

# Nebraska Staats-Anzeiger und Herald.

Jahrgang 29.

Grand Island, Nebr., 22. Januar 1909. (Zweiter Theil.)

Nummer 22.

## Ferne.

Von Marie Throl.

Ach, mich rührt der Schmerz noch immer  
In der tiefsten Seele an,  
Dah ein lüdes Wort dir nimmer  
Meine Liebe sagen kann.

Dah, auch wenn du Trost gefunden,  
Andre ihn dir dargebracht,  
Dah dein Ringen und Gefunden  
Fremdes Mitgefühl bewacht:

Ich vermag dir nichts zu geben,  
Ob ich gleich dein eigen bin —  
Und die dunkeln Jahre schweben  
Ueber unsern Häuptern hin!

## Verfehlte Aufmerksamkeit.

Humoreske von A. T.

Es dunkelte bereits, die Bäume, auf denen das herblich gefärbte Laub hing, waren nur noch als schwarze Masse erkennbar.

Vor dem Hause des Gemeindevorstandes zu Goldheim, Namens Schwarz, stand eine einfache Kutsche, und auch der Herr, der soeben, vom Gemeindevorstand und zwei Schöffen begleitet, einstieg, machte einen recht einfachen Eindruck, ein ziemlich kleiner Herr mit runden Baden, einen dünnen Vollbart und einer Brille, dabei schlicht in der Kleidung.

„Ihnt uns sehr leid, Herr Kreisdirektor, daß Sie nicht bei uns übernachten wollen.“ sagte der Gemeindevorstand höflich zu dem einfach aussehenden Manne.

„Lieber Herr Schwarz,“ entgegnete der hohe Beamte, „ich möchte meine Inspektionsreise gern bald beenden, und daher fahre ich heute noch ein paar Stunden weiter. In Siebenberg gibt es ja doch sicher auch ein gutes Gasthaus, wo ich übernachten kann.“

„O jawohl, jawohl, Herr Kreisdirektor! Der „Löwe“ steht im besten Aufse, allerdings ist er hiemseln etwas überfüllt, aber Herr Kreisdirektor werden höflich recht gut unterkommen.“ „Aun, das will ich auch hoffen. Leben Sie wohl, meine Herren!“

Damit verabschiedete sich der Herr Kreisdirektor von den drei Gemeindevorstandspersonen, die sich höflich verneigten, und fort rollte das Wägelchen.

Die Kutsche ging zuerst ruhig dahin, aber an einem der letzten Häuser des großen Dorfes fiel ein dort domicilierter Hund die Pferde wüthend an, aus einem der unbekanntem Grinbe, die Hundbe zu veranlassen Gewaltthaten zu begehen. Laut bellend sprang der Hund um die Gänle herum, als hätte er solche Thiere noch nie gesehen.

Der Roffelenter, ein älterer Mann und Kutscher eines Goldheimer Gutsbesizers, ließ sich die Attacken erst ruhig gefallen, denn rief er dem Hunde zu: „Ach, sei still, Dein Vater war doch auch nur ein Hund!“

Der Kreisdirektor lächelte ein wenig, dann legte er sich in den Wagen zurück und gab seinen Gedanken freien Lauf; diese waren allerdings etwas schmerzhafter Natur, da der Beamte am Tage zuvor in munterer Gesellschaft nicht auf die Uhr gesehen hatte und daher heute, nach einem geschäftreichen Tage, recht müde war.

Leider gehörte er zu den Leuten, die im Wagen nicht schlafen können, und so sehte er sich denn herzlich nach einem guten Bette. In den Sitz zurückgelehnt, sah er, wie halb im Traume, die wenig abwechslungsreichen Verhältnisse vorüberziehen: schweigsame Fichtenwaldungen, ein paar stille Dörfer, aus denen höchstens ein Hundebellen erschalle, und hier und da ein verspäteter Wagen oder Wanderer.

Nach einigen Stunden langte das Küstlein mit seinem hohen Fahrgaste in Siebenberg an und hielt vor dem „Löwen“, einem ziemlich großen, dabei alterthümlichen Gasthause.

Der Kreisdirektor fuhr aus seinem Schlafkammer auf, nahm seine Reisetasche und sein Handtäschchen und verließ den Wagen.

Der Kutscher, der wegen Höflichkeit noch nicht vorbestellt war, verließ gar nicht erst seinen erhabenen Sitz, zumal der Fahrgast rief: „Bleiben Sie nur oben!“

„Gute Nacht, Herr!“ äußerte er nur. „Gute Nacht!“

Dann lenkte er um, schnalzte mit der Zunge und fuhr heimwärts, während der Kreisdirektor mit dem langsamem Schritte eines müden Mannes in das Gasthaus hineinging. Im Wirthszimmer war noch viel Leben, an mehreren Tischen saßen zahlreiche Gäste, es schien hier etwas Besonderes vor sich zu gehen.

Der späte Ankömmling trat ans Büfett wo er den behäbigen Wirth gewahrte. Dieser begrüßte ihn mit der

Würde eines Mannes, der sich seines eigenen Wertes bewußt ist. Als der Ankömmling fragte: „Kann ich nicht ein Zimmer bekommen?“ erwiderte er seelenruhig: „Ja, eins ist noch frei! Gleich!“ und bewegte sich langsam zur Thür, um den Hausburschen zu rufen.

Dieser junge Mann, dem man die Erfindung des Schießpulvers schmerzlich zugewägt haben würde, erschien dann auch bald darauf mit einem Licht und geleitete den Gast die Treppe hinauf. Im ersten Stod öffnete er eine Thür, lappte vorweg in ein mittelgroßes Zimmer und zündete dort zwei Kerzen an.

Der Kreisdirektor hatte nur einen Wunsch, den noch Ruhe und Schlaf, und so freute es ihn denn in seinem Herzen, als er ein mächtiges Himmelbett gewahrte, das auch, wie er sich überzeugte, frisch überzogen war.

Der Hausbursche öffnete nun die Thür eines kleinen Nebenzimmers, leuchtete hinzu und sagte: „Da drinnen steht auch ein Bett. Welches Sie nun wollen!“

„Nein, ich bleibe hier!“ entschied der Kreisdirektor. „Hier gefälligst es mir ganz gut.“

„Will der Herr geneckt sein?“ fragte der Bursche.

„Nein, ist nicht nötig,“ erwiderte der Gast behaglich. Und im Genuß dieses Behagens machte er dann noch eine der überflüssigen Fragen, die man bisweilen stellt: „Wie heißt denn eigentlich der Wirth?“

„Schmidt!“ erwiderte der Bursche. „Das ist ja komisch!“ sagte der joviale Gast. „So heiße ich ja auch!“

Mit einem „Wohl zu schlafen, Herr!“ verließ dann der Hausbursche das Zimmer, und bald darauf lag der Kreisdirektor im stattlichen Himmelbette. Der Schlaf wollte sich indessen noch nicht gleich einstellen, denn aus der Wirthsstube schallte noch Lärm herauf, aber nach längerer Zeit fiel dann der Ermüdete doch in süßen Schlummer.

Einige Stunden später, etwa um ein Uhr Nachts, langte ein Telegraphenbote im „Löwen“ an. Er brauchte nicht erst zu pochen, denn die Geburtstagsfeier, die heute zwei Stammgäste zu gleicher Zeit begingen, hielt noch immer eine Anzahl Gäste vereinigt.

„Geh, Karl!“ rief der Wirth den Hausburschen, nachdem er das Telegramm gelesen hatte. „Was ist denn das für ein Herr, der da zuletzt noch gekommen ist? Hat er nicht gesagt, wie er heißt?“

„Schmidt heißt er!“ sagte der Hausbursche gähmend.

„Schmidt! Na, da ist er wohl nichts besonderes!“ kalkulierte der Gastwirth. „Geh“ doch mal gleich „nauf und weide ihn!“ Er muß ins Nebenzimmer, das beste Bett im Hause ist jetzt gerade telegraphisch bestellt worden. Aber ein bißchen fix, der andere kann jeden Augenblick antommen!“

Karl kam dem Auftrage mit Pflichttreue nach, er pöchte mit großer Kraft an die Thür des Zimmers, in dem der Kreisdirektor schlief.

„Was ist denn los?“ rief der allmächtig aus seinem süßen Schlummer Erwachte.

„Entschuldigen Sie!“ entgegnete der Hausbursche. „Sie müssen aus dem Bette heraus, es ist telegraphisch bestellt.“

„Ach was, ich liege hier gut!“ entgegnete der Schlafgast.

Das half jedoch nichts. Karl klopfte und rekonstruirte weiter, zumal sein Respekt vor dem simplen Herrn Schmidt, dem kleinen, einfachen Manne, nicht groß war.

Der Kreisdirektor sah endlich ein, daß er nur dann ruhig werde schlafen können, wenn er dem Rathe des Hausburschen folgend das Bett im Nebenzimmer aufsuchte. Und so that er dies dann auch, nachdem er sich überzeugt hatte, daß es ebenfalls frisch überzogen war; so bequem wie das schöne, breite Himmelbett war es freilich lange nicht.

Er mußte nun auch das Zimmer öffnen, damit das Bett, das er eben verlassen, frisch überzogen würde.

Diese Störung und das unwillkürliche Warten auf den schlafenden Gast, der das Nachbarzimmer bezühen würde, hinderten ihn dann am Einschlafen, und so lag er denn noch lange wachend und die Laune des Schicksals besuchend.

Was ihm jedoch als das Merkwürdigste an der ganzen Sache erscheinen mußte, war der Umstand, daß der erwartete Gast ausblieb, und der Wirth, daß man ihn völlig umsonst gefordert hatte, trug auch dazu bei, ihn wach zu halten.

Als am nächsten Morgen der Kreisdirektor erwachte, sah er sich in einem recht ärmlichen, harten Bette. Dieser Umstand und die noch immer in allen Gliedern empfundene Störung der Nachtruhe erfüllten ihn mit lebhaftem

Jorn, um so mehr, als er das Himmelbett unbenutzt fand. Nachdem er sich angekleidet hatte, klingelte er und fuhr den Hausburschen an: „Rufen Sie mir einmal gleich den Wirth!“

Dieser erschien mit verschlafenerm Gesicht und sichtlicher Verlegenheit.

„Was soll denn das heißen?“ fuhr ihn der Kreisdirektor an, der, wie viele gutmüthige Leute, im Jorn recht grob werden konnte. „Warum liegen Sie mich denn Nachts wach?“

„Verzeihen Sie, Herr Schmidt,“ sagte der Wirth, „aber das Bett wurde telegraphisch für einen vornehmen Herrn bestellt. Wenn Sie das Telegramm selbst lesen wollen — bitte, hier!“

Der Kreisdirektor nahm das Telegramm und las:

Gastwirth Schmidt, Siebenberg. Bestes Bett reservirt für Herrn Kreisdirektor. Kommt mit Wagn. Schwarz, Gemeindevorstand.“

Blitzschnell wich der Wirth vor der Miene des Lesenden, er lachte laut auf und rief, während der Wirth die Augen im höchsten Staunen aufschlug: „Großartig! Der Kreisdirektor bin ich ja selber! Da hat mich also der Gemeindevorstand um mein gutes Bett gebracht, um mir — eine Aufmerksamkeit zu erweisen!“

## Moderne Verkehrsmittel.

Die großen Ertrungenschaften, die im Laufe des vorigen Jahrhunderts auf dem Gebiete der Technik gemacht wurden, haben die Beziehungen der Menschen in höherem Maße beeinflusst, als alle Kriege und Revolutionen der Vergangenheit. Ohne Blutvergießen, einfach durch die Gewalt der Thatfachen, die sich als Folgeerscheinung der technischen Entwicklung einstellten, ist die Betätigung und Wirksamkeit der Menschheit eine intensivere, in ihren Folgen weiter ausgreifende geworden und haben sich in sich gegenseitig ihre gegenseitigen Beziehungen vervielfacht und verwickelter gestaltet, als dies je zuvor in der Geschichte der Welt war. Der Siegeszug der Maschine hat die Nothwendigkeit und die Möglichkeit großer Nationalstaaten und Föderationen gegeben, er hat aber auch weit über die Grenzen dieser großen Staatengebilde hinaus, die verschiedenen Nationen zu internationaler Zusammenarbeit geführt. Die Maschine hat den Weltverkehr gezeitigt und dieser hatte die Weltwirtschaft, den Welthandel, die Weltpolitik zur Folge.

Das Ergebnis dieser großen technischen Weltumwälzung, wie sie die Anwendung des Dampfes und der Elektrizität hervorrief, läßt sich zusammenfassen in der Feststellung, daß sich im vorigen Jahrhundert, nach Maßgabe der technischen Entwicklung, die Welt in einer Weise verkleinert hat, für die kein früheres Beispiel in der Geschichte aufzuweisen ist.

Zunächst war es die Erhöhung der Verkehrsmöglichkeit auf dem Gebiete des Personen- und Gütertransports, wie der Gedankenvermittlung, die diese Verkleinerung der Welt bewirkte. In erster Linie war es hier wiederum die Schifffahrt, deren Entwicklung für die Weltverkleinerung am meisten in Betracht kommt, da sie für die Verbindung der durch Meere getrennten Welttheile das einzige in Betracht kommende Mittel bildet. Welcher Umföung ist aber gerade auf diesem Gebiete zu verzeichnen. Als Benjamin Franklin im Jahre 1775 seine erste Reise von Amerika nach Europa machte, brauchte er noch 42 Tage zur Durchquerung des Ozeans, und noch im Jahre 1819 benötigte die Savannah, das erste Dampfschiff, das die Fluten des Ozeans durchkreuzte, 26 Tage zu ihrer Ueberfahrt. Heute brauchen die großen Schnelldampfer der Bremer, Hamburger und Liverpooler Schiffsahrtsgesellschaft kaum mehr fünf Tage, also kaum den achten Theil der Zeit, die die Reise der Savannah dauerte.

Die Reisedauer hat sich fast in jedem Jahrzehnt um zwei Tage vermindert und es hat den Anschein, daß wir auch jetzt noch nicht an der Grenze der Möglichkeit angelangt sind, denn heute beschäftigen sich die Techniker bereits mit dem Problem der Dreitagüberfahrt, das sie über kurz oder lang zu lösen hoffen. Daß sich diese Ueberwindung des Raumes nicht nur auf die Verbindung zwischen Europa und Amerika erstreckt, ist klar. Im selben Maße wachsen die Verkehrsmöglichkeiten auch bei den Verbindungen mit den anderen Welttheilen. Das bezeugt auch der Aufschwung des gesammten Schiffsverkehrs und vor allen Dingen die Vermehrung der Schiffe selbst. Während es im Jahre 1820 im ganzen erst sechs Dampfschiffe auf der Welt gab, wuchs deren Zahl im Jahre 1900 auf 12,289.

Noch umfangreicher und für die Erhöhung des internationalen Verkehrs nicht minder wichtig war die Entwicklung, die das Eisenbahnenwesen einschlugen hat. Als im Jahre 1825 die erste Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington in Betrieb gesetzt wurde, dachte man zunächst nicht daran, daß außer Kohlen auch noch andere Güter über gar Personen mit diesen Gefährten befördert werden könnten. Keineswegs gab man sich der Hoffnung hin, daß die bisherige Schnelligkeit durch die Eisenbahnen übertroffen werden konnte, ja man erwoag in England recht lange, ob es nicht besser sei, die Eisenbahnen statt durch Lokomotiven durch Pferde ziehen zu lassen. Als Stephenson dann im Jahre 1829 seine erste Lokomotive baute, die imstande war, ihr fünffaches Gewicht zu ziehen und 14—20 Meilen in der Stunde zurückzulegen, fand man alle Erwartungen übertroffen. Dennoch fehlte man in England sowohl, wie in den übrigen Ländern dem Bau von Eisenbahnen die größten Hindernisse entgegen. Ueberall hielt man die wirtschaftlichen Interessen jener Gegenden, die das Dampfproh durchfahren sollte, für gefährdet. Die Anstrengungen, die gemacht wurden, jene Gefahren abzulösen, gehören heute zu den heitersten Kapiteln menschlicher Verirrung. Dennoch gelang es überall weislichen Männern, die Vorurtheile ihrer beschränkten Landsleute zu besiegen. Die ersten Eisenbahnen wurden in den Vereinigten Staaten 1827, in Frankreich 1828, in Belgien und in Bayern 1835, in Oesterreich 1837, in Preußen 1838, in Rußland 1838, in Dänemark 1849 in Betrieb gesetzt. Man sieht, die erste Einführung gebrachte in verschiedenen Ländern sehr lange; sobald diese jedoch einmal erfolgt war, stellte sich mit unwiderstehlicher Gewalt das Bedürfnis ein und die Ausbreitung der Nege erfolgte im raschen Tempo. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die ganze Welt mit Schienen überzogen. Im Jahre 1850 gab es erst 25,000 Meilen Schienenwege auf dem Erdball. Im Jahre 1900 zählte man 500,000 Meilen; mehr als die doppelte Entfernung des Mondes von der Erde.

Immer neue Landstriche werden erschlossen, bis in die fernsten Zonen schlängelt sich der Schienenweg. Eben ist die Durchquerung Sibiriens vollendet worden, das Dampfproh führt bereits von Lissabon bis Peking, und schon sind neue Schienenwege von weltumfassender und weltumwälzender Bedeutung in Arbeit. In nicht langer Frist wird der Schienenstrang von Europa nach dem perischen Meerbusen führen und den Landweg nach Indien eröffnen, die afrikanische Transversalbahn vom Kap nach Kairo ist ihrer Vollendung nahe und das Rieseprojekt einer pan-amerikanischen Bahn von Alaska nach der Magelhaensstraße nimmt greifbare Gestalt an.

Mit der Verbilligung der Transportkosten ging die Verkleinerung des Verkehrs Hand in Hand. Die Schnelligkeit, die anfangs kaum 20 Meilen betrug, erreicht jetzt im Durchschnitt in Deutschland 50, in England 55, in Frankreich 60, in den Vereinigten Staaten sogar 70 Meilen in der Stunde, und schon ergaben die Versuche mit elektrisch betriebenen Schnellbahnen die Möglichkeit einer Stundengeschwindigkeit von 150 Meilen. Es steht fest, daß heute die weiteste Entfernung in Europa in kaum vier Tagen zu bewältigen ist, eine Zeitdauer, die man noch im ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts zur Zurücklegung der Reise zwischen einzelnen Provinzialhauptstädten des Königreichs Preußen benötigte. Und welche Perspektiven eröffnen sich, wenn man an die praktische Einführung der elektrischen Schnellbahnen denkt, die mit ihrer 150 Meilen-Schnelligkeit den Kontinent wieder um das Dreifache verkleinern werden!

Dieser ungeheure Aufschwung des Verkehrs macht sich jedoch nicht nur in dem materiellen Austausch von Gütern und Personen, sondern auch durch die Zunahme des geistigen Verkehrs der Menschheit, in der Entwicklung des Postwesens, dem nicht nur der Briefverkehr, sondern auch der telegraphische und telephonische Verkehr zuzuzählen ist.

In den meisten europäischen Ländern lag das Postwesen noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts sehr im Argen. Die Umstände, die es verurthete, einen Brief auf den Weg zu bringen, die Frantkung, die nach der Entfernung berechnet wurde, festzustellen, sind älteren Personen noch in Erinnerung. Die große That des englischen Generalpostmeisters Rowland Hill, der im Jahre 1837 auf den Widderrinn der Distanzberechnung bei Briefsendungen kinies, stieß, wie das

zu geschehen pflegt, auf große Hindernisse. Als er 1840 das einheitliche Porto für ganz England einführen wollte, wurde er von den englischen „Fachtelnten“ für verrückt erklärt. Doch bewährte sich sein System sehr bald.

Ganz widersinnig waren die Verhältnisse im internationalen Briefverkehr, wo die in jedem Lande geltenden verschiedenartigen Tarife den Dienst wie den Verkehr unendlich erschwerten, ja beinahe lahm legten. Erst die im Jahre 1874 erfolgte Gründung des Weltpostvereins durch den deutschen Postdirektor Heinrich Stephan brachte einen gegenreichen Wandel in die internationalen, wie in die nationalen Verhältnisse. 1500 verschiedene Portofäge der einzelnen Länder wurden mit einem Male umgestoßen und das einheitliche Porto von 20 Pfennig (5 Cents) für den Brief und 10 Pfennig (2 Cents) für die Weltpostkarte eingeführt. Anfangs nur einen kleinen Theil der europäischen Staaten, von den außereuropäischen nur die amerikanische Union umschließend, umfaßt der Weltpostverein heute alle Kulturländer. Mit Neujahr trat bekanntlich eine weitere Verbilligung des Briefportos auf 2 Cents zwischen Deutschland und Ver. Staaten ein, wie sie schon im Verkehr mit England besteht.

Die erste elektromagnetische Telegraphenleitung wurde im Jahre 1844 zwischen Baltimore und Washington eröffnet. Bald darauf, namentlich in Verbindung mit dem aufstommenden Eisenbahnbetriebe, wurde auch in Europa mit der Anlage von dem öffentlichen Verkehr dienenden Telegraphenleitungen begonnen. Doch war die Verwendung der Telegraphie seitens des Publikums bei dem teuren Tarif keine große. Die Preise gestalten sich nach Joneinteilung verschieden. Bei der preussischen Postverwaltung mehrte sich auch das Defizit der Telegraphenabteilung von Jahr zu Jahr und erst als im Jahre 1876 auf Veranlassung Stephans einschneidende Reformen, namentlich die Erweiterung des Netzes und die Einführung des Worttarifes, vorgenommen wurde, begann sich der telegraphische Verkehr zu heben und damit auch zu rentiren.

Noch länger dauerten die Verkehrs Hindernisse im internationalen Telegraphenverkehr. Erst als im Jahre 1866 das erste große Kabel zwischen Amerika und England nach mannigfachen mißglückten Versuchen in Funktion trat, entwickelte sich die Welttelegraphie in rascher Folge. Heute bestehen 55 große Kabelgesellschaften, die Kabel in der Länge von 170,000 Meilen besitzen.

Bereits droht aber der Welttelegraphie durch Marconis Erfindung eine große Umwälzung. Diese Erfindung hat es ermöglicht, den Menschen auch dort zu erreichen, wo ihn mit der übrigen Welt in Verbindung zu setzen, wo die Anlage von Leitungen nicht möglich oder auch nicht lohnend war, so mitten im Weltmeere, auf hohen Bergen oder in unwirthlichen Gegenden. Ihre Ausgestaltung eröffnet ganz gewaltige Perspektiven und vor allen Dingen eine Verbilligung des telegraphischen Verkehrs.

Seit dem Jahre 1877 tritt die Telephonie mit dem Telegraphenwesen in Wettbewerb. Die Stadtsprechereinrichtungen galten zuerst als schwächere Versuche, über deren Erfolg man recht skeptisch dachte. So konnten z. B. in Berlin die ersten Ankommen nur durch den persönlichen Einfluß Stephans zum Anschluß gewonnen werden. Heute überschreitet die Zahl der Fernsprechanschlüsse in Berlin und Umgebung die Zahl 120,000. Auch das interurbane Fernsprechnetz hat sich rasch ausgebildet. In den meisten Ländern stehen nicht nur die halbwegs wichtigeren Orte miteinander in Sprechverlehr, die Sprechverbindungen haben schon vielfach die Grenzen überschritten und ein System der internationalen Telephonie geschaffen. In der ganzen Welt zählte man 1905 16,585 Stadtsprechereinrichtungen mit etwa 8,000,000 Meilen Leitung.

Die Entwicklung der Verkehrsreichthum bildet die eiserne Konstitution des internationalen Lebens. Sie hat es ermöglicht, die Rohprodukte der ganzen Welt nutzbar zu machen und sie in weiser Arbeitstheilung auszunutzen. Sie hat den Austausch der Güter im größten Maße beibehalten und die Arbeit eines jeden Volkes in den Dienst des andern gestellt, damit gleichzeitig die Interessen aller miteinander aufs engste verknüpfend. Die Technik, die den Weltverkehr geschaffen, schuf aber gleichzeitig auch den Welthandel, theils indem sie diesen durch die Herstellung von Verkehrsmöglichkeiten arößzog, theils indem sie durch Vervollkommnung der Maschinen die Industrie,

das ist die Bearbeitung der Rohstoffe, vervollkommnete und verbilligte.

Was die Dampfkraft und die Elektrizität auf diesem Gebiete geleistet haben, übertrifft die Leistungen auf dem Gebiete der Verkehrsrevolution noch um ein Beträchtliches. Neben den Tausendenteiltiefeln, die die Technik dem Menschen gegeben hat, damit er den Erdball durchwandere, neben dem Atlasrücken, auf dem er die unendlichen Schätze der Erde von einem Punkt zum andern tragen konnte, gab sie ihm auch Riesensarme und Feenhände, um früher unerhörte Arbeitsleistungen zu vollbringen. Der Handwerker konnte nur für den Bedarf arbeiten und sein Kundentreis blieb dementsprechend innerhalb der Grenzen seiner Nachbarschaft. Die Maschine arbeitete für den Markt. Für die durch verhundertsachte Leistungen erzeugten Güter mußte erst der Absatz gesucht werden, und so wandelte die Maschine den Markt zum Weltmarkt.

## Eine vergessene Kunst.

Der „Berliner Postischen Zeitung“ wird geschrieben: Vor einigen Tagen besuchte ich das hiesige ethnographische Museum und betrachtete längere Zeit die Sammlung von Pfeilspitzen aus Feuerstein die früher die Indianer, namentlich die nordamerikanischen Rothhäute und die mexikanischen Nachkommen der Azteken und Tolteken, so überaus kunstvoll herzustellen verstanden. Dabei fielen mir meine häufiger Wanderungen durch die Indianerlager der Reservationslinie in den Vereinigten Staaten, wie auch durch die vereinsamten und nur höchst selten von Weißen besuchten Indianerhöfen Mexikos und Centralamerikas ein, Wanderungen, auf denen ich wiederholt die Hauptlinge und Dorfschlesten gefragt hatte, ob noch irgend jemand in ihrem Stamm eine Pfeilspitze aus dem spröden Gestein verfertigen könnte. Aber ohne Ausnahme schüttelten sie, die Rothhäute sowohl wie die Gelben, die Köpfe, mit jenem unnahelich melancholischen Lächeln, der ihrer dem sicheren Untergang geweihten Rasse so eigen ist, und erwiderten: „Nein, das kann kein einziger mehr von uns! Wozu auch? Seit wir Gewehre und Revolver taufen oder eintaufen können, würde es ja für niemand mehr lohnen, diese schwierige und langweilige Kunst auszuüben!“ Wenn ich sie dann weiter befragte, ob sie mir denn wenigstens nicht angeben könnten, wie denn überhaupt eine solche Spitze zu stande gekommen sei, so antworteten sie lakonisch: „Durch Hämmer!“ Ja, daß langanhaltendes, geschicktes Klopfen mit einem Hammer oder hammerähnlichen Werkzeug auf den Stein das Kunstwerk hervorgebracht hat, das sieht man so einer Pfeilspitze ohne weiteres an; aber die große Frage ist und bleibt das „Wie?“ Denn auch dem geschicktesten europäischen Steinmetz dürfte es nimmermehr gelingen, ein Stück Feuerstein zu solch einer ziellichen und scharfen Spitze auszumeißeln, und da auch die wilden Stämme Afrikas und Australiens — nach den Mittheilungen der glaubwürdigsten Forscher — für ihre Pfeile wirklich um eine vergessene, untergegangene Kunst.

## Falsch verstanden.

Ein bekannter alter Frankfurter Finanzaristokrat, der nur im Falle konventioneller Nothwendigkeit auf sein geliebtes „Frankfurter“ Deuffch zu verzichten pflegte, befohl eines Abends beim Verlassen einer Gesellschaft seinem Kutscher: „Johann, nach Hause!“ Der wohlgeschulte ergraute Diener — auch ein Frankfurter Kind — schnalzte mit der Zunge, und feurig griffen die Rappen aus. Sein Herr verank in leichten Halbschlummer, aus den ihn erst das Anhalten der Equipage weckte. Schon wollte er aussteigen, da blickte er um sich und sah sich in unbekannter Gegend. Auf die erstaunte Frage: „Wo bist denn hingefahre, Johann?“ erwiderte der treue Roffelenter mit der Ruhe eines guten Bewusstseins: „Wie der Herr Baron befohle“ haben — nach Hause!“ (Hausein, Dorf bei Frankfurt.) — „Du Dost“, rief der Baron aerezt, „Du hältst ja ja nach Hause“ fahre“ folle;“ ich hab' ja gemänt: haam!“

„Die Huttrennen würden sehr schön, wollte man nur jene griffen, die man achtet.“