

Offener Schreibbrief von Lizzie Hanfstengel.



No. 345. Mer hen also in den traurige sedendändige Rest e ganze Nacht un en ganze Dag zugebracht...

Su gege Owend sin mer widder in unsere Drehingrumm gange, for uns aufzufische. Awider ich kann Ihre sage, ich hen in mein Plage en Schwachzustand genohit...

„Ja, das ist fürchterlich einfach! Ich würde ganz gemütlich sagen: „Mein Fräulein, wollen Sie meine Gattin sein?“ Aber angenommen, Sie seien die Betreffende — was würden Sie antworten?“

„Der Müller steht gewiß recht unter'm Pantoffel!...“ Wenn er Nachts vom Wirthshaus heimkam, zog er stets im Hausgang seine Stiefel aus — und nun hat ihm seine Frau in der vergangenen Nacht Schustermägel auf die Treppe gestreut!

„Haben Sie schon gehört, es kommt a neuer Doktor in den Ort!...“ Was Sie net sagen, wo so eine Menge Leute schon sterben.

annere genug Tschelnisch gehabt, for die Ticks zu laufe un mer sin nach e paar Stunde heim gewese. Ich hen off Roberts artig gut geschlafe, bitahs ich hen auf meine Vorbere geruht...

Freundschaft. A.: „Nun, wie steht's, Herr Schmerler, wollen Sie denn gar nicht wieder heirathen?“ B.: „D, ich möchte schon, aber es ist halt so schwer, eine passende Frau zu finden!“

Sie (scherzhaft zu einem jungen Herrn): „Angenommen, Sie wollen einer jungen Dame einen Heirathsantrag machen — was würden Sie dann zu ihr sagen?“

„Mein Fräulein, wollen Sie meine Gattin sein?“ Aber angenommen, Sie seien die Betreffende — was würden Sie antworten?“

„Der Müller steht gewiß recht unter'm Pantoffel!...“ Wenn er Nachts vom Wirthshaus heimkam, zog er stets im Hausgang seine Stiefel aus — und nun hat ihm seine Frau in der vergangenen Nacht Schustermägel auf die Treppe gestreut!

„Haben Sie schon gehört, es kommt a neuer Doktor in den Ort!...“ Was Sie net sagen, wo so eine Menge Leute schon sterben.

„Warum geben denn Knidrichs so viel Soireen, die sind ja doch sonst nicht so freigebig?“ „Ja, dort muß das Hauspersonal von den Trinkgeldern die Unterkosten beden.“

„Ach, Fräulein Amanda, werfen Sie mir doch keine so tollen Blide zu, ... ich krieg' so leicht den Schnupfen!“

„Hat der Bader Zeit, mit einem Johm zu gehen?“ „Gehilfe: „D ja — aber haben Sie auch Zeit?“

Andrew Carnegie über die soziale Frage. Ein neues Buch von Andrew Carnegie, dem Präsidenten Roosevelt...

In einem der ersten Kapitel behandelt der Verfasser die Frage der Erbschaftsbesteuerung und betont sich darin zu der Ansicht, daß kleine Vermögen an Leibeserben wenig oder garnicht, größere Vermögen progressiv mit Abstufung nach Höhe der Summe und Verwandtschaftsgrad zur Steuer herangezogen werden sollten.

Einem der interessantesten Kapitel zeigt Carnegie, wie fast alle, die wir heute als Führer der Menschheit, als Erfinder und Bahnbrecher neuer Ideen verehren, aus dem Arbeiterstand hervorgegangen sind; das kleine Laboratorium, die enge, niedrige Werkstatt sind schon häufig die Geburtsstätten des Genies gewesen.

Einem der interessantesten Kapitel und gleichzeitig auch eins der aktuellsten behandelt Carnegies Erfahrungen im Eisenbahnen und zu hauptsächlich wieder in der Raten-Beginnigungsfrage. Schon mit jungen Jahren kam der Verfasser ins Eisenbahngeschäft.

Die damaligen Fracht-Agenten waren gerabegut genial in der Entdeckung solcher Hinterhöfen, die den lokalen Fabrikanten oft den Konkurrenzkampf sehr erschwerten. Damals wurden auch die famosen Rabatte erfunden.

Glücklicherweise macht sich auch schon in der sozialistischen Partei in ihren Ideen, Zielen und Mitteln, um zu diesen Zielen zu gelangen, ein Umschwung bemerkbar. Evolution ist das Schlagwort, das die neueste Richtung auf ihre Fahnen geschrieben hat.

gezählten Summen sind so beträchtlich, daß nach konservativer Schätzung die Stadt diese gigantischen Anlagen noch vor Fälligkeitwerden der feineren dafür ausgegebenen Schuldverschreibungen vollkommen kostenlos besigen wird.

Einem der interessantesten Kapitel zeigt Carnegie, wie fast alle, die wir heute als Führer der Menschheit, als Erfinder und Bahnbrecher neuer Ideen verehren, aus dem Arbeiterstand hervorgegangen sind; das kleine Laboratorium, die enge, niedrige Werkstatt sind schon häufig die Geburtsstätten des Genies gewesen.

Einem der interessantesten Kapitel und gleichzeitig auch eins der aktuellsten behandelt Carnegies Erfahrungen im Eisenbahnen und zu hauptsächlich wieder in der Raten-Beginnigungsfrage. Schon mit jungen Jahren kam der Verfasser ins Eisenbahngeschäft.

Die damaligen Fracht-Agenten waren gerabegut genial in der Entdeckung solcher Hinterhöfen, die den lokalen Fabrikanten oft den Konkurrenzkampf sehr erschwerten. Damals wurden auch die famosen Rabatte erfunden.

Glücklicherweise macht sich auch schon in der sozialistischen Partei in ihren Ideen, Zielen und Mitteln, um zu diesen Zielen zu gelangen, ein Umschwung bemerkbar. Evolution ist das Schlagwort, das die neueste Richtung auf ihre Fahnen geschrieben hat.

Glücklicherweise macht sich auch schon in der sozialistischen Partei in ihren Ideen, Zielen und Mitteln, um zu diesen Zielen zu gelangen, ein Umschwung bemerkbar. Evolution ist das Schlagwort, das die neueste Richtung auf ihre Fahnen geschrieben hat.

auch an andere Eisenbahnlinien fand und so von der Pennsylvania unabhängig wurde. Was er einmal deren Präsident Roberts zugerufen, als dieser ihm sein Gehör schenkte, traf jetzt ein, jener kam zu Carnegie und bat um eine Unterredung.

Freibende Wrade. Von allen Tragödien des Meeres ist keine so ergreifend, so padend wie die des treibenden Wrads, des von der Mannschaft verlassen beschädigten Schiffes.

Die Wrade bilden eine der größten Gefahren für die Schifffahrt. Lautlos und fast unsichtbar treibt das Wrade durch die Meere. Lichter und Schallsignale, Bojen und Zeichen können dem Schiffer selbst bei Nebel die Nähe des Landes; Eisberge machen sich schon durch ihren geisterhaften Schimmer, durch das Sinken der Temperatur lange vorher bemerkbar.

Ein anderes Geheimnis ruht über der Brig „Mefolbi“, die im August 1884 Neufundland verließ, um nach Labrador zu segeln. Drei Tage später wurde sie von dem englischen Kriegsschiff „Mallard“ verlassen angetroffen.

Im Kampfe gegen die Wrade haben die seefahrenden Staaten in den letzten Jahren manches unternommen. Bei den Seewarten, Seemätern und nautischen Stationen werden, wie oben schon erwähnt, alle Wrade genau überwacht und auf behördliche Veranlassung, wenn möglich, durch Kriegsschiffe zerstört.

Die Reise des Wrads des Schoners „Fannie F. Wolsten“ ist noch eigenartiger. Es trieb vier Jahre lang und legte in dieser Zeit 9115 Meilen zurück. Das Schiff wurde am 15. Oktober 1891 bei Kap Hatteras von der Mannschaft verlassen.

Es ist wohl bekannt, daß jede Schiffsfstation und jedes Schiff verpflichtet ist, treibende Wrade der nautischen Seimatsbehörde zu melden. Auf diese Weise ist es möglich den Weg der einzelnen treibenden Wrade genau festzustellen.

eines vorbeifahrenden Dampfers pflichtgemäß in Brand gesetzt. Das brennende Schiff wurde noch fünfmal, zum letzten Male am 10. September, gesichtet. Es hatte insgesamt über 1000 Meilen zurückgelegt.

Unabhängige Dramen des Meeres, die durch ein Wrade verknüpft werden, konnten bis auf den heutigen Tag noch nicht gefärbt, noch nicht ergründet werden. Bekannt ist die Geschichte des englischen Walfängers „Resolute“, der im nördlichen Eismeer auf einem Eisberg strandete und dort einfror.

Ein seltsamer Anblick bot sich den Kommenden dar: das Schiff war verlassen. Grabesstille überall. Alles war in Ordnung; die Boote waren vollständig an Bord und hingen in den Davits. Die Ladung war unberührt.

Ein anderes Geheimnis ruht über der Brig „Mefolbi“, die im August 1884 Neufundland verließ, um nach Labrador zu segeln. Drei Tage später wurde sie von dem englischen Kriegsschiff „Mallard“ verlassen angetroffen.

Im Kampfe gegen die Wrade haben die seefahrenden Staaten in den letzten Jahren manches unternommen. Bei den Seewarten, Seemätern und nautischen Stationen werden, wie oben schon erwähnt, alle Wrade genau überwacht und auf behördliche Veranlassung, wenn möglich, durch Kriegsschiffe zerstört.

Die Reise des Wrads des Schoners „Fannie F. Wolsten“ ist noch eigenartiger. Es trieb vier Jahre lang und legte in dieser Zeit 9115 Meilen zurück. Das Schiff wurde am 15. Oktober 1891 bei Kap Hatteras von der Mannschaft verlassen.

Es ist wohl bekannt, daß jede Schiffsfstation und jedes Schiff verpflichtet ist, treibende Wrade der nautischen Seimatsbehörde zu melden. Auf diese Weise ist es möglich den Weg der einzelnen treibenden Wrade genau festzustellen.