht, woselbst durch Vermischung von Thon und Sand eine Deckschicht hergestellt wird, die eine außerordentliche Härte erreicht und der schwersten Belastung Stand hält. Dieses Material hat außerdem den Vorzug der Billigkeit, denn während bei Macadam die Kosten sich auf $2000 bis $3000 per Meile belaufen, haben die Sträflinge 200 Meilen Straßen von 25 bis 30 Fuß Breite aus Thon und Sand zum Kostenpunkt von $300 per Meile fertiggestellt. Die Reparaturen erfordern nicht über $10 per Jahr und per Meile.

In Shelby County, Tenn., mit Memphis als Countysitz, wird grober Kies benutzt, der in einer Dicke von sechs bis acht Zoll aufgeschottert und festgewalzt wird. Die 350 Meilen Landstraßen, welche fast ausschließlich mittelst Sträflingsarbeit hergestellt worden sind, haben einschließlich Erlangung der Wegerechte rund $800,000 gekostet. „Gravel Roads" finden wir auch vielfach in Georgia.

In Mecklenburg County, N. C., hat man dagegen fast ausschließlich macadamisirte Straßen und um das kostspielige Pflaster möglichst zu schonen, läuft neben dem Macadam ein Straßenzug aus festgestampfter Erde, welcher Theil bei trockenem Wetter benutzt werden muß.

Ich habe im Vorstehenden nur einige wenige Beispiele aufgeführt, die aber einen Einblick gewähren, welchen Umfang der Straßenbau im Süden mittelst Sträflingsarbeit schon angenommen hat.

Zum Schluß möchte ich die Worte wiederholen, die Herr A. H. Longino, der Gouverneur von Mississippi, am 17. September 1901 vor dem „International Good Roads Congreß" in Buffalo sprach:

„Die Wichtigkeit guter Landstraßen erscheint mir so augenfällig, so selbstverständlich, daß eine Erörterung hierüber nur eine Erörterung der Wahrheit ist. Soviel wir auch Eisenbahnen, Flüsse und Kanäle als Transportadern des Handels schätzen, sind dieselben nach meinem Dafürhalten von geringerer Wichtigkeit für die Menschheit, für die Massen des Volkes und für alle Klassen desselben als gute Landstraßen."

Carl Pletz.

„Im Gefängniß.

Ein heiteres Geschichtchen hat sich im Augsburger Landgericht zugetragen. Wie auch an anderen Gerichten ist es dort üblich, daß ein abwesender Justizbeamter durch Aufhängen einer Tafel an der Thür: „Auf Kommission", „Auf Reisen" oder „Im Gefängniß" den Grund seiner Abwesenheit kenntlich macht. So hing denn auch eines Tages an der Thüre des Untersuchungsrichters Landgerichtsraths X. unter dessen Namenschild eine Tafel „Im Gefängniß". Zufällig kam nun an dem Tage ein auf eine spätere Zeit vorgeladenes Bäuerlein. Dasselbe las den Namen, dann die Aushängetafel, und zog dann leise brummend wieder ab. Zum Termin erschien es nicht und deshalb sollte es nun zur Rechenschaft gezogen werden. Wie erstaunte man aber, als man hörte, der Mann sei dagewesen und ohne die Zeit der Vorladung abzuwarten, wieder gegangen. Die Aufklärung gaben die Worte: „Jo, i hän g'lese, dasch de Herr Landg'richtschrat uig'gesperret ist und do hän i mer denkt, sie lasset ihn do so glei' nel wiederausse!" — —

Ein Eskimo-Poem.

Zu einem Bild, das eine Eskimoschöne darstellt, dichtet man in der Kopenhagener Sonntagsp.:

Von Seehundsfor'leins leben sie,
Am eis'gen Pol die Eskimi,
Und manche drunter treiben's so,
Daß sie die reinsten Freßkimo.
Hingegen siehet voller Freud
Ein jeder gern die Eskimaaid.
Sie singt am Meere sehnsuchtsvoll
Ein Liebeslied in Eskimoll.
Im Hintergrunde hört es an
Ihn sie verliebt der Eskimann.
Ach gerne küßt' er manche Stund
Den tranigsüßen Eskimund.
Doch nach dem Süden steht ihr Sinn,
Was soll ihr all die Eskiminn'?
Für einen andern schwärmet sie,
Ihm gilt die Eskimelodie.
Drum wendet sie den Rücken zu
Dem unglückselgen Eskimu.
Wie sieht er drob so elend aus,
Hab' doch Erbarmen Eskimaus;
Setz dies grausame Spiel nicht fort,
Sonst treibt es ihn zum Eskimord;
Schenk ihm dein Herz und sei ihm gut,
Dann kriegt er wieder Eskimuth.
An deine Brust, voll deines Lobs,
Sinkt dann dein treuer Eskimops.

Eine originelle Anzeige bringt ein Blatt in Bayern. Da heißt es: Gestern hat mir meine Frau zum Andenken an meinen Namenstag das rechte Trommelfell zerschlagen, so daß ich jetzt nicht gut höre; und weil ich nun schlecht höre, so leiste ich auch keine Zahlung mehr für dieselbe und warne jedermann, ihr auf meinen Namen etwas zu borgen. Gg. Schuberth, Bürstenmacher.

* * *

Das Osnabrücker Tageblatt vom 14. März enthält folgenden Standesamtsbericht: „Aufgeboten. Bauchtechniker Walter S. in Magdeburg mit Wilhelmine H. hier." Die Bauchtechniker nannte man früher Eßkünstler.

* * *

Ein Chicagoer behauptet, akademische Bildung verderbe einen Mann für's Geschäft. Jetzt weiß man's endlich, warum es in Chicago so viele gute Geschäftsleute giebt.

* * *

Das, was wir wirklich sind, sind wir nur wenn wir allein sind.