

Offener Schreibbrief von Lizzie Hanfstengel.



No. 562. Die Wedesweilern hat so ehaut e Woch zurück zu mich gesproche: „Lizzie, hat se gesagt, du bist jetzt schon so viel bei annere Lehdies inweitet gewese un es is jetzt Zeit, daß du auch amal entertehe duhst. Du weihst gut genug, daß ich nids for Parties kehre, annere es is amal in Saffeeithee den Weg un ich denke du hast no chnit an das gedent.“

„Wedesweilern, hen ich gesagt, ich muß sage, daß ich von die Männers in Saffeeithee nit viel weiß un ich sin froh, wenn du mich in den Riegard e wenig postte duhst. Ich sin ja auch perfeltie willing ebdes zu duhn, ich weiß blos nit was un wenn du mich da ebdes fuchtsche dehst, deht ich es artig epriefsche. Du weihst gut genug, daß ich nit als en Sponscher angengudt sein will un in die erschte Lein nit von die Lehdies, wo einem so artig neis un schön ins Gesicht sin un wenn mer fort is, dann lasse se kein gutes Haar an einem. Ich sin schuhr, daß se schon alle mögliche Niemarkt iwider mich gemacht hen un for den Riesen deht ich gleiche, amal ebdes feines zu mache. Gafsch du keine Ebidie von den was ich amal aufmache kann?“

„Das is iesig“, hat die Wedesweilern gesagt, „du gehst her ungehst hin un duhst mich un ell annere Lehdies zu e Piedro-Bahrtie inweite, das macht dich drei Lehdels, bitahs du als die Hofsteh kannst nit mit spiele; du duhst nur dazu sehn, daß die annere e gute Zeit hen, das meint daß es ebdes gehöriges zu esse gibt un daß plentie davon da is un daß das Sopper in die besiente Weg geföhrst werd. Sieh, Lizzie, das is grab, wo die Piedels als e Kuhl gewöhnlich fahst mit finne. Manche Lehdie hat nit genug zu esse, annere was se hat is eh nomber wonn; e zweite hat plentie, annere es duht nit nach den Herrde un nit nach den Frauche kehste; e dritte, hat alles föhst Kläß, blos werd es nit recht geföhrst. Wenn du en Suddje mache wißt, so daß niemand fahst mit dich finne will, dann mußt du wie ich schon gesagt hen nids hen, wie gute Hbbdels, plentie davon un e eh nomber wonn sörwih. Dann sin se all fättisheit un du werst nit en Kid höre. Dann is annere noch e anneres Ding: Du mußt auch Preises bei den Kadschele gewive. Du mußt en erschte Preis un en zweite Preis un en Duhbiepreis hen un hier is wo auch viele Lehdies en Mistehst mache. Die mehrsche deute, wenn se in den Zehn Centstohr gehn un laufe da izing en Dräsch zusamme, das is gut genug, annere das is nit der Käs. Es muß ebdes sein was en Walljuh hat un der zweite Preis muß e wenig besser sein wie der erschte un der Duhbiepreis e wenig besser wie der zweite Preis sein. Du weihst, wer den Duhbiepreis kriegt duht, der is sohr, annere wenn die Lehdie dann ebdes schönes kriegt duht, das macht se iwider besser fühle un duht se mit ihren harte Glid iwider ausföhne. Wer den erschte Preis kriegt, der fühlst so praut, daß er mit en Säd Vienots fättisheit war. Die Lehdie, wo den zweite Preis gewinne duht, die deht immer, daß se schuhr genug den erschte Preis verdient hätt un wenn se dann ebdes kriegt duht, was schiep is un schiep gude duht, dann werd se so sohr, daß se nie nit e gutes Wort for deine Partie zu sage hat. Du mußt also in den Kiepscht artig fehrfull sein.“

Ich muß sage, ich hen die Hälfst nit verstanne, was die Wedesweilern gesagt un gemeint hat; das kommt davon, wenn mer so wenig Espierienz in den Saffeeithee Leide hat. Ich hen for den Riesen gesagt: „Wedesweilern, du bist immer e gute Freund von mich gewese un du berst nit bös drivore fühle, wenn ich dich frage, ob du alles for mich errechne wißt. Du weihst, daß ich for die Espenzes nids gewore; ich will daß Jedes fättisheit is un du bist besser in so Sache gepohstet. For den Riesen sag ich, lauf du die Preises, oder du das Sopper un fids du alles, was zu fids is; laß die Wills all zu mich schide un ich bezahle for. Ich weiß, daß es e ganze Latt Arbeit is, annere ich wer'n schon iwider amal ihnen mit dich un du weihst Freunde solle sich immer esse.“ Die Wedesweilern hat mich gepremmt daß se mich helfe wollt un daß ich mich um nids zu battere hätt, als wie for das Roche un das Söhrfe.

Das hat mich föhst recht gefuht un mer hen uns gleich hingeseht un hen die Lehdies ausgepidt, wo zu meine erschte Partie inweitet sollte wern. Da hen ich auch iwider ausgefunne, daß ich von so Sache gar nids verstehe duhn. Ich hen in die erschte Lein die Missus Käsbier propohst, weil die mich auch zu ihre Partie inweitet gehabt hat. Die Wedesweilern hat annere gesagt, die deht gleich ausgefott wern. Die hätt mich nur gefragt zu komme, weil e annere Lehdie, wo se schon e Woch zurück inweitet gehabt hat, frant geworde is un se hätt niemand annerscher finne könne, for e Soppstitt. Das hen ich off Rohes auch nit gewiht. Well, hen ich gesagt, dann besser frag ich die Miß Schlambeß, bei die sin ich schon zweimal gewese. Nidstommeraus, sagt die Wedesweilern, die hat dich blos for den Riesen inweitet, weil se wißt, daß wenn du komme duhst, die Missus Kaltwasser nit komme deht. Die Schlambeß kann nämlich die Kaltwasser nit ausstehn un duht se immer nur for Diezenje Sefhs frage. Wenn die Kaltwasser annere höre duht, daß du kommst, dann duht se sich edsjuhe, weil ihr alter Mann deinem Philipp noch fuzig Dahler schuldig is. Wedesweilern, hen ich gesagt, bid du die Lehdies aus un ich sin mit allem was du duhn duhst fättisheit.“ Das hat se egriet zu duhn un jeht wolte mer amal sehn, was ich for e Partie kriegt. Mit beste Riegarde

Yours Lizzie Hanfstengel.

Ein Geschäft „unter Brüdern.“

Fremder (hastig eintretend): Mein Herr, Sie sind gewiß gern bereit, Ihr Leben zu versichern! Dieses Padet enthält Dynamit; ich verkaufe es Ihnen für fünfzig Dollars. Sie schähen Ihr kostbares Dasein gewiß viel höher — aber ich bin bescheiden.“



Bankier: „D, es ist nicht dehalb! Aber wenn ich Ihnen gefällig sein kann — hier mit Vergnügen.“



Fremder: „D, keine Geschenke! Ich nehme die Kleinigkeit als wohlverdienten Lohn dafür, daß ich Ihr Leben gerettet.“

Jeder für sich: „So, die Sache ist gemacht; wart', mein Junge, Du wirst spiken!“



Bankier: „Alle Wetter! Nicht mal wirkliches Dynamit, sondern ganz ordinärer Reisfand.“



Der Fremde daheim: „Bomben und Petarden! Streusand, ganz kommuner Streusand! Der Kerl verzehrt das Geschäft; noch besser!“

Unter Luftschiffrenten. A.: „Was macht eigentlich unser gemeinsamer Freund Kunde?“ B.: „Ach, der kann nicht mehr mitreden, der treibt sich ganz aeroplanlos in der Welt herum!“

Gefährlich. A.: „Sagen Sie mal, ist es denn wirklich so gefährlich, sich die Haare zu färben, wie die Aerzte immer sagen?“ B.: „Ja, sehr gefährlich. Mein Onkel hat sie sich ein einziges Mal gefärbt und da bekam er eine Wittwe mit sechs Kindern zur Frau!“

Schüttelreim eines Weintrinkers. Ich stell' mir gern noch eine kalt, hält' ich zu Hause keine Alt! E. P.

Das unterirdische London.

Willst du das oberirdische London kennen lernen, o Fremdling, so trachte zunächst das unterirdische zu gründen. Damit ist nicht etwa die ruhmvolle Gegend von Stundsbith und Steppen gemeint, obwohl die auch sehenswerth genug ist. Noch pingäus allsonntäglich Taufende hinaus und betrachtest mit Staunen und Bewunderung das Haus des Juweliers Harris und den Schauplay jener denkwürdigen „Belagerung“. Mr. Harris, in dessen Hause die Schieberei begann, scheint unten gute Geschäfte zu machen, aber die beiden oberen Stockwerke sind „zu vermieten“. Noch immer bewachen Polizisten den rückwärtigen Ausgang und halten die neugierige Menge fern. In malerischer Pose lehnt ein melancholisches Weib in der Haus Thür. Trauert sie um die gefallen Helden — oder hat sie irgendetwas mit dem Vermietten zu thun?

Nein, das unterirdische London, wovon hier die Rede sein soll, ist eine sehr wohlgeordnete Einrichtung, die tennen zu lernen weder schwer noch kostspielig ist. Viel hundert offene Mäuler kredes zur Oberwelt empor, deren gähneren Schlund unaufhörlich Menschen einschluckt, Menschen auspeit. Stürze dich todesmuthig hinein, o Fremdling, in den ersten besten geöffneten Schlund, fordere an der Kasse eine Fahrkarte nach irgendeinem anderen Punkte Londons, erlege deine paar Pence und — alles weitere findet sich. Du steigst eine Treppe hinab, man knipst dein Billet, ein Zug nimmt dich auf, rattert mit dir in das Dunkel eines Tunnels hinein, läßt dich auf der anderen Seite wieder aus. Du steigst eine Treppe hinauf, gehst über eine Brücke, schnoppst flüchtig einen Mundvoll frischer Luft, kommst auf eine schiefe Ebene, gleitest auf ihr eine schräge Röhre hinab, woraus dir ein warmer Probem entgegenquillt. Du stehst vor einem Lift, faum bist du drinnen, fährt er senkrecht mit dir hinab in die Tiefe. Schon fühlst du dich den Antipoden näher, da bricht aus einer freisunden schwarzen Öffnung mit Donnergepolter ein Zug hervor. Du hinein, der Zug fliegt mit dir ein paar Meilen durch eine horizontale Röhre dahin, du hinaus, links un die Erde, eine Treppe hinauf, rechts un die Erde, zwei Treppen hinunter, dann wieder eine Strecke in einer Röhre schräg aufwärts, hinein in den Lift — und hinauf ans Tageslicht. Es ist wahr, die Sache hat etwas Verwirrendes, Athembeklemmendes, aber wenn man hübsch stille hält und fein folgiam ist, macht sich schließlich alles von selbst. Will man sich nicht quodlos hundemüde laufen oder schweres Geld für Cabs verschahren, sind Underground und Tube nicht zu entbehren.

Wer sich ein paarmal auf gut Glück in das Getriebe hineingeführt hat, weiß in dem unterirdischen London bald Bescheid. Oder weiß sich doch mit Hilfe der überall aushängenden Pläne leicht zurechtzufinden. Natürlich muß man die Augen offen halten. Denn während man es in Berlin glücklich auf zwei Untergrundlinien geradelt haben, zählt London deren neun. Dazu anderthalb Duzend Fernbahnhöfen. Dazu eine Anzahl elektrische Trambahnen. Aber auch diese zweifelhäftigen Trambahnen durchqueren die innere Stadt nur unterirdisch. Damit ist die Möglichkeit gegeben, einen ungleich dichteren Verkehr als ihn Berlin hat, durch meistens viel engere Straßen und über schmalere Brücken sicher und fast spielend zu leiten. Was den Berliner Straßenverkehr so oft zu einem Schauspiel von niederdrückender Hilflosigkeit macht, sind ja nur die entlosten Wagenburgen elektrischer Trams, die sich schwerfällig und störend aneinander vorbeischieben. Die völlige Abwesenheit dieser meilenlangen, doppelten Verkehrsbehindernisse erhält den Verkehr in den belebtesten Londoner Straßen, die zum Theil auch die engsten sind, lebendig und flüßig. Ein oder zwei Policemen beherrschen hier mühelos, nur durch Heben und Senken der Hand und Herüber- und Hinüberbetreten, den Verkehr an Kreuzungspunkten, für die man in Berlin ein ganzes Kommando von Schutzleuten mit Hüpen und Pfeifen braucht. Dabei hat der Londoner Polizist noch Zeit und Fassung genug, auf jede Frage kurz, sachlich — und höflich! — Auskunft zu geben. Oder auch ungefragt — ich glaube, man muß es zweimal sagen — ungefragt einen hilflosen Passanten zurechtzuweisen. Dafür hat dann allerdings jede Straßenreinigung ihren hilfreichen Schutengel.

Reisende haben früher viel Abstrichtendes vom Schmutz der Londoner Untergrundbahnen zu erzählen gewußt. Das mag berechtigt gewesen sein, so lange sie mit Dampf betrieben wurden. Aber man hat die Nothwendigkeit der Elektrifizierung längst erkannt und sich nicht — wie man in hiesigen Deutschland zu thun pflegt — nu zunächst einmal ein Jahrzehnt und länger an dieser neugewonnenen Erkenntniß beaufacht; man hat die Elektrifizierung auch rasch und vollkommen durchgeführt. Seitdem ist kaum mehr ein Grund vorhanden, über aufallenden Schmutz zu klagen. Ganz London ist schmutzig, aber kann es dafür? Auch die rheinisch-westfälischen Industriefläche sind schmutzig, ebenso die im Saarrevier und in Oberschlesien. Es ist der Schmutz der Arbeit, den man sich ein-

weilen noch muß gefallen lassen. Wenn man in Deutschland erst gelernt haben wird, Elektrizität in genügender Menge zu erzeugen, ohne das Feuer und den Dampf zu bemühen, dann wird die industrielle Arbeit ein tabellos sauberes Geschäft werden. Uebrigens ist es in den Wagen der Underground durchaus erträglich, auch in der dritten Klasse. Die Wagen sind, verglichen mit den engen Berliner, von einer märchenhaften Breite — kürzlich habe ich mit eigenen Augen einen Betrunknen im Mittelgang solch eines Wagens Calfeinalk tanzen sehen, litte — alle Sitze sind gepolstert, sei es mit Leder, sei es mit einem anscheinend sehr zweckmäßigen Rohrgeslecht.

Diese Underground fährt in einem Tunnel dicht unterm Straßenpflaster. Der unterirdische Theil einer Großstadt aber braucht für mehr Raum als nur für Bahnen. Da liegen natürlich auch Abzugskanäle, Gasrohre, Kabel und was alles sonst noch den materiellen und ideellen Stoffwechsel solch eines Riesenanstaltens vermittelt. Daraus ergeben sich für später hinzukommende Bahnen erhöhte Schwierigkeiten. Das bestehende Tunnel- und Röhrennetz ist zu eng und zu dicht, um ihm neue Linien glatt einzufügen. Schließlich hat man die Schwierigkeiten sehr einfach nach dem einmal erprobten Rezept bewältigt. Hieß die erste Lösung „brunter durch“, so heißt die zweite „brunter durch“. In einer Tiefe von mehr als 100 Fuß unterhalb aller Schienenstränge, Tunnel, Kanäle, Flüsse und Fundamente löst sich der herrlich bubblen und wühlen. Hier baut man freilich keine breiten und kostspieligen zweigleisigen Tunnel mehr. Hier treibt man zwei Röhrenstränge durch den Grund, jeden gerade weit genug, die seitlich abgerundeten Wagen zu fassen. Der Bahnhof ist nichts als ein erweiterter Röhrenstüd. Ein Hochgenuß ist der Aufenthalt in der tiefen, dumpfen Luft da unten gerade nicht, und mit kleineren Nachtheilen ist in den eisernen Röhren nicht allzu viel Staat zu machen. Aber die Bahn ist ja auch kein Gegenstand des Luxus, sondern ein Kind der harten Nothwendigkeit. Die City von London wird bewohnt von nur mehr 37,000 Menschen, betreten aber von mehr als einer Million täglich. Die wollen hinein- und herausgeschafft werden und vom Londoner Verkehr bisbet das immerhin nur einen Theil, wenn vielleicht auch den umfangreichsten. Die Tube, die Röhrenbahn ist denn auch darin vorbildlich, daß nur mehr eine Baugentasse führt und einen Einheitsstarif von zwei Pence hat. Dafür wird man zugleich mit dem Lift hinunter- und wieder heraufbefördert. Man kann auch Treppen benutzen. Im habe es aus berufsmäßiger Neugier einmal gethan; einhundertfünfundsiebzig Stufen.

Außer dem direkten Verkehr ist ein allgemeines Umstreifen von jeder Art von Untergrundbahn zu jeder Zeit freiziehenden Umtriebs möglich. Das Umstreifen ist nicht immer kurzweilig, denn es gibt Stellen, wo drei Linien übereinander liegen. Das muß in den Kauf genommen werden und wäre anderswo auf ein Minimum von Unbequemlichkeit nur dadurch zu beschränken, daß man möglichst frühzeitig nach einem möglichst einheitlichen Plan baut. Jedenfalls scheint für London das unterirdische Verkehrsproblem, wie man von jedem beliebigen Punkte möglichst rasch und möglichst billig an jeden beliebigen anderen gelangt, in ausreichendem Maße gelöst zu sein.

Paul Farms.



Reisatvermittler: „Nun möchte ich aber bitten, daß Sie sich bald entschließen. Wenn ich bis übermorgen mittag keine Nachricht von Ihnen habe, heirate ich die Dame!“



Tourist: „Der hübschen Sommerin habe ich eben einen Stuh gegeben!“
Reisegefährte: „Man sieht's dir noch an... lints und rechts!“

Die Eisenbahn - Postclerks Onkel Sams.

Der Geschäftsmann, der sorgfältig jeden Morgen die eingelaufenen Briefe sortiert; der Bankier, welcher mittels des Postdienstes den Puls der nationalen Finanz fühlt; das Mädchen, welches schüchtern den Brief vom Geliebten erwartet, alle die Hunderttausende, welche ungeduldig der Ankunft des Briefträgers entgegensehen, sie alle haben taum eine Ahnung von dem weitverbreiteten System, durch welches diese Handels-, Liebes- und Freundschaftsnachrichten nach allen Theilen des Landes versandt werden. Sie haben keine Ahnung, in welcher wunderbaren Weise die Eisenbahn-Postanstalten Onkel Sams den an sie gestellten Erwartungen entsprechen.

Die Arbeit der Eisenbahn - Postclerks unter General-Postmeister-Gitchee ist sehr gefährlich und die Nerven anspannend. Die an das Gehirn gestellten Ansprüche sind thatsächlich derart, daß die Klasse der Eisenbahn-Postclerks sich nur aus den gebildeteren Klassen rekrutieren kann. Es ist klar, daß ein Mann, der die Lage von ungefähr 20,000 Postämtern, Posttrouten und Verbindungspunkten im Kopfe haben muß, nicht geistig rüchständig sein kann. Es ist wunderbar, mit welcher Sorgfalt und Ausdauer die Postbeamten darauf sehen, daß jeder dem Onkel Sam anvertraute Brief ohne Verzug abgeliefert wird, ganz egal wie ungenau oder unleserlich die Adresse aus sein mag. Diese Arbeit wird geradezu eine Wissenschaft, und es ist überraschend, daß nicht mehr Briefe nach der „Dead Letter Office“ in Washington gesandt werden. Von der Intelligenz, dem Gedächtniß und der Genauigkeit des Clerks hängen die allerwichtigsten Interessen ab. Eine verjaunte Minute, ein in ein unrechtes Fach gesteckter Brief ist mitunter gleichbedeutend mit großen pecuniären Verlusten in einer Entfernung von 1000 Meilen.

Die Dinge, die ein Eisenbahn-Postclerk im Kopfe haben muß, haben sich so ungeheuer vermehrt, daß man annehmen sollte, sein Gehirn sei ganz und gar mit Namen von Postämtern etc. angefüllt. Zweimal im Jahre muß ein solcher Clerik eine Prüfung bestehen bezüglich der Lage von Postämtern in den Ver. Staaten. Er muß imstande sein, Auskunft über die Routen geben zu können, die zur Verbindung von Poststationen nach dem oberdem Landestheile am besten zu benutzen sind dürften. Er muß nicht nur die Routen vorzeichnen, sondern muß auch jeden Postbeutel dem nächsten zu benutzenden Zuge, und zwar genau markiert und zur Ablieferung parat, überweisen. Sodann muß er auch genau Buch führen über die Quantität der von ihm abgefertigten Poststücken, über die Zahl der registrierten Briefe etc. Eine schlimme Zeit für ihn ist der Anfang und die Mitte eines jeden Monats, wenn die Magazine durch die Post verhandelt werden. Die Postbeuteln werden dann erheblich zahlreicher und bedeutend schwerer. Fast ebenso wichtig ist für ihn das prompte Ausräumen der täglichen Zeitungen. — Er friehrt Morgenstunde tritt der Clerik seinen Dienst in der Postcar am und muß bis zum Ende der ihm vorgeschriebenen Route aussharen, um mit dem nächsten Zuge vielleicht schon die Rückfahrt anzutreten. Er muß die Zeit seines Dienstantritts, die Zeit des Aufhörens genau markieren, da eine Veranschlagung dieser Formallität ihm einen Tageslohn kosten würde. Zunächst sucht er den Clerik auf, der die registrierten Briefe zu besorgen hat und erhält eine Masse Briefe, die vielleicht zehntausende von Dollars enthalten und für die er verantwortlich ist. Während die Postbeutel in die Postcar geladen werden, durchsieht der Clerik das Ordbuch, um etwaige Veränderungen nicht zu übersehen. Mitunter z. B. hat er die Postbeutel, welche er Jahre lang an einer bestimmten Stelle ablad, an einer etwas entfernter oder näher gelegenen Verbindungsstation obgulaudet, und erst nach Beginn der Fahrt hat er Gelegenheit, diese Orden kennen zu lernen. An seinen Imbiß kann er häufig gar nicht denken. Als Rekrutungsagentensteller muß er seine Möglichkeiten selbst beden, und wenn gleich sein Abzeichen ihm für 25 Cts. eine gute Mahlzeit verschafft, so sind diese Auslagen doch bei einer zwei Tage dauernden Tour bedeutend gering. Gewöhnlich ist er so beschäftigt, daß er erst bei Ankunft an dem Endpunkt seiner Route ans Essen denken kann. Er muß alle die Postbeutel und Pakete bereit halten, um, sobald das Dampfweisesignal der Lokomotive ertönt, sobald die Station in Sicht kommt, dieselben abwerfen zu können.

Um scharfe Biegungen, durch tiefe Schluchten und lange Tunnel fliegt der Zug dahin, Tag oder Nacht. Der Postclerk ist so beschäftigt, daß er glücklicher Weise gar nicht an die ihm umringenden Gefahren zu denken Gelegenheit erhält und ist zu Ende seiner Route so abgespannt, daß er, zu Hause angelangt, fürs erste nicht ausgeht, bis er vollständig ausgeruht ist. Der Dienst ruft ihn aber gewöhnlich schon zu schnell wieder fort.

Als Zweig des Postdepartements wurde der Eisenbahn - Postdienst zuerst in 1864 eingerichtet. Bisher war

das System der Postbeförderung ein bei weitem primitiveres gewesen, unständlicher, langwieriger und unbefriedigender, weil unpünktlicher. Das Vertheilen der Briefe in die verschiednen Postämter das Sortieren derselben und das Versenden nach den resp. Bestimmungsorten war so zeitraubend, daß der Eisenbahn-Postdienst eine notwendige Folge war. Jetzt werden die Briefe auf den Postcars sortiert und ohne Zeitverräumniß weiter befördert. — Trozdem das Postsystem vervollständig ist, trotzdem noch täglich neue Verbesserungen geplant und eingeführt werden, trotzdem alles gethan wird für die Bequemlichkeit und Sicherheit des Clerks, so sind doch noch viele Gefahren zu bestehen. In längeren oder kürzeren Zwischenräumen erscheint der Eisenbahnräuber auf der Weisfläche und droht die Clerks, allerdings auch das andere Zugpersonal und die Passagiere. —

Noch nicht lange her ist es, daß ein einziger Bandit, mit zwei Revolvern bewaffnet, einen Schnell - Postzug im Weichbilde einer großen Stadt anfiel. Er zwang den Lokomotivführer zu halten, schoß den Widerstand leistenden Kondukteur durch die Schulter und zwang einen vom Zugpersonal die Thür der Expresscar zu sprengen. Da er dort nichts fand, zwang er die beiden Clerks in der Postcar mit vorgehaltenem Revolver, die mit registrierten Briefen gefüllten Beutel vor ihm auszulieren. Als einer der Clerks remontrirte, slog eine Kugel aus so kurzer Entfernung abgefeuert an ihm vorbei, daß sein Gesicht von Pulver verbrannt wurde. Widerstand war nutzlos. Der Bandit, augencheinlich ein Waischindl, zwang das Personal dann, die Lokomotive loszulopeln und fuhr davon. Unterwegs entnahm er den Geldbriefen ihren Inhalt und sprang dann, an einer Station in der Stadt selbst angelangt, von der Lokomotive ab. Er wurde nie gefast. Unter der Masse eines Postamts - Inspektors verschaffte sich ein anderer Bandit Eintritt in eine Postcar. Er trug eine Handtasche und einen großen Beutel, wie Eisenbahn - Postclerks sie zu tragen pflegen und sagte den Clerks, daß er im Dienst bis zur nächsten Station fahren müsse. Auf der Fahrt dahin überwältigte er mit Hilfe eines Revolvers die beiden Clerks, fesselte sie und packte alle registrierten Briefe in die Reisetasche. Als der Zug in der Nähe der Station langsamer fuhr, sprang er ab und war, da niemand einen Verdacht haben konnte, schnell in der Menge untergetaucht.

Es ist aber nicht der Bandit, den der Eisenbahn - Clerk am meisten fürchtet, sondern das plötzliche Anhalten, das laute Krachen aufeinander stoßenden Cars, das Klirren zertrümmter Fenster, nur zu deutliche Signale eines Unfalles. Die Statistik der Unfälle, von welchen Eisenbahn-Postclerks im Dienste betroffen werden, ist eine geradezu entsetzliche. Die Postbehörden verbessern zwar, um die Gefahr für die Clerks so viel als möglich zu vermeiden, die Postcars nach den besten der Technik bekannten Methoden. Zu verhindern sind solche Bahntafatropen aber nicht. Onkel Sam stragt zwar für die im Dienste verletzten Clerks, aber nicht länger als ein Jahr. Irrig aller Vorhich wiederholen sich die Unfälle nur zu häufig. Die Mutter, welche von ihrem Sohn, der als Eisenbahn - Postclerk thätig ist, sich verabschiedet, fürchtet ebenso für sein Leben, wie die Mutter, die ihren Sohn zur Vertheibigung des Vaterlandes in den Krieg ziehen läßt. Die Clerks sind dabei täglich im aktiven Dienst, also in Lebensgefahr, während Soldaten oft ihr ganzes Leben hindurch im Dienste sind, ohne in einem Kriege aktiv zu sein. Es heißt aus wohlunterrichteter Quelle, daß der Prozentsatz der jährlich getödteten und verletzten Eisenbahn - Postclerks größer ist, als der der Arme in merita-rischen Kriege und doppelt so groß als der Verlust der Arme im Kriege mit Spanien. Die Postcars sind gemeinlich gleich nach der Lokomotive angehängt und da sie bis vor kurzer Zeit aus Holz errichtet waren, wurden sie bei einer etwaigen Kollision natürlich vollständig zertrümmert. Die Postclerks waren unrettbar verloren, diese Cars waren eine veritable Falle. Zwischen der Lokomotive und den meistens widerstandsfähigeren Passagiercars hatten die Postcars gar keine Chance unversehrt zu bleiben. Jetzt freilich werden für den Postdienst starke, eiserner Cars gebaut, wodurch die Gefahr ganz bedeutend rebusiert wird. Das Leben des Postclerks auf Eisenbahnen ist anstrengend. Kommt er aber nach seinem Bestimmungsort, nach einer größeren Stadt, so findet er für einen wähligen Preis Kost und Logis. Er muß natürlich sehr viel von Hause abwesend sein und da er nur von \$800 bis \$1000 per Jahr erhält und unterwegs seine Ausgaben selbst bestreiten muß, so kann man sich wohl ausrechnen, daß er hartam sein muß, um seine Familie erhalten zu können.

Witwenständlich. Frau: „Nun, was sagte der Doktor zu Deinem Leiden?“ Mann: „Er hat von Magenverletzung gesprochen.“ Frau: „Na, darauf wirst Du Dich doch hoffentlich nicht einlassen!“