Nebraska

Staats-Anzeiger und Herold.

Jahrgang 29. Grand Island, Nebr., 30. April 1909. (Zweiter Theil.) Nummer 36.

Ein ernstes Wort.

Erst wenn das Glück, das du besessen,
Auf ewig du verloren hast,
Wirst seinen Werth du recht ermessen,
Scheint es dir unersetzlich fast!

Erst wenn dein Liebstes dir genommen,
Ach! durch des Todes kalte Hand,
Wird recht dir zum Bewußtsein kommen,
Welch Kleinod dir mit ihm entschwand!

So lang' noch Zeit ist, — drum erzeige
Dem Nächsten Liebe immerdar! —
Bist du gekränkt, — den Zorn verschweige!
Bald ist der Himmel wieder klar.

So kurz ist unser Erdenleben,
Schnell, unverhofft naht oft der Tod, —
Drum nichts als Liebe sollst du geben
Den Deinen nach des Herrn Gebot! —

Mädchenschlauheit.

Novellette von Arthur Zapp.

„Also vergiß nicht, liebe Franziska", sagte Herr Bernsdorf, schon an der Thür, „schreibe an Herrn Kramer, daß unser Skatabend in dieser Woche nicht am Freitag, sondern erst am Sonnabend stattfindet."

„Schön, Papa, werde nicht vergessen." Sogleich, nachdem hir Vater gegangen war, setzte sich das junge Mädchen an ihren zierlichen Schreibtisch am Fenster und warf ein paar formelle Zeilen auf ein Briefblatt. Als sie das kurze Schreiben beendet, seufzte sie unwillkürlich tief auf, und ein Schatten senkte sich auf ihr hübsches, freundliches Gesicht. Gedankenvoll stützte sie ihren Kopf in die Hand; ihre Blicke schweiften träumerisch durch das Fenster nach dem blauen Firmament empor, und ihre angeregte Phantasie malte ihr das Bald des jungen Mannes, an den sie soeben im Auftrage ihres Vaters geschrieben hatte. Es war nichts Außergewöhnliches in seiner Erscheinung, was an ihm besonders anziehend wirkte, war der ehrliche, offene Ausdruck seiner Mienen und der klare, treuherzige Blick seiner blauen Augen. In seiner Nähe hatte sie immer das Gefühl, einen wirklich aufrichtigen, zuverlässigen Menschen vor sich zu haben, in dessen Schutz eine Frau einmal gut geborgen sein würde.

Ach, wenn er nur nicht den einen großen Fehler gehabt hätte! Er besaß eine so unglaubliche, ganz unmoderne Bescheidenheit, so ungemein wenig Selbstvertrauen. Er liebte sie — davon war sie überzeugt. So etwas empfindet ein Weib mit absoluter Sicherheit, ohne daß der betreffende Mann auch nur ein Wort davon zu verrathen hätte. Schon ein paar Mal hatte er angesetzt, ihr seine Liebe zu erklären. Sie hatte es wohl gemerkt, aber im entscheidenden Moment, wenn sie schon geglaubt, das erlösende Wort würde fallen, fehlte ihm der Muth, er brach ab und richtete irgend eine banale Bemerkung an sie, während sie sich ärgerlich enttäuscht auf die Lippen biß und das Weinen ihr nahe war.

Wer weiß, ob er sich nicht schließlich, schüchtern und muthlos wie er war, ganz von ihr zurückzog, und einer anderen, schlaueren, weniger bedenklichen gelang es, ihn zum Sprechen zu bringen, und sie kaperte ihn ihr sozusagen vor der Nase weg!

Und doch hatte sie ihn, den guten, furchtsamen Menschen, von Herzen gern. Die Einsame stöhnte. Wie schwer es doch die Männer sich und einem jungen Mädchen machten, glücklich zu werden! Aber daran war nur die verwünschte Erziehung und Gewöhnung schuld, die den Männern die übertriebene Idee einflößte, in den jungen Mädchen erhabene, engelhafte Wesen zu sehen, denen man sich nur mit größtem Respekt und der zartesten Zurückhaltung nähern, die man nur von weitem anschwärmen und anbeten durfte. Unsinn! Die jungen Mädchen waren ja viel verliebter als die jungen Männer und waren bei weitem nicht so ideal angelegt, als die jungen Leute in ihrer Unerfahrenheit und von allerlei verstiegenen, überspannten Gedichten und Romanen irregeführt, sich einbildeten. Liebe wollte sie, und noch, einmal Liebe, aber keinen Respekt und keine verhimmelnde Anbetung aus der Ferne!

Dem jungen Mädchen war bei diesem Gedankengang heiß geworden. Ja, wenn man ihm das sagen könnte! Aber man konnte es leider nicht. Das wäre ja gegen die konventionelle Schicklichkeit und Sitte gewesen.

Das Herz war ihr zum Zerspringen voll. Irgend jemand mußte sie sich anvertrauen. Aber wem? Ihre Mutter lebte ja schon seit Jahren nicht mehr, und ihre einzige intime Freundin Martha Wagner war mit ihren Eltern nach außerhalb gezogen.

Der Drang, sich mitzutheilen, war so groß, daß die Einsame instinktiv nach der Feder griff, einen neuen Bogen nahm und zu schreiben begann. Die Seiten füllten sich wie im Fluge. Alles, was Franziska Bernsdorf eben bei sich gedacht, warf sie auf das Papier. Die Freundin würde sie verstehen, mit ihr empfinden, sie trösten und ihr vielleicht einen guten Rath geben.

Als sie mit dem Briefe zu Ende gekommen, war sie wie im Fieber. Das Gesicht glühte ihr, und die Hände zitterten so heftig, daß sie kaum die Feder führen konnte. Nun schnell die beiden Briefe couvertirt und mit Adressen versehen!

„Fräulein Martha Wagner,
Leipzig."

Und dann noch die Benachrichtigung an Herrn Kramer. Der Sicherheit wegen entfaltete sie das Blatt noch einmal, bevor sie es adressirte. Aber was war das? Das war ja das Schreiben mit den intimen Herzensgeständnissen, die sie an ihre Freundin gerichtet hatte! In ihrer Aufgeregtheit hatte sie die Briefe falsch kouvertirt.

Da hätte sie beinahe etwas schönes angerichtet. Ein Schauder flog durch die schlanke, zarte Gestalt. Wenn sie das Versehen nicht noch rechtzeitig bemerkt, wenn der für Martha Wagner bestimmte Brief in Eugen Kramers Hände gelangt wäre! Was der wohl für Augen gemacht, was der wohl bei der Lektüre ihrer offenen intimen Herzensergießungen empfunden hätte!

Das junge Mädchen begann wieder zu denken und zu träumen, während sich ihre Züge immer mehr aufhellten und einen schelmischen, listigen Ausdruck annahmen. Furchtbar überrascht, verblüfft würde der gute Eugen Kramer sicherlich sein, wenn er das alles, was sie ihrer Freundin anvertraut hatte, lesen möchte. Und dann — ja, was würde er dann thun?

Der Sinnenden klopfte das Herz hochauf. Ein Zug starker seelischer Spannung trat in ihre Mienen. Ja, was würde er dann wohl thun? Würde es seine Achtung, seinen Respekt gegen sie mindern, oder würde es ihn im Gegentheil anregen, anfeuern, ermuthigen? Franziska Bernsdorfs Augen blitzten und ein plötzlicher Entschluß kam über sie. Sie wollte einmal die Vorsehung spielen und bewußt, mit Absicht vollenden, was der Zufall beinahe gefügt hätte.

Sie schob die für Herrn Kramer bestimmte kurze formelle Einladung zum Skatabend in das leere Kouvert und schrieb die Adresse ihrer Freundin darauf. Dann kleidete sie sich mit krampfhafter Hast an, als fürchtete sie, ihr Entschluß könnte ihr wieder leid werden, und lief auf die Straße hinab. Noch ein kurzer, sekundenlanger Kampf, dann warf sie mit jähem Ruck beide Briefe in den Kasten und kehrte langsam nach Hause zurück.

Mit einem Male packte sie eine Angst und Kleinmüthigkeit, und händeringend rannte sie im Zimmer auf und ab. Das was sie soeben gethan, kam ihr mit einmal unweiblich und ungeheuerlich vor.

Als die Mittagsstunde herannahte, zwang sie sich zur Ruhe. Der Würfel war gefallen; sie mußte tragen, was das Schicksal über sie verhängen würde.

Erst als sich ihr Vater wieder nach seinem Bureau begeben hatte und sie mit ihren Gedanken wieder allein war, kehrte auch die Unruhe und Nervosität zurück. Jetzt brachte ihm wohl der Briefträger den ominösen Brief ins Haus, nud jetzt las er und staunte. Was er nur von ihr denken würde? Ach Gott, ach Gott! Ganz geknickt sank sie auf den nächsten Stuhl. Nun würde er sie gewiß verachten und würde gewiß nicht wiederkommen!

Plötzlich fuhr sie schreckensvoll in die Höhe. Hatte es nicht geklingelt? Jawohl! Jetzt vernahm sie auch, wie das Dienstmädchen zur Korridorthür eilte, und gleich darauf öffnete sich die Stubenthür.

„Herr Kramer ist da. Ich habe ihm schon gesagt, daß der Herr nicht zu Hause ist, aber er möchte gern das Fräulein sprechen."

Dem jungen Mädchen stand das Herz beinahe still, sie brauchte ein paar Sekunden, bis sie antworten konnte.

„Führen Sie Herrn Kramer herein!" Und nun trat er ins Zimmer, verlegen, scheu wie immer.

„Ach, Sie bemühen sich selbst Herr Kramer, Sie haben wohl am Sonnabend keine Zeit?"

Er stutzte und sah sie verständnißlos an.

„Ich verstehe Sie nicht, Fräulein Bernsdorf."

Sie that noch immer ganz arglos, während ihr das Herz wie rasend schlug.

„Aber haben Sie denn nicht meinen Brief erhalten? Ich schrieb Ihnen doch im Auftrage Papas, daß der Skatabend diesmal am Sonnabend stattfinden soll."

Er staunte noch immer.

„Das haben Sie mir geschrieben?"

„Allerdings."

Sie bemerkte, ihn ängstlich und verstohlen beobachtend, wie ein Blitz des Verständnisses über seine freundlichen, offenen Züge huschte.

„Und Sie haben gleichzeitig auch an Ihre Freundin geschrieben?" fragte er, während ein bescheidenes Lächeln um seine Mundwinkel zuckte.

Die Miene der Ueberraschung und Bestürzung gelang der Listigen ganz ausgezeichnet.

„Aber woher wissen Sie — —?"

„Weil" — sein Lächeln wurde zum vergnügten Schmunzeln, „weil Sie die Briefe verwechselten, Fräulein Fränzchen."

Noch einen Blick anscheinend starrster Bestürzung, dann schlug sie beschämt die Hände vor ihr von flammender Gluth übergossenes Gesicht. Ihr hörbares Aufschluchzen verlieh dem jungen Mann Muth und Entschlossenheit. Er eilte zu ihr hin und faßte nach ihren Händen.

„Theure Franziska," rief er, während seine Stimme voll Innigkeit und Mitgefühl zitterte, „weinen Sie doch nicht, Fränzchen! Ich freue mich ja, ich bin ja so glücklich über die Verwechselung! Nun weiß ich ja, daß ich hoffen kann, daß ich es wagen darf, Ihnen zu sagen, wie sehr ich Sie liebe. Ihr Brief hat mir ja das höchste Glück bescheert, und ich bin dem Zufall so dankbar! —"

Es war ihm gelungen, ihr die Hände vom Gesicht fortzuziehen; sie mußte sich Zwang anthun, um die peinlich Befangene, Verschämte weiterzuspielen, während sie am liebsten laut hinausgejubelt hätte: „Hurra, gewonnen!"

Herr Bernsdorf war angenehm überrascht, als er beim Nachhausekommen Herrn Kramer in der Gesellschaft seiner glückstrahlenden Tochter fand und dieser ihn um seinen väterlichen Segen bat.

Zwei Monate später fand die Hochzeit statt. Martha Wagner war Tags zuvor von Leipzig gekommen. Erst jetzt offenbarte ihr Franziska in vertrauter Aussprache ihre List.

„Famos! Das hast du ganz famos gemacht!" lobte die Freundin begeistert, „das werde ich mir für die Zukunft merken."

Vier Wochen darauf, als die glückliche junge Frau von ihrer Hochzeitsreise zurückkehrte, traf aus Leipzig ein kartonirter Brief ein. Martha Wagner zeigte ihre soeben stattgehabte Verlobung an. Unter die formelle lithographirte Anzeige hatte die Freundin ganz fein mit Bleistift gekritzelt: „Herzlichen Dank, liebe Franziska."

„Wofür dankt sie dir denn?" fragte Eugen Kramer seine verschmitzt lächelnde junge Frau.

Aber Franziska schloß dem neugierigen Frager mit einem Kuß den Mund.

„Das brauchst du nicht zu wissen, Dummchen!"

Einige Insulaner in Westindien

haben die Erfahrung gemacht, daß es, wenn ein Ausländer sich Uebergriffe an ihren Gestaden gestattet, das beste ist, stillschweigend zu dulden, statt ihn zu bestrafen und das Risiko zu laufen, daß ein Kanonenboot aus der Heimath des Uebelthäters anlangt. Ein Richter in Hayti indessen nahm kürzlich doch Gelegenheit, dies alte Schuldkonto etwas zu ermäßigen und seine Selbstachtung wieder zu gewinnen, als solch ein Verbrecher vor ihn gebracht wurde. Auf seine erste Frage nach der Nationalität des Angeklagten hatte der Dolmetscher geantwortet, daß der Gefangene aus der Schweiz stamme. „Schweiz!" sagte der Richter; „und die Schweiz hat keine Meeresküste, nicht wahr?" — „Keine Meeresküste, Euer Ehren", antwortete der Dolmetscher. — „Und keine Flotte?" — fuhr der Richter fort. — „Und keine Flotte, Euer Ehren", war die Antwort. — „Gut denn", sprach der Richter, „wir wollen ihm ein Jahr Zuchthaus geben!"

Die jüngste Industrie:

Wenn es einen zuverlässigen Werthmesser gäbe, um den Werth der Zeitereignisse hinsichtlich ihrer zukünftigen Bedeutung festzustellen, so würde man von den Errungenschaften des vorigen Jahres wohl die auf dem Gebiete der Luftschifffahrt und Flugtechnik am höchsten einschätzen. Man braucht sich dabei keineswegs jenem Ausspruche kritiklos anzuschließen, den Kaiser Wilhelm im Augenblick nationalen Uebereifers und spontaner Begeisterung that, als er den Grafen Zeppelin den größten Mann des zwanzigsten Jahrhunderts nannte, sondern man wird zu einer gleichen zeitgeschlichtlichen Beurtheilung der letztvergangenen Zeitereignisse auch gelangen, wenn man die Leistungen des Jahres hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Zukunft würdigt. Denn da wir erst am Anfange dieses Jahrhunderts stehen, so läßt sich, solange wir eben nicht den sicheren Blick des Propheten für die Zukunft haben, nicht sagen, ob nicht noch „größere" Männer mit ihren Ideen und Erzeugnissen die Welt erfüllen. Wohl aber liegt der abgeschossene Zeitraum eines Jahres mit seinen kleinen und großen Resultaten, seinen Fortschritten und Leistungen als ein Ganzes vor uns, sodaß wir von der höheren Warte der historischen Betrachtung aus auch die einzelnen Errungenschaften eines Jahres ihrem kulturgeschichtlichen Werth nach zu beurtheilen vermögen. Da unterliegt es doch wohl keinem Zweifel, daß das Gebiet der Luftschifffahrt und Flugtechnik, das biegesammte Kulturwelt mit so staunenswerthen Erfolgen überraschte, an allererster Stelle steht. Bedeuten diese Errungenschaften doch nicht bloß einen wichtigen Wendepunkt in der Geschichte der Aeronautik, sondern vielleicht sogar den Anbruch eines neuen Zeitalters der Verkehrstechnik und Verkehrsentwicklung im internationalen Leben der Völker.

Nach den glänzenden Erfolgen, mit denen die vorjährigen Versuche der Luftschiffahrt und Flugtechnik gekrönt waren, war für die Entwicklung dieser neuen Industrie ein günstiger Boden geschaffen. So konnte schon an der Wende des vorigen Jahres die erste „Ausstellung für Luftschiffahrt" in Paris veranstaltet werden, die über den engen Kreis der Fachleute hinaus vor allem der Allgemeinheit einen lehrreichen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand dieses Industriezweiges und der in dem einen oder anderen Lande gemachten technischen Fortschritte geben sollte. Während diese Ausstellung ein umfassendes Bild von dem gegenseitigen Wettbewerb der Kulturnationen an der Hand des praktisch Erreichten bot, konnte der Internationale Luftschiffahrts-Kongreß (Federation Aeronautique Internationale), der soeben als erste derartige Veranstaltung in London tagte, überMittel undWege berathen, um der aeronautischen Wissenschaft und Praxis zu neuen Erfolgen zu verhelfen. Und diese Berathungen sind nicht ohne praktisches Ergebniß verlaufen. Einem Antrage des belgischen Aeroclubs zufolge beschloß dieser Kongreß, zum Bau von Flugmaschinen und lenkbaren Luftschiffen Preise im Gesammtwerthe von 1.2 Millionen Frcs. zu stiften. Bekundet diese Opferwilligkeit, die in noch höherem Maße bei dem tragischen Geschick des deutschen Luftschiffes Zeppelins zum Ausdruck kam, ein weitgehendes Interesse nicht nur derFachleute, sondern der gesammten Kulturwelt an dem rastlosen Fortschreiten der Luftschiffahrt und Flugtechnik, so ist sie andererseits der Nährboden, auf dem eine so große finanzielle Opfer erfordernde Industrie der Luftschiffahrt emporblühen kann.

Mit einem Weltrekord fand das vorige Jahr seinen Abschluß. Wilbur Wright erzielte mit seinem Flugapparatz die bis dahin unerreichte Leistung von 100 Meilen in 2 Stunden und 20 Minuten, sodaß er eine Geschwindigkeit von etwa 40 Meilen in der Stunde, also die Fahrschnelligkeit eines beschleunigten Eisenbahnzuges erzielte. Kurz vorher, am 12. Dezember, hatte Wright eine Strecke von 75 Meilen in 1 Stunde 55 Minuten zurückgelegt, was fast der gleichen Schnelligkeitsleistung entspricht. Hatte doch schon der erste Flugversuch Wilburs Wrights, der am 11. Oktober in Gemeinschaft mit zwei Passagieren ausgeführt wurde, die Dauer von 1 Stunde 10 Minuten ergeben, wobei eine Strecke von 50 Meilen durchflogen wurde, nachdem der Aufstieg am 21. September, der auf 1 Stunde 32 Minuten bei einer zurückgelegten Strecke von 55 Meilen ausgedehnt werden konnte, glücklich verlaufen war. Um die gleiche Zeit, etwa zwei Wochen früher, kam auch aus Amerika die Nachricht, daß Orville Wrights Flugversuch den staunenswerthen Erfolg von 37 Meilen bei einer Dauer von 63 Minuten erzielt hatte. Hinter diesen Leistungen treten die bis dahin gemachten Versuche bedeutend zurück. Die längste Fahrt wurde von Delagrange unternommen und erstreckte sich auf 16,5 Minuten bei 10½ Meilen Flugweite. Dagegen dauerte der Aufstieg Farmans am 31. März nur 3,5 Minuten, derjenige am 13. Januar nur 1,3 Minuten. Bei letzterem Versuch wurde ¾ Meilen, bei letzterem 1⅞ Meilen Strecke zurückgelegt. Die Flugmaschine begann im vorigen Jahr also mit einem Versuche von 1,3 Minuten Dauer und endete mit der Rekordleistung eines 100 Meilen-Fluges. Andererseits erhöhte sich die durchschnittliche Schnelligkeit einer Stunde von 28 auf 40 Meilen.

Durch diese gewiß staunenswerthen Fortschritte ermuthigt, hat sich dieCompagnie Generale de la Navigation Aerenne mit der Bau von nicht weniger als 50 Apparaten befaßt, die nach der Konstruktion Wrights hergestellt werden. Auch wandern die Patente der Flugmaschine bereits in alle Länder, um dort entsprechend nutzbar gemacht und einer erfolgversprechenden Industrie erschlossen zu werden. So wird sich noch im Laufe dieses Jahres aus den Patenten der Voisinschen Fliegertypen in Deutschland eine Industrie der Flugmaschinen entwickeln, die, ihren Ausgang von Frankfurt a.M. nehmend, diese Apparate zunächst in die Dienste des Sports und dann weiterhin auch des einen oder anderen Verkehrszweiges stellen wird.

Neben der Flugtechnik hat sich in ähnlicher Weise auch die Luftschiffahrt entwickelt. Die Rekordleistung Zeppelins mit seinem Riesenballon von 15,000 Kubikmeter Inhalt sind noch in aller Erinnerung, und dessen tragisches Schicksal, dem das Wunderwerk deutscher Industrie bei Echterdingen anheimfiel, war nur ein weiterer Ansporn im Kampfe um die Eroberung der Luft. Denn mit Hilfe der Nationalspende, die das deutsche Volk dem Grafen Zeppelin in nationaler Begeisterung zurVerfügung stellte, war bald die finanzielle Basis geschaffen, auf der die Luftschiff-Zeppelin-Baugesellschaft in Friedrichshafen mit einem Kapital von etwa drei Millionen Mark errichtet werden konnte. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, daß die bisherigen Luftschifftypen nach den inzwischen gemachten Erfahrungen ausgebaut und verbessert, daneben aber auch Versuche mit anderen Konstruktionen und anderer Bauart (z. B. aus Holz) gemacht werden können. Mit einer halben Million Kapital hat es die Luftfahrzeug-Gesellschaft in Bitterfeld übernommen, Luftschiffe nach dem Parsevaltyp zu bauen. Bisher hat sie bereits drei solcher Schiffe fertiggestellt, von denen das eine, 3200 Kubikmeter umfassend, vom deutschen Aero Klub für sportliche Fahrten erworben wurde; das zweite von 3600 Kubikmeter ging in den Besitz des deutschen Reiches über, während das dritte größere mit 5600 Kubikmeter Inhalt durch die Motorluft-Studiengesellschaft Verwendung finden wird. Vergleichsweise sei hinsichtlich der Tragfähigkeit der Luftschiffe nur erwähnt, daß das Zeppelin-Luftschiff einen Gesammt-Ballast von 7000 Pfund das Parsevalschiff 800 Pfund zu tragen hatte.

Auf einer ansehnlichen Höhe ist die Luftschiffindustrie auch in Frankreich angelangt. Die Bisher fertiggestellten Schiffe „halbstarrer Bauart" können sich jedoch hinsichtlich ihres Umfanges mit dem Typ Zeppelins nicht messen. Das größte, die Republique, umfaßt 3800 Kilometer, während die Ville de Paris, die von der Militärverwaltung erworben wurde, und Clement Bayard je über 3600 Kubikmeter verfügen. Entsprechend stehen auch die Fahrgeschwindigkeiten hinter den deutschen Schiffstypen zurück; das Höchstmaß dürfte hier etwa 25 Meilen in der Stunde betragen, während die Dauer des Fahrens auf höchstens sechs Stunden, also etwa die Hälfte der Fahrdauer der deutschen Luftschiffe, zu stehen kommt. Daneben werden in Frankreich aber auch Luftschifftypen von kleineren Konstruktion gebaut, die etwa 700 bis 900 Kubikmeter umfassen und eine Fahrgeschwindigkeit von ca. 20 Meilen in der Stunde erreichen. Diese Typen scheinen jedoch weniger für Kriegszwecke, als vielmehr für die Dienste des Sports bestimmt zu sein, schon weil ihre Anschaffung bei einem Kostenaufwande von etwa 30,000 bis 40,000 Franken nicht mehr zu den Unmöglichkeiten gehört. Aus diesem Grunde ist auch die allgemeine Bedeutung dieser Luftschifftypen nicht zu verkennen; denn wenn einmal der Sport sich ihrer in größerem Maße bemächtigt hat, sind dem Luftschiffe die Wege auch als allgemeines Verkehrsmittel geebnet.

In den Ver. Staaten liegen die Fortschritte hauptsächlich auf dem Gebiete der Flugtechnik, wie wir an den Erfolgen Orville Wrights gesehen haben. Daß es daneben nicht auch an Versuchen gefehlt hat, einen Luftschifftyp zu schaffen, bedarf keiner weiteren Erwägung. Bekannt ist ja der im Sommer vorigen Jahres in California erfolgte Aufstieg des Morellschen Luftschiffes, dessen erste praktische Probe leider zu dem beklagenswerthen Ende eines jähen Absturzes führte. Trotzdem setzte man in Amerika die Experimente fort. Freilich auch anderwärts waren die Erfahrungen nicht immer günstig; ja es scheint, als ob man in den einzelnen Ländern überhaupt von verschiedenen Gesichtspunkten ausgegangen wäre, um zu dem gemeinsamen Ziele der allgemeinen praktischen Verwendung des Luftschiffes, sei es im Heere, sei es im Sport oder sei es im Verkehr zu gelangen: Während die Ver.Staaten, anscheinend um die Nutzbarmachung für den Krieg und den Sport zu vereinigen, die riesengroße Bauart wählten, ging Frankreich zur Verkleinerung des Sportschifftyps über, um auf diesem Wege diese Konstruktion nach und nach zu der eines Verkehrsschiffes auszugestalten.

Auch andere Kulturländer, wie England, Italien, Rußland, Oesterreich, die Schweiz, Belgien usw. haben es sich nicht nehmen lassen, an dem allgemeinen Kampfe um die Eroberung der Luft theilzunehmen. Sie sind freilich weniger als Pfadfinder hervorgetreten, vielmehr haben sie sich lediglich damit beschäftigt, die anderwärts gemachten Versuche in die Praxis umzusetzen. So ist in Italien ein Luftschiff von etwa 2000 Kubikmetern geschaffen worden, das zum Preis von 120,000 Lire in den Besitz des Staates übergegangen ist. Auch Rußland hat, nachdem seine eigenen Bemühungen, ein Luftschiff zu bauen, ergebnißlos verlaufen sind, in Frankreich ein solches herstellen lassen, das etwa 4000 Kubikmeter umfaßt. Wenn die anderen Länder im luftschiffindustriellen Wettbewerb bisher weniger hervorgetreten sind, so wird hierfür vor allem der eine Umstand maßgebend gewesen sein: der Mangel an den erforderlichen Mitteln. Denn der Bau von Luftschiffen, der ja immerhin noch im Anfangsstadium seiner Entwicklung sich befindet, verlangt beträchtliche Kapitalien, die namentlich durch die Mißerfolge des einen oder anderen Versuches schnell ins Riesenhafte wachsen. In Deutschland war es die Opferwilligkeit des ganzen Volkes, die beim Wiederaufbau des Zeppelinschen Luftschiffes eine Geldnoth überhaupt nicht aufkommen ließ. Belgien und Oesterreich haben in dieser Beziehung nur die Vorarbeiten getroffen; es haben sich Gesellschaften gebildet, die sich zunächst mit der Aufgabe beschäftigen, größere Kapitalien zusammenzubringen, um dann später den Bau von Luftschiffen nach stehenden Typen oder nach eigenen Ideen zu finanziren. So wird auch hier die Entstehung der Luftindustrie zu einer Nationalfrage gemacht.

Kaum sind die ersten greifbaren Erfolge im Kampfe um die Eroberung der Luft in die Erscheinung getreten, so tauchen auch schon allerhand Probleme auf. Während man sich in Amerika bereits mit der Einrichtung von Verkehrslinien für die Luftschiffahrt beschäftigt hat, sind in Deutschland schon die rechtlichen Voraussetzungen erwogen worden, unter denen dieser neue Verkehr sich gestalten wird. Hier sind wir an derFrage eines neuen Rechtsproblems angelangt, aus dem sich einmal ein internationales Luftverkehrsrecht entwickeln wird.

Mil. Richter.

In der Kaserne.

Unteroffizier: „Was sind Sie?"

Rekrut: „Ich bin Tagesschriftsteller."

Unteroffizier: „Gibt es denn auch Nachtschriftsteller?"

Gut benützte Gelegenheit.

Wahrsagerin: „Sie können sich gratuliren! Noch in diesem Jahre steht Ihnen eine größere Erbschaft bevor."

Student: „Können Sie mir nicht daraufhin zwanzig Mark pumpen?"

Warnung.

A. (zum Freund, welcher vor ihm Abends aus der Kneipe fortgeht): „Du, rufe im Vorbeigehen meiner Frau zu, daß ich noch nicht komme . . stelle Dich aber nicht so nahe unter's Fenster!"