Nebraska Staats-Anzeiger und Herald.

Jahrgang 31.

Grand Island, Rebr. 5. Mai 1911 Zweiter (Theil.)

Nummer 38.

Kinderaugen.

Von Debula Elvingen.

Lichte, blaue Augen,
Frühlingshimmel gleich,
Stimmen meine Seele
Heut so hoffnungsreich.

Lange suchst du ange,
Nach dem höchsten Werth,
Den in ihren Weiten
Birgt die schöne Erd'.

In den Kinderaugen
Hab' ich ihn erkannt:
's ist die reine Seele
Aus des Schöpfers Hand.

Menschenmütter.

Skizze von Sophie von Rhuenberg.

1.

Jedes Jahr, wenn die Primeln keimen auf den Wiesenhängen und aus der Schneebreite, durchfeuchteten Erde der starke Duft neuen Lebens aufsteigt, fährt Frau Hilbe in jene schöne Stadt, in der sie einstmalig gewohnt hat, und geht auf den stillen Friedhof zu Mariatrost, der außerhalb im leuchtenden Gelände liegt.

Ganz einsam ist es da oben am frühen Vormittag, nur die leuchtenden Vögel schwirren und jubeln, heimlicher Nistpläne voll, durch die moosige Stille. Jedemal, wenn Frau Hilbe durch das geöffnete Gitterthor tritt, bleibt sie eine Weile stehen auf dem grünen Wiesenrand, grüßt mit entzückten Augen den trauten Fleck des Friedens und das liebliche Landschaftsbild der Mittelsteiermark, das sich dahinter breitet: das weisse, von Waldhügeln umfäumte Thal, die weisse, behagliche gewundene Straße, die dem Osten lachend ansteigend zu strebt, — alles belebt und heimathlich, im köstlichen Glanz der noch milden Sonne . . .

Dann erst tritt Frau Hilbe an das kleine Grab ihres Erstgeborenen, auf dem ein Fichtenbäumlein brav überwintert hat, und legt die mitgebrachten Weiden, nachdem sie ihre roten Lippen innig darauf gepreßt, dicht unter die schlichte Marmortafel, die seinen Namen trägt. Lange, lange steht sie an dem kleinen Hügel und träumt viele Jahre zurück . . .

Blutung und glücklich, weltbumm und voll heiligem Idealismus war sie damals, als das kleine, süße Büblein zur Welt kam. Selbst noch wie ein staunendes Kind lag sie da und betrachtete dies Wunder, das sie geschaffen. Alles jauchzte um sie herum, liebte und häßte sie . . . es war den jungen Eltern, als müßte die Welt stille stehen einen Augenblick und den Athem anhalten vor diesem weiblichen Ereignis.

Aber ein erstes Kind ist so häufig wie ein erstes Blüthenknospen, das der Frühling versuchsweise sprossen läßt, und das dann jählings abfällt in einer Frostnacht. Und so haben sie das Büblein bald darauf begraben und Weiden in den kleinen Sarg gelegt, beneht mit heißen, jungen Mutterbränen . . .

Das ist lange her, so lange! Zwei andere Kinder hat Frau Hilbe geboren, Söhne, die nun schon traufröhlich um Leben und Zukunft und die sie liebt mit aller sorgenden Muttertreue. Weit und voll und reich, mit Arbeit, Kämpfen, strömendem Glück, ist das Leben über Frau Hilbe hingerauscht, hat sie geschüttelt, gekesselt, gewiegt — je nachdem. Sie ist wehlich geworden, und dennoch, trotz vieler Täuschungen und vielen erlittenen Unrecht, ist eine Sonnenpust vertrauender Freudigkeit in ihr, die zur Höhe strebt und an das Höchste glaubt, und in alle dem Wandel der Zeit ist die Erinnerung an ihr erstes Kind in ihr lebendig geblieben, — so frisch, so warm, als wär' es gestern gewesen.

Jedemal, wenn sie an dem kleinen Hügel steht, schließt sie wie in himmlischer Sehnsucht die Augen. Dann steht sie es ganz deutlich vor sich mit dem süßen, saugenden Mündchen, den zierlichen Fingern, die ins Leere tasten, spürt an ihren Wangen noch den Flaum und Duft des warmen Körperchens, und eine unbewingliche, tiefe Zärtlichkeit strömt durch ihr Herz und Blut . . .

„Denn nie verläßt eine Mutter
Ob allerersten Kind,
Ob auch in Glück und Elend
Viel Jahre vergangen sind.“

Und steht sie an seinem Grabe
In Sehnsucht bann und weich —
Es segnet sie ein Engel
Aus fernem Himmelreich!“

2.

Sie führen ein ernsthaftes Gespräch, die beiden kleinen Mädchen, indessen sie ihre Puppen durch den Sand des Spielplatzes schleifen. „Weißt du“, sagt die schwarzgelockte Annie im labellosen weißen Mantel, mit dem goldgefärbten Häubchen, „morgen kommen wieder zwei Ontel zu Besuch Abends, dann darf ich auch auf eine Viertelstunde in den Salon und bekomme Bonbons. Papa wird auch da sein und Mama sieht dann immer wunderschön aus in heller Seide. . . . ich freue mich immer, wenn ich sie und Papa sehen kann.“

Die blonde Trude in der blauen, chemisch gepulverten Bootsjaque und Mäntelchen reißt ihre germanischen Blauaugen weit auf. „Ja, siehst du sie denn nicht immer, den ganzen Tag?“

„Du bist dumm!“ sagt Annie altklug. „Papa ist fast immer auf Reisen und Mama hat sehr viel zu thun, — nur um zehn, wenn sie frühstückt, darf ich auf eine Viertelstunde zu ihr, und manchmal auch nicht, wenn sie zu müde ist.“

„Ist sie denn so müde?“ — „Freilich. Sie macht oft große Störungen mit den Onteln, und dann geht sie wieder in Gesellschaft. — Jeden Abend ist sie aus.“

„Aber spazieren geht sie doch mit dir . . .?“ sagt Trude im dunklen Drang, sie zu trösten.

„Spazieren? Nein — niemals. . . was fällt dir denn ein!“

„Aber dort . . . dort sitzt sie ja neben meinem Mütchen.“

Jetzt lacht Annie hell auf. „Aber das ist ja mein Fräulein!“

In Trudes Kopf wird es ganz wirr. So sagt sie, gleichsam in unbewusstem Stolz: „Ich brauch' kein Fräulein. Ich bin den ganzen Tag mit Mütchen. Sie kramt mich, sie lernt mit mir, sie geht mit mir spazieren, sie bringt mich zu Bett.“

„So?“ sagt Annie ernst, mit plötzlich traurigen Augen. Da sagt Trude sie freundschaftlich unter dem Arm.

„Ich will dir was sagen, Annie. . . schaff dir auch ein Brüdchen an. . . ich hab' so lang drum gebeten, bis Mütchen sagte, es werde bald eins gebracht werden. Dann wird's erst schön! Und du — du hättest dann auch viel mehr Freude, und wenn deine Mama ein ganz kleines hat, wird sie gewiß zu Hause bleiben.“

Annie schüttelt den Kopf. „Meine Mama mag keine Kinder, weißt du. Neulich hat sie zu Ontel Fritz gesagt, Kinder seien was furchtbar Künftiges, sie habe sich nie eins gewünscht.“

„Aber sie hat dich doch lieb, geht sie küßt dich doch? Mütchen küßt mich oft so, das ich erstide.“

„Ja, sie küßt mich schon manchmal, aber selten. Papa küßt mich oft. Mama küßt nur Große gern, glaub' ich, den Papa und die Ontels.“

„Hast du denn so viele Ontels?“ fragt Trude neidisch, denn sie denkt an die Bonbons, die sie ihr bringen.

„Dooh“, sagte Annie renommierend und die Finger spreizend, „ich habe eine Menge Ontels. Wart nur — eins — drei — vier Ontels hab ich! Und einen ganz neuen.“

„Annie, wir gehen!“ ruft das Fräulein scharf von der Bank herüber. Und Trude hat nur mehr Zeit, wehmüthig zu sagen: „Wir haben gar keinen, — ich werde Mütchen fragen, weshalb!“

3.

Unter hohen Fichtenbäumen auf der Berglehne, mitten im dornumwundenen Gestrüpp, hatte es sein Nest gebaut, das Meisenpärchen. Allzu wohlthunlich war es just nicht gelegen, ohne Sonnenglanz, von lauter thaligem Gebränge umgeben, das den Einflug erschwerte, aber dafür freilich sichert war vor nächstlich anschleichendem Raubgesindel des Waldes. So sah denn das Weibchen mit zufriedenzugleichenden Augenlein auf ihren frisch ausgebrochenen Jungen, und das Männchen brachte Nahrung und slog jubelnd von Zweig zu Zweig und sang sein süßes Lied von Liebe und Eheglück in die ungläubige Welt hinaus.

Die einzige, die um dies Vogelgeheimnis hier wußte, war eine stille, waldblutigeniehungende Frau, die nachbarlich auf einer einsamen Bank vor einem rohgezimmerten Tische saß und schrieb. Ab und zu unterbrach sie sich und horchte hinüber, trat wohl auch an das Vogelheim leise heran und lächelte dem lieben Weibchen zu, sehnlichst der Zeit gedenkend, da auch sie selbst noch ihr Nest voll kleiner Kinderlein hatte. Sie konnten die stillen Frau sehen und fürchteten sie nicht, denn zuweilen brachte sie kleine Lederbissen mit für die Wöchnerin und streute sie auf den Boden hin-

wo das Männchen sie sorgsam aufpflachte.

So vergingen einzig schöne, kraftvoll-würzige Frühsonnertage. Bis eines Nachts ein so heftiges Unwetter losbrach, wie man es seit langem hier nicht erlebt hatte. Draußen fegte der Sturm durch den Wald, bog ihn mit wüthenden Griffen, trieb ihn in wildem Spiel alles dürre Geäst los, half dem prasselnden, mit Hagelkörnern vermengten Sturzregen seine Wassermassen schneller durch die tiefen Erdrinnen zu Thal zu jagen.

Traurig bahnte sich die stille Frau am nächsten Morgen den Weg bergan. An Arbeit war heute nicht zu denken, alles war naß, eiskalter Wind wehte von den Felseshängen nieder, — nur nach den armen Vögeln wollte sie suchen, die wohl rettungslos zu Grunde gegangen waren in dieser bösen Nacht.

Wahrhaftig, — da hing noch immer das Nestchen im dortigen Gänge — aber kein Männchen lang im Umkreis, das lag wohl irgendwo todt im Moose, kein Weibchen sah im Nest . . . es schien leer. Leise bog die stille Frau das dornige Geranke auseinander, griff beherzt mit der Hand nach dem kleinen graubraunen Nestchen und zog es mühsam hervor. Da lag die kleine Vogelmutter mit ausgebreiteten Flügeln, von Hagelkörnern blutig geschlagen, todt. Unter ihrem Leichnam aber piepte es noch schwach.

Da nahm die stille Frau die kleine Brut in ihr warmes Heim und ägte sie groß, um sie dem Walde wiedergeben zu können. Der tapferen, heldenhaften Vogelmutter aber setzte sie in ihrem Herzen ein Denkmal. Darauf stand geschrieben: Menschenmütter — nehmt euch ein Beispiel an ihr!

Ein Eisenbahn durch vier Erdtheile.

Die erstaunliche Entwicklung der Verkehrslehre hat so oft Ideen, die bei ihrem ersten Auftauchen als märchenhaft, als unmöglich hingestellt, vielleicht gar verlacht und verspottet wurden, schließlich zu wirklichem Leben erwachen sehen, daß man sich gar sehr hüten muß, neu auftauchenden Riesenprojekten, die zunächst als Produkte einer zügellosen Phantasie erscheinen, vor vornherein jede Lebensfähigkeit abzupreden. So wird die Idee, daß es möglich sein müßte, mit der Eisenbahn von Kapstadt bis nach Buenos Aires zu gelangen, sicherlich zunächst überall ein verwundertes Kopfschütteln erregt haben, und dennoch muß man bei näherer Betrachtung zugeben, daß der Stand der heutigen Eisenbahntechnik die einstige Verwirklichung dieses ungeheuren Gedankens nicht unbedingt ausgeschlossen erscheinen läßt. Betrachten wir näher die Durchführung einer Eisenbahnverbindung zwischen Kapstadt und Buenos Aires ermöglicht werden könnte, und wir werden zugeben, daß dahinter mehr steht, als eine nur auf dem Papier mögliche, geistvolle Zuleserniade!

Natürlich denkt man nicht etwa daran, auf dem nächsten Wege von Kapstadt nach Buenos Aires, etwa unter dem Atlantischen Ozean hindurch eine Tunnelbahn herzustellen. Ueberhaupt will die Bahn nicht etwa gerade zwischen Südafrika und Argentinien einen eigenen, neuen Verkehrsstrang schaffen, der den bestehenden Schiffsfahrplänen Konkurrenz machen soll, sondern das genannte Bahnprojekt würde nur das zufällige Endergebnis einer ganzen Reihe von einzelnen Verkehrsplänen sein, die nur für sich allein eine praktische Bedeutung haben, nicht aber als einheitliches Ganzes. Kurz gefaßt, der in Zukunft vielleicht einmal zustande kommende Schienenweg Kapstadt—Buenos Aires würde durch Afrika, Europa, Asien und Amerika hindurch verlaufen und jeden Erdtheil (außer Europa) dabei in seiner ganzen Ausdehnung von Süd nach Nord oder von West nach Ost durchqueren.

Befolgt man auf der Landkarte oder dem Globus die Verteilung von Land und Wasser auf dem Erdball, so sieht man, daß alle Kontinente außer Australien unter sich zusammenhängen; nur zwischen den beiden größten, Asien und Amerika, ist der Zusammenhang durch die verhältnismäßig schmale und wenig tiefe Beringsstraße im hohen Norden unterbrochen, und zwischen Asien und Afrika hat man in neuerer Zeit eine künstliche Trennung in Gestalt des Suezkanals geschaffen, dem eine ähnliche Abreißung Nordamerikas von Südamerika demnächst, nach Fertigstellung des Panamakanals, folgen wird. Man kann daher auf der Landkarte einen Weg von Kapstadt

nach Buenos Aires herstellen, der ausschließlich, bis auf die einzige Beringsstraße, auf dem Lande verläuft, nämlich von Südafrika über Ägypten, Sibirien und Alaska.

In Afrika ist seit geraumer Zeit das gewaltige Projekt der Kap-Kairo-Bahn an der Tagesordnung, das dem Geiste des Königs von Südafrika, des verstorbenen Cecil Rhodes entsprungen ist. Es soll hier nicht erörtert werden, wie weit diese Kap-Kairo-Bahn schon verwirklicht ist, welche Schwierigkeiten sich einer Durchführung des Planes im ursprünglichen geplanten Umfang entgegenstellen u. s. w. Zur Zeit sieht es ja so aus, als ob der ungeheure Gedanke zwar Wirklichkeit werden wird, aber doch in einer wesentlich abgeänderten Gestalt. Daß in nicht gar zu fernem Zukunft eine direkte Verbindung zwischen dem Kap und dem Mittelmeer mitten durch Afrika hindurch vorhanden sein wird, können angesichts der raschen Fortschritte der Kap-Kairo-Bahn selbst die eingeleitetsten Steptier taun noch bezweifeln. Aber verständigerweise wird man dabei die mannigfachen vorhandenen natürlichen Wasserstraßen, vor allem den langgestreckten Tanganjika-See und den Nil auf weite Strecken in den Verbindungswege einbeziehen, so daß Bahnstrecken und Schiffsstraßen miteinander abwechseln werden. Gegenwärtig würde es ein ungeheures und unwirtschaftlicher Schematismus sein, wenn man mehr anstreben und eine wirklich ununterbrochene Bahn Kap-Kairo ins Leben rufen wollte. Das hindert freilich nicht, daß in späterer Zeit, bei der sich fortwährenden Erschließung Afrikas für Handel und Verkehr, sich einmal doch noch die Nothwendigkeit herausstellen kann, die Wasserstraßen ganz auszuschalten und eine ununterbrochene Bahnlinie durch ganz Afrika vom Kap bis zum Mittelmeer zu schaffen. Wenn diese Zeit gekommen ist, kann man also auf der Bahn von Kapstadt nach Ägypten gelangen. — Wie aber sollte die Bahn nun weiter laufen?

„Nun, es ist nur eine Frage der Zeit, bis eine weitere Bahn von Ägypten ostwärts über die Landenge von Suez und die Sinaihalbinsel hinweg einen Anschluß an die neuerdings vielgenannte Mettabahn der Türkei herstellen wird, die gegenwärtig bereits von Damaskus bis nach Medina im Betrieb ist. Da nun aber weiterhin mit zweifelloser Sicherheit eine Bahnverbindung zwischen der Mettabahn und der gegenwärtig im Entstehen begriffenen deutschen Bagdadbahn über Aleppo zustande kommen wird, so könnte man alsdann weiterhin von Ägypten mit der Bahn zum Bosporus und dann ins europäische Bahnhetz gelangen, das natürlich wieder auf mannigfache Weise einen Schienenanschluß mit den russischen Bahnen und weiter mit der großen Sibirischen Bahn ermöglicht.“

Von Konstantinopel kann man mit der Bahn ja schon heute bis nach Wladivostok und selbst bis nach Peking gelangen. In künftiger Zeit aber wird es voraussichtlich möglich sein, noch auf einem anderen und wesentlich kürzeren Wege von Ägypten auf dem Schienenwege nach Ostasien zu fahren. Die Bagdadbahn, die nach ihrer in wenigen Jahren sicher bevorstehenden Weiterführung bis an den Euphrat und Tigris zweifellos mit der Mettabahn durch Syrien hindurch verwachsen wird, dürfte nämlich so gut wie sicher bereits Abzweigungen nach Persien hinein und durch Persien nach dem schon vorhandenen transsibirischen Bahnnetz auslaufen zu lassen. Noch fehlen zwar insolge politischer Verwicklungen und Eisenbahntechnischen in Persien alle Eisenbahnen vollständig, aber dieser Zustand kann unmöglich noch sehr lange anhalten, und dann ist die verbindende Bahn zwischen der Bagdadbahn und den russischen Bahnen in Asien nur noch eine Frage der Zeit. Von den transsibirischen Bahnen aus schaffte sich aber Rußland schon jetzt eine Linie, die in der Richtung auf Varna, an die Sibirische Bahn heranführen wird. Sind alle diese Pläne verwirklicht, was voraussichtlich schon in wenigen Jahren der Fall sein wird, so ist es also möglich, in der Eisenbahn von der Mettabahn zur Sibirischen Bahn in fast gerader Linie, unter gänzlicher Ausschaltung des europäischen Bahnnetzes zu gelangen. In jedem Falle würde also der fortlaufende Schienenweg vom Kap zum Stillen Ozean damit zur Thatsache werden. Wie aber sollte es nun weiter möglich sein, ins amerikanische Gebiet hinein zu gelangen?

Nun, es besteht ein amerikanisches Projekt, das die allem Anschein nach sehr mineralreichen Theile des nordöst-

lichen Sibiriens dem Bergbau erschließen und dem amerikanischen Handel eröffnen will, und zwar in Gestalt einer Bahn, die in Kasak, westlich vom Baikalsee, von der Sibirischen Bahn abzweigt und in schräger nordöstlicher Richtung zur Tschuktschen-Halbinsel und zur Beringsstraße verlaufen soll. Die Beringsstraße soll mit Hilfe eines ungeheuren, über 40 Meilen langen Unterseekanals überwunden werden, so daß alsdann die Bahn thatsächlich von Asien nach Amerika verlaufen würde! Die Ausführenden dieses Planes sind zwar zur Zeit nicht die besten, denn Rußland, das natürlich seine Genehmigung dazu geben müßte, sieht dem Projekt wenig freundlich gegenüber, weil es davon eine wirtschaftliche Invasión der Amerikaner auf sibirisches Gebiet befürchtet, und weil es seine sibirischen Bergwerksschätze lieber selbst ausbeuten will. Aber da die Amerikaner offenbar mit sehr großen Mitteln arbeiten und fest überzeugt sind, daß die genannte Bahn von Nutzen werden würde, so ist es nicht ausgeschlossen, daß über kurz oder lang doch ihre Idee in der einen oder anderen Weise verwirklicht werden wird. Dann wäre also die Bahnlinie vom Kap zur Beringsstraße und sogar noch über diese oder vielmehr unter ihr hinweg kein bloßes Phantasiegebilde mehr!

Ist aber der amerikanische Boden erst einmal erreicht, so ist die Haupt-schwierigkeit der Bahn Kapstadt—Buenos Aires natürlich überwunden. Der Bahnbau in Alaska würde zwar aus mehrfachen Gründen außerordentlich schwierig sein, aber das genannte amerikanische Projekt der Bahn zwischen Asien und Amerika hat ihn ohnehin mit in das Programm aufgenommen, um einen unbedingt erforderlichen Anschluß der sibirischen Nordostbahn an die Bahnen Kanadas und der Vereinigten Staaten zu erhalten. Bis an die Grenze zwischen Kanada und Alaska, in die Gegend von Dawson am Klondike, wird in einigen Jahren das kanadische Bahnnetz in jedem Falle ausgedehnt werden, um den reichen kanadischen Nordwesten dem Verkehr zu erschließen. Ist also erst einmal der Anschluß an die kanadische Grenze gelungen, so kann man von dort alsdann mit der Bahn über Winnipeg ins Gebiet der Ver. Staaten und durch diese hindurch nach Merito gelangen. Auch Merito kann schon gegenwärtig in seiner ganzen Ausdehnung von Nord und Süd mit der Bahn durchfahren werden, bis unmittelbar an die Grenze von Guatemala. Die weitere Bahnfortführung nach Süden aber steht auf dem Programm der Bestrebungen zur Schaffung einer panamerikanischen Bahn, die es sich zum Ziel gesetzt hat, alle Staaten Amerikas durch einen fortlaufenden Schienenweg miteinander in Verbindung zu bringen.

Ob die panamerikanische Bahn wirklich dereinst im vollen Umfang zur Ausführung gelangen wird, ist heute noch nicht mit Sicherheit zu sagen. Bei nüchternem Betrachtung ergeben sich so ungeheure Schwierigkeiten technischer, politischer und vor allem wirtschaftlicher Natur, daß man begründete Zweifel an der vollen Verwirklichung des Gedankens zu hegen berechtigt ist. Immerhin läßt sich nicht leugnen, daß mit einer so ungemein zähen Energie und einer so gewaltigen, für keinen Ausgaben zurückstehenden finanziellen Strohkraft an dem Werke gearbeitet wird, welches man in weiten Theilen der nordamerikanischen Union als eine nationale Ehrensache behandelt, daß es vermessen wäre, die Schaffung der panamerikanischen Bahn vorzuberufen als eine Unmöglichkeit hinzustellen. Es sind schon so gewaltige Summen für die Durchführung der Bahn geopfert worden, daß man ohne weiteres davon überzeugt sein kann, es werde das Meiste an Anstrengungen aufgewandt werden, um die Idee in vollem Umfang zu verwirklichen.

Daß das heute bis an die Grenze von Merito und Guatemala reichende Nordende in einigen Jahren oder allenfalls Jahrzehnten bis nach Costa Rica verlängert sein wird, kann als feststehend gelten. Die sehr großen Schwierigkeiten des Weiterbaues der panamerikanischen Bahn betreffen da auch erst das Gebiet südlich von Costa Rica, durch Panama, Columbien, Ecuador und Peru hindurch, wo das gewaltigste Hochgebirge der Erde einer fortlaufenden Bahnlinie die ungläublichsten Schwierigkeiten bereiten würde. Gelingt es aber einmal dennoch, Peru zu erreichen, so ist die panamerikanische Bahn gesichert, denn von Cuzco bis nach dem Endpunkt Buenos Aires wird man schon in zwei oder drei Jahren ohne Unterbrechung gelan-

gen können, und zwar am Titicaca-See vorbei, durch Bolivien hindurch in die nordwestliche der argentinischen Provinzen hinein, Salta, wohin schon seit geraumer Zeit eine in Buenos Aires beginnende Bahn führt, die seit kurzem ins bolivianische Gebiet über Pässe von mehr als 12,000 Fuß Höhe verlängert worden ist.

Wie man sieht, ist demnach das Projekt eines ununterbrochenen Schienenweges zwischen Kapstadt und Buenos Aires durchaus kein phantastisches Hirngespinnst, sondern es ruht auf leuter einzelnen Plänen, die schon gemeinartig spielen und sehr eifrig hin und her erwogen werden, so weit sie nicht gar schon verwirklicht worden sind.

Dr. Richard Hennig.

Falschmünzerei im Großen.

Man wirft Napoleon I. vor, daß er das Papiergeld von Staaten, mit denen er sich gerade im Kriege befand, habe nachahmen und in Verkehr bringen lassen. Der französische Kaiser kamit aber nur auf ältere Vorbilder zurück. Unter Ludwig XIV. war ein beständiger diplomatischer Konflikt mit der Pforte ausgebrochen, so daß der Gesandtenposten in Konstantinopel lange ruhte. Hierunter litt auch der Levantehandel der südfranzösischen Kaufleute ganz empfindlich, um so mehr, als gerade sie schlecht organisiert vorgingen und überhaupt mit der ihrer Nation in überseischen Dingen so eigenen Lässigkeit arbeiteten. Aber die Kräfte machte erfindlich. Schon lange hatte sich eine kleine Silbermünze im Werte von 5 Sous an den asiatischen Küstenplätzen eingebürgert: sie war italienischer Herkunft und hieß hier im Osten Timin. Die Orientalen nahmen Timins besonders gern, sogar mit Agio, wie der Feingehalt das auch rechtfertigte. Die französischen Handelsreisenden aber fanden jetzt nichts Besseres zu thun, als in der Heimath, so in Dombes, Avignon und Orange, „Timinfabriken“ anzulegen. Eine Weile scheint man diese Falschmünzerei noch vorsichtig betrieben und den Silbergehalt nur mäßig verschlechtert zu haben. Indessen entdeckte die Konkurrenz der Sachverhalt dennoch, und die Folge war, daß sich auch im Genuesischen, in Monaco, sogar in Florenz heimlich Münzstätten aufstoben. Jetzt aber verzehnfachten die Franzosen den Betrag, nahmen zu ihrem Timin nur noch Kupfer, das mit dünnen Silberplättchen belegt wurde, und ihre Gewinne beim Einkauf stiegen ins Uebersiebere. Wunders Haus, das schon vor dem Ruin gestanden hatte, wurde reich, denn der Schwindel hielt merkwürdigerweise eine ziemliche Zeit hindurch vor. Erst als die europäischen Mächte sich mit morgenländischen Erzeugnissen überfüllten und hier ein Preissturz eintrat, wurden die Engländer aufmerksam. Sie hatten sich nicht an dem Betrag betheilig, stets mit vollkommenem Gelde bezahlt, stießen also am empfindlichsten dabei. Ihre Seideneinkäufe wurden beinahe unmöglich, da die Franzosen mit den falschen Timins die Preise im Orient in die Höhe trieben, ohne selbst etwas dabei zu verlieren. 1667 erfolgte durch die Direktoren der englischen Levant-Kompagnie das Verbot an alle Briten, Timins ferner anzunehmen, und gegen Ende des folgenden Jahres waren endlich auch die Türken dahinter gekommen. Die beliebte Münze fiel jäh im Kurs; statt 10 Timins auf den Thaler verlangte man schon 20, und die türkischen Behörden zögerten mit dem Eingreifen nur, weil auch der Schatz des Sultans mit solchem wohlfeilen „Silber“ überfüllt war. Aber zu Anfang 1669 erhielten endlich die Zoll- und Steuereintnehmer den Befehl, keine Timins mehr anzunehmen. Heftige Kravalle, so in Angora und Brussa, waren die Folge, wobei es klug berging, und der Divan hielt es für räthlich, einzulernen. Die famosen Timins erhielten gesetzlichen Kurs, 30 auf den Thaler, doch Nehmer fanden sich nirgend mehr, und so blieb nichts übrig, als die Stücke zum wahren Werthe einzuziehen und umzuschmelzen. Draußen vor Smyrna aber lagen noch mehrere Schiffe aus Frankreich, beladen mit falschen Timins. Sie mußten natürlich umkehren und brachten den „Krauh“ mit nach Hause. Der Bankrott des französischen Levantehandels war vollständig, viele Christen scheiterten, und für lange hinaus wollte man im Orient mit Franzosen nichts mehr zu thun haben.

Wer nach Großen strebt, darf sich nicht ins Kleinliche einpuppen.

Konversation ist die Kunst, andere ausreden zu lassen.