Scranton Wochenblatt.

Office: 427 Lackawanna Ave.

Eine französische Stimme.

Gegenüber der ewigen Spionnirerei und Deutschenhetze in den französischen Blättern, erhebt Pierre Giffard, Mitarbeiter des pariser Figaro, seine Stimme und sagt:

„Ist es möglich, daß erste Menschen an solchen Albernheiten Gefallen finden, und giebt es in Paris noch wirklich Zeitungsleser, die da glauben, daß die jungen Leute, welche von Mainz oder Frankfurt, von Dresden oder Berlin herkommen, um unsere Industrie und unseren Handel zu studiren, ihre Zeit damit verbringen, die Pläne der neuen Forts zu entwenden und ihre Batterien für einen neuen französischen Feldzug zu richten? Man sagt ferner, daß es in den neu eröffneten Bierlokalen von Deutschen wimmle. Wäre das richtig, so hätten wir ein sehr einfaches Mittel, die Deutschen auszuhungern: wir brauchten nur nicht ihr Bier zu trinken. Aber Ihr zeigt gerade Vorliebe für deutsches Bier; da dürft Ihr auch Euch nicht beklagen, von deutschen Wirthen und Kellnern bedient zu werden. Die Thatsache ist aber nicht einmal richtig: man findet in dem Personal der Bierstuben viel mehr Schweizer, Oesterreicher und Ungarn, als wirkliche Deutsche. Die deutsche Kolonie in Paris besteht hauptsächlich aus Handlungskommis und Kommissionshäusern. Jene Kommis sind fast sämmtlich junge Leute; sie beziehen von ihren Familien einen Zuschuß, mit dessen Hülfe sie zwei oder drei Jahre in Frankreich verbringen, um Französisch zu lernen; sie arbeiten billiger, als die Franzosen, und so tragen die französischen Prinzipale kein Bedenken, sie zu beschäftigen. Schickt doch Eure Kinder nach Deutschland, daß sie dort Deutsch lernen, statt fortwährend über die preußische Spionage zu jammern, die ja doch nur eine Fabel, gut für die Maulaffen, ist! Es mag einzelne außerordentliche Fälle geben, wie es solche immer gegeben hat; aber die wahren französischen Patrioten wissen recht gut, daß wir nicht mit Jeremiaden dieser Art unsere Verjüngung vollziehen werden."

Herr Giffard hat die Räumlichkeiten des deutschen Turnvereins, der gegenwärtig 150 Mitglieder zählt, besucht; er fand dort eine Bibliothek von mehreren tausend Bänden, in welcher die französischen Klassiker obenan prangten; er fand ein Klavier, ein Lesezimmer mit den Büsten Göthe's und Schiller's, einige Photographien von Vorstandsmitgliedern und das war Alles. Ein unschuldigeres Vereinsleben ist ihm noch nicht vorgekommen, und er erzählt die fast komische Thatsache, daß der Turnverein schon vor längerer Zeit die Pariser Polizeipräfektur, um ihr jeden Verdacht zu benehmen, ersucht hatte, einen ihrer Beamten in seine Versammlungen zu senden. Dies sei geschehen, aber nach einigen Proben habe die Behörde selbst erkannt, daß die Ueberwachung ganz unnütz sei, und der Polizeiagent sei nicht wieder erschienen. Giffard sagt daher auch:

„Heißt es nicht die Pariser eine sehr unedle Rolle spielen lassen, wenn man sie als Wütherriche hinstellt, die immer auf dem Sprung sind, über den ersten Deutschen, der ihnen begegnet, herzufallen? Nehmen wir uns ein Beispiel an ihrem Eisenbahndienste und anderen Dingen! Gehen wir zu ihnen, um sie an Ort und Stelle zu studiren; sie werden uns nicht anklagen, ihre Gesandtschaft zu behorchen, und sich vielmehr nur wundern, daß wir an ihnen nur irgend ein Interesse nehmen! Schicken wir unsere Söhne auf 18 Monate nach Deutschland, ehe wir sie mit 7 Jahren Rechtsstudium, 8 Jahren Medizin oder 25 Jahren Bureaukratie verdummen: das wird für unser Land besser sein, als von den Dächern herab gegen den preußischen Spion zu schreien!"

Zum Jahrestage der Schlacht bei Sedan

schreibt die „Leipziger Ztg.": „Blicken wir um uns und gestehen wir uns ehrlich: Die Blütheträume jener großen Epoche unserer Geschichte sind ihrer Erfüllung ferner denn je. Heftiger denn je und nicht immer mit sachlichen Gründen, bekehden sich die Söhne desselben Vaterlandes, der nationale Wohlstand, der den großen Kriegsjahren folgte, war nur ein Trugbild, und der allgemeine Sittlichkeitstand ist ein tieferer, denn vorher."

Und im „Düsseldorfer Anzeiger", einem Herolde der neuesten Aera Bismarck'scher Politik, wird in einer Parallele zwischen dem deutschen Heere und dem deutschen Volke letzterem ein Spiegel vorgehalten, der ein wahres Jammerbild zeigt:

„Im deutschen Volke sind zur Erfüllung seiner Aufgaben die geistigen und moralischen Kräfte nicht nur nicht angespannt, nein, sie sind auf den wichtigsten Gebieten bis zum Tode erschlafft. Der religiöse Gedanke, der Liquell aller idealen und moralischen Kraft, ist Oben und Unten in weiten, weiten Kreisen nahezu erloschen, Sinnesaufregung, Lebensekel und Verzweiflung nehmen überhand. Die Prostitution nimmt den Umfang einer Epidemie an. Das Verbrecherthum wächst wie eine Sündflut. Der Selbstmord wird das, was früher die Religion war: der letzte Trost des müden Erdenpilgers. Die gegen dieses schlimmste Verderben, nämlich gegen den moralischen Bankerott unseres Volkes gerichteten Rettungsversuche sind ohne System, ohne zündende Kraft, ohne allgemeine Verbreitung, weil sie in der Tiefe des Volkes nicht auf die erforderliche Empfänglichkeit und Beihülfe stoßen. Diese sittliche Lethargie wirft sich wie ein sittlicher Mehltthau auch auf die rein ökonomischen Kräfte und Bestrebungen; auf die volkswirthschaftlichen Bestrebungen gegen die Massenverarmung, die Vagabundage, die Organisationslose Auswanderung, gegen den erbitterten und immer verhängnißvoller werdenden Mangel an eigenen deutschen Kolonien. Die Vorkämpfer auf diesen Gebieten haben das Volk nicht hinter sich, weshalb sich die Leistungen auch wie Tag und Nacht unterscheiden von den Leistungen der deutschen Armee. Doch sind die bürgerlichen Gebiete, auf denen dieser Unterschied in den häßlichsten und schimpflichsten Contrastwirkung sichtbar ist, damit nur angedeutet und nicht erschöpft. Fast überall, wo es sich um den innern Ausbau des neuen Reichs in moralischer und volkswirthschaftlicher Hinsicht handelt, stößt der deutsche Vaterlandsfreund auf eine ebenso große Untüchtigkeit des deutschen Volkes, wie man im Punkt des äußeren Aufbaues auf eine ungewöhnliche Tüchtigkeit der deutschen Armee stieß. Das muß anders werden! Dieser schmachvolle Contrast muß schwinden und einen Impuls dazu kann die ernste Betrachtung desselben am Sedantage liefern!" —

Noch ein paar Jahre Geduld und man wird es erleben, daß man den 2. September als „Reichsbußtag" begeht, an welchem der Liberalismus in Sack und Asche die erste Büßerrolle darzustellen haben wird.

Bronsville, Tex., 15. Sept. Der Rio Grande ist noch im Steigen begriffen. Ungefähr der vierte Theil der Stadt steht unter Wasser.

Deutsche Millionen-Träume.

Der Bauern- und Handwerkerstand unseres lieben Vaterlandes pflegt mit großer Vorsorge und Liebe allerlei Legenden von Deutschen, die in fremden Landen ungeheure Reichthümer gesammelt haben und dann so gefällig gewesen sind, zu sterben und ihren Mammon Vettern und Basen, die ruhig und gemüthlich daheim am Ofen hocken geblieben sind, zu vermachen. „Goldonkel" spukt in unzählig vielen Köpfen, und wer irgend einen Verwandten hier hat, zählt es durchaus nicht zu den Unmöglichkeiten, daß ihm eines schönen Tages vielleicht noch ein Millionensegen über das Weltmeer zusegeln könnte — während besagter Verwandten vielleicht schon längst auf „Potter's Field" ruht. Die Thatsache, daß wirklich einige wenige Auswanderer ihren Lieben in Deutschland bedeutende Summen hinterlassen haben, umgiebt alle Deutsch-Amerikaner für die Augen der „Daheimgebliebenen" mit einer Aureole und nährt die fabelhaftesten Gerüchte, von deren vollständiger Grundlosigkeit wir dann unsere Freunde in der alten Heimath kaum überzeugen können. Blicken wir zurück durch die langen Jahrgänge des „Correspondenten", so finden wir viele Hunderte goldener Träume verzeichnet, die sich nicht allein nicht erfüllten, sondern Diejenigen, die sie träumten, oft noch erheblich schädigten oder gar ruinirten.

Beweise von einer solchen Illusion sind jetzt wieder dem Chef der Polizei von Pittsburg, Pa., zu Händen gekommen und zwar in Gestalt eines Schreibens, in dem er ersucht wird, den Nachlaß eines gewissen Johann Karl Heinrich Rosen ausfindig zu machen. Rosen soll im Jahre 1785 hierher gekommen sein, und zwar im Dienste zweier englischer „Lords", die dann plötzlich gestorben sein und ihm alle ihre Reichthümer vermacht haben sollen. Das hat er wenigstens seinen Verwandten geschrieben. Im Jahre 1835 kam dann in dem Dorfe in Braunschweig, aus dem Rosen stammte, ein großes Packet, an seine Verwandten adressirt, an. Letztere konnten das Porto im Betrage von $5 jedoch nicht aufbringen, und so ging denn das Packet nach dem gelobten Lande Amerika zurück. Bald darauf besagt das Schreiben, sollen die Braunschweiger Postbeamten aber erfahren haben, daß die Sendung wichtige Dokumente, auf hier liegendes Grundeigenthum des Verstorbenen bezüglich u. s. w. und von einem Friedensrichter von Pittsburg, Namens Alden oder Alsen, ausgestellt, enthalten habe. Im Jahr 1872 soll dann in Braunschweig ein Mann aufgetaucht sein, der aus Iowa zu kommen vorgab und sich bereit erklärte, den Erben Rosen's dessen Nachlaß in Bausch und Bogen abzukaufen. Die Familie befürchtete, über's Ohr gehauen zu werden, wies den Antrag ab, und der Fremde verschwand eben so plötzlich wieder, wie er aufgetaucht war. Seither wollen die Erben erfahren haben, daß sich der Rosen'sche Nachlaß auf mindestens $13,000,000 beläuft, und ersuchen deshalb den Polizei Chef von Pittsburg dringend, ihnen mitzutheilen, wo sie finden können, was sie suchen.

Aller Wahrscheinlichkeit nach werden sie aber noch lange, vielleicht ewig weiter suchen müssen. Wenn sie dazu ihre Mußestunden benutzen, so haben wir Nichts dagegen einzuwenden; aber wir möchten ihnen rathen, sich durch die Millionen-Jagd nicht in ihren Geschäften oder Gewerben stören zu lassen, und vor Allem sich vor Personen zu hüten, die sich ihnen mit dem Anerbieten, den Schatz für sie heben zu wollen, bald nähern mögen. Unsere „Sharpers" sind gewöhnlich die Einzigen, die aus derartigen deutschen Illusionen Kapital schlagen, indem sie den „Erben" zwar nicht die Millionen verschaffen, wohl aber ihnen das Hemd vom Leibe ziehen.

[Balt. D. Corr.]

Das Eisenbahn-Unglück bei Hugstetten.

Freiburg, 5. September.

Am Sonntag, den 3. Sept., waren von zwei Seiten in Freiburg sogenannte Bergnügungszüge eingetroffen, der eine von Basel mit etwa 1000, der andere von Colmar-Münster mit etwa 1200 Passagieren. Die drückende Hitze, welche Tags über geherrscht hatte, zog Verderben drohende Wolken zusammen, welche sich Abends 8 Uhr in einem Gewitter entluden, wie es schauerlicher kaum erlebt wurde, verbunden mit einem nahezu eine halbe Stunde währenden wolkenbruchartigen Regen.

Die für die Rückfahrt des Vergnügungszuges nach Münster-Colmar bestimmte Zeit war 8 Uhr 20 Minuten; infolge von Verspätung fand die Abfahrt jedoch erst 8 Uhr 25 Minuten statt. — Kurz vor Station Hugstetten, welche der Zug 10 Minuten nach der Ausfahrt von Freiburg erreichen sollte, trat die Katastrophe ein, also etwa um 8 Uhr 35 Minuten. Bevor ich jedoch zur Schilderung derselben übergehe, will ich die Ereignisse, welche sich von der Abfahrt des Zuges an auf Station Freiburg zutrugen, beschreiben.

Hier stand inzwischen der fahrplanmäßige Personenzug No. 288, welcher 8 Uhr 30 Minuten Freiburg zu verlassen hat, zur Abfahrt bereit, welcher wegen der Verspätung des Vergnügungszuges ebenfalls mit einer Verspätung von etwa 5 Minuten und mit der Weisung, zunächst langsam zu fahren, abgefertigt wurde. Die Folgen dieser Maßregel hätten leicht verderbliche werden können; nur der Gottesgegenwart des nahe bei der Unglücksstätte stationirten Bahnwarts ist es zu verdanken, daß der Zug No. 288 vor ähnlichem Schicksal wie sein Vorgänger bewahrt wurde. Dieser Bahnwart ergriff alsbald die rothe Schluß-Laterne des verunglückten Zuges und eilte mit derselben auf dem Bahndamme dem heranbrausenden Personenzuge entgegen, mit ihm eine Anzahl geretteter Passagiere. Durch vereintes Schreien der letzteren sowie durch Schwenken des rothen Lichtes gelang es, die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers anzuziehen und etwa 250 Schritte von der Unglücksstätte den Zug zum Stehen zu bringen. Nachdem derselbe einen Theil der Geretteten sowie einige leicht Verwundete aufgenommen hatte, dampfte er nach Station Freiburg zurück, die Kunde eines stattgehabten Unfalles überbringend. — Von der ganzen Ausdehnung des letzteren hatte man um diese Zeit noch keine Ahnung, da in der höchsten Bestürzung und Aufregung und bei der auf dem Bahnkörper herrschenden totalen Finsterniß Niemand einen Ueberblick hatte erlangen können und die Insassen der unversehrt gebliebenen hinteren Wagen des verunglückten Zuges blos einen heftigen Stoß und einen kurzen von der Vorderseite des Zuges her dringenden Aufschrei wahrgenommen hatten.

Unbegreiflicherweise war nun von Seiten des hiesigen Stationsvorstandes dem Personal die Weisung ertheilt worden, den Vorfall vorderhand geheim zu halten und bald nach 9 Uhr fuhr der Vorstand mit einer Lokomotive an Ort und Stelle des Unglücks, von wo er erst nach Mitternacht mit den fünf unversehrten letzten Wagen des verunglückten Zuges, welche mit Passagieren, leicht und schwer Verwundeten überfüllt waren, zurückkehrte.

Auf Station Freiburg geschah inzwischen für Unterbringung etwaiger Verwundeter zunächst gar nichts, da man die Rückkunft des Vorstandes abwartete.

Gegen 10 Uhr begann die erste Kunde eines stattgehabten Unglücks in's Publikum zu dringen, wurde aber leichthin besprochen, da kein Anzeichen für einen nennenswerthen Umfang eines solchen vorhanden war und auch die theilweise in Kenntniß gesetzte Polizeimannschaft die Weisung des Geheimhaltens empfangen hatte. Nach 10 Uhr wurden einzelne Aerzte der Stadt durch Schutzleute dahin informirt, daß ein Unglück stattgefunden habe und die Aerzte sich auf dem Bahnhofe einfinden möchten. Die größere Anzahl der Aerzte traf erst gegen 11 Uhr auf dem Bahnhofe ein, stand aber rathlos umher, da keine Fuhrwerke vorhanden waren, und ein inzwischen zusammengestellter Hilfszug nicht abfahren konnte, weil der Bahnvorstand mit seiner Lokomotive den Bahnkörper gesperrt hielt, resp. Gefahr vorhanden war, mit dieser zusammenzustoßen.

Endlich — endlich nach bangen Stunden fuhr kurz nach Mitternacht die Lokomotive des Bahnvorstandes mit 5 Wagen langsam in die Station ein; mehr als 5 Minuten wurden jedoch die Thüren derselben noch verschlossen gehalten, da gerade der Zug Nr. 502 um 12 Uhr 25 M. einfuhr und das erste Geleise einnahm. Man hatte es nicht für nöthig gefunden, diesen Zug vor der Station halten zu lassen. Nachdem endlich dieser Zug das erste Geleise geräumt hatte, begann man mit dem Entleeren der 5 Wagen, aus welchen zunächst eine Menge Unverletzter und Leichtverletzter ausstieg. Einen unbeschreiblich herzzerreißenden Anblick bot aber das Ausladen der Schwerverwundeten dar; hier wurde ein junger Mann getragen, dem beide Beine zerquetscht waren, einem anderen waren die Schulterblätter zerdrückt; Männer, Weiber und halb Erwachsene mit gräßlich entstellten Gesichtszügen und theilweise bereits brandigen Wunden wurden vorgeführt — und getragen. Ein Schauer des Entsetzens ergaßte die Umstehenden, als auf einer Tragbahre eine blutende Masse vorbeigetragen wurde, in welcher kaum mehr die einzelnen Gliedmaßen erkannt werden konnten und in welcher gleichwohl noch Leben war. Ein gräßliches Bild jagte das Andere. Der Wartesaal 2. Klasse glich einem Lazareth nach einer Schlacht. Alsbald begannen die Aerzte ihr Werk mit Anlegen von Nothverbänden und Amputationen.

Nun ward mit furchtbarer Gewißheit den Anwesenden klar, daß ein Unglück von größter Ausdehnung geschehen sein müsse. Während die Ueberführung der Verwundeten vom Bahnhof in das akademische Krankenhaus stattfand, ging endlich um ½1 Uhr der Ertrazug nach der Unglücksstätte ab, zahlreiche Aerzte, Feuerwehrmänner und sonstige zur Hülfe bereite Männer, sowie große Quantitäten Verbandzeug und Fackeln mit sich führend. Der Anblick an Ort und Stelle war entsetzlich; neben dem Bahndamm aufgeschichtet, lagen 20—30 Todte, welche man bereits aus den Trümmern hervorgezogen hatte, sowie eine große Zahl schwer Verwundeter, welche auf's Nothdürftigste verbunden waren. Die Hauptarbeit des Rettungswerkes, nämlich die Befreiung der Unglücklichen aus den Trümmern war theilweise bereits 1—2 Stunden zuvor die Bewohner von Hugstetten, sowie die erwähnten Aerzte, welche bereits um ½12 Uhr angelangt waren, sowie einige Studirende der Medizin verrichtet worden. Bei dem fast absoluten Mangel an Verbandzeug, der geherrscht hatte, war man genöthigt gewesen, anstatt Charpie frisches Laub und Gras zur Blutstillung zu verwenden und anstatt Kompressen Weidengerten, die rasch geschnitten wurden; Taschenmesser mußten theilweise statt der chirurgischen Bestecke zu den nothwendigen Amputationen verwendet werden. Viele Verwundete waren bereits nach dem nahen Hugstetten transportirt worden. Ausgiebige Hülfe war sonach erst um 1 Uhr Morgens zur Stelle gelangt, d. h. 4½ Stunden nach dem Unglück, das nur 3 engl. Meilen von dem Bahnhof in Freiburg stattgefunden hatte!!!

Der Schauplatz des Unglücks ist eine freie Wiesenfläche inmitten des von Freiburg 1 Stunde entfernten Mooswaldes, welchen die Bahn Freiburg-Breisach in gerader Richtung durchschneidet. Das Terrain ist hier an sich schon sehr sumpfig und war durch die vielen Regengüsse des Sommers und namentlich durch den Wolkenbruch am Abend des Unglücks in einen völligen Morast verwandelt worden. Der Eisenbahndamm hat hier eine durchschnittliche Höhe von 1 Meter und besitzt nach der Aussage Sachverständiger keinen gemauerten Kern; außerdem ist gerade an dieser Stelle ein kleines Gefäll der Bahn vorhanden.

Der Zustand, in welchem wir den verunglückten Zug antrafen, war folgender: Die Maschine, eine schwere Güterzugs-Lokomotive, steht etwa 3 bis 4 Meter seitswärts vom südlichen Geleise in normaler Stellung im Wiesenboden, in welchen sie sich fast bis zum oberen Rande der großen Räder eingewühlt hat, und ist dem Anscheine nach unverletzt. Auf dem Bahnkörper, etwa 20 bis 25 Meter weiter als die Maschine, steht der unversehrte Gepäckwagen, sowie drei theilweise beschädigte Personenwagen. Die nun folgenden Wagen, 13 an der Zahl, sind als nahezu gänzlich zerstört zu bezeichnen, drei auf einanderfolgende liegen auf der nördlichen Seite des Bahndammes total umgestürzt, die Räder theilweise nach oben; drei sind so in einander verfahren und über einander gethürmt, daß es unmöglich ist, die Bestandtheile der einzelnen zu erkennen. Hier waren die Insassen fast sämmtlich getödtet oder schwer verwundet worden. Leider ist es zur Zeit, wo diese Zeilen geschrieben werden, noch nicht gelungen, eine Anzahl von etwa 10 Todten, welche man in dem Gewirre der Holz- und Eisentrümmer liegen sieht, zu entfernen, und bieten dieselben einen entsetzlichen Anblick, vor Allem ein Mann, dessen Leichnam völlig um die Achse eines Wagens herumgeschlungen ist. Allenthalben sieht man noch einzelne Glieder in den Trümmern umherliegen. Auf diese Wagen folgt ein solcher, dessen hölzerner Oberbau gänzlich rasirt ist, und sodann drei weitere, in welche die Puffer gegenseitig gedrungen sind und aus welchen ebenfalls Todte hervorgezogen wurden. An dieser Stelle des Zuges hatte die Wucht des Stoßes ihren Höhepunkt erreicht, was daraus hervorgeht, daß die darauffolgenden Wagen weniger beschädigt sind und an genannter Stelle der Zug durch den Widerstand von vorne und den Druck der nachdrängenden hinteren Wagen eine Ausbauchung erlitten hat.

Die ungestürzten Wagen sind halb im Schlamm begraben und dürften noch viele Todte bergen. An dieser Stelle hatte sich das Wasser in dem Abzugsgraben bis zur Höhe von 2—3 Fuß gestaut und dürften Manche durch Ertrinken ihren Tod gefunden haben. Die Zahl der Todten, welche gestern 46 betrug, ist heute bereits auf 55 gestiegen, welche Zahl durch die jedenfalls noch zu Tag zu Fördernden aus den umgestürzten Wagen, sowie durch das Hinscheiden vieler Schwerverwundeter erheblich verwehrt werden wird. Es ist unzweifelhaft, daß Manche noch geretet worden wären, wenn der die ersehnte Hülfe bringende Ertrazug anstatt um ½1 bereits um 10 oder 11 Uhr abgelassen worden wäre, was ermöglicht gewesen wäre wenn durch die Lokomotive des Bahnvorstandes die Strecke nicht belegt gewesen wäre.

Später. Die vorstehenden Mittheilungen sind, was die Zahl der gefundenen Leichen und der mittlerweile Verstorbenen betrifft, zu ergänzen. Es hat die Zahl der Gestödteten resp. der Verstorbenen nunmehr schon die schreckenerregende Liffer von einundsiebenzig erreicht. 55 oder 56 Todte lagen schon vorgestern in der Anatomie, 10 Leichen sind gestern im Laufe des Tages aus den Trümmern hervorgeholt worden. 6 Schwerverwundete sind mittlerweile gestorben. Noch immer scheinen die Trümmer einzelne Todte zu bergen — wie denn ja auch in den elsässischen Blättern neben den Todten „Vermißte" figuriren — und rechnen wir hinzu, daß noch einzelne Verwundete ihren gräßlichen Verletzungen erliegen werden, so ist die Annahme, daß die Katastrophe 80 bis 90 Leben gekostet hat, leider nur zu berechtigt.

Zur Geschichte der deutschen Briefmarken.

Die Postwerthzeichenfrage ist in letzter Zeit in Deutschland so lebhaft erörtert worden, daß folgende Nachrichten über die Geschichte der deutschen Briefmarken vielleicht einiges Interesse erregen. Das Alter der Postwerthzeichen ist bedeutender als man glaubt. Um 1650 wurden in England und auch in Frankreich Post-Kouverts eingeführt, welche den hineingelegten Briefen Portofreiheit sicherten; doch ist Näheres über die wahrscheinlich bald in Vergessenheit gerathene Einrichtung nicht bekannt. Die nächste verläßliche Nachricht über Einführung von Postwerthzeichen stammt aus dem Jahre 1818, in welchem Sardinien mehrere mit einem farblosen Markenstempel versehene Postkouverts ausgab; doch weiß man nicht, wie lange diese im Gebrauch waren. Zu der nämlichen Zeit soll auch China Postwerthzeichen eingeführt haben.

Die ersten eigentlichen Briefmarken wurden 1840 in England dem Publikum zur Benutzung übergeben und von da an eigneten sich Anfangs langsam, dann in immer rascherer Aufeinanderfolge die civilisirten Staaten das System der Postwerthzeichen an, zuerst 1843 Brasilien, dann 1844 Genf, 1845 Finnland, 1846 die Ver. Staaten von Nord-Amerika und 1848 Rußland. In Deutschland gebührt Baiern der Ruhm der ersten Einführung einer Briefmarke, welche daselbst 1849 allerdings nur für bestimmte Zwecke, ausgegeben wurde. Im Jahre 1850 führten dann Hannover, Oesterreich, Preußen und Sachsen ziemlich zu gleicher Zeit Briefmarken ein.

In Preußen ist das Datum der Einführung der 15. November 1850; die Veröffentlichung des Handelsministers v. d. Heydt, durch welche diese Einführung bekannt gemacht wurde, datirt vom 30. Oktober 1850 und ist höchst interessant wegen der sehr genauen Vorschriften über die Verwendung 2c. der Marken, welche das Publikum von heute kaum noch begreifen und zum Theil höchst überflüssig halten würde. Die Marken sollten stets in der linken (nicht wie jetzt in der rechten) oberen Ecke des Briefes befestigt werden, und die Benutzung war vor der Hand nur im inländischen Verkehr und auch hier nur für einfache und recommandirte Briefe gestattet. Zuerst waren die mit dem Kopfe des Königs Friedrich Wilhelm des Vierten versehenen Marken auf farbigem Papier schwarz gedruckt, von 1856 ab wurden sie auf weißem Papier in farbigem Drucke gefertigt. Vom Jahre 1851 ab wurden auch gestempelte Briefcouverts eingeführt, die durch geschmackvolle Zeichnung des Werthstempels und in den ersten Jahren sich auch durch zwei in das Papier verarbeitete orangefarbige Seidenfaden, die ein Schutz gegen Fälschungen sein sollten, auszeichneten. Beiläufig erwähnen wollen wir hier, daß einzelne Arten dieser Kouverts von den Briefmarken-Sammlern — Philatelisten, wie sie sich mit Vorliebe nennen — mit ungeheuren Preisen, bis zu $37 bezahlt werden. Im Jahre 1861 trat an Stelle des Königskopfes auf den Marken der preußische Adler, so daß wir also Briefmarken mit dem Bildnisse des jetzigen Kaisers nicht besitzen. Allmälig führten sämmtliche deutsche Staaten Postwerthzeichen ein, zuletzt natürlich Mecklenburg-Strelitz im Jahre 1864. Ein Glück war es, daß die Post in fast sämmtlichen Kleinstaaten unter Fürstlich Thurn- und Taxis'scher Verwaltung stand, sonst wäre die Zahl der verschiedenartigen Marken Legion geworden. Aber auch so erreichte sie eine ansehnliche Höhe, und der Reisende damaliger Zeit mußte jedenfalls der Briefmarkenkunde ein besonderes Studium widmen. 1866—1867 bestanden in Deutschland circ. Oesterreich nicht weniger als 177 Postwerthzeichen, die sich auf achtzehn verschiedene Staaten 2c. vertheilen. Selbst die damals noch Hamburg und Lübeck gemeinsam gehörige „Landherrenschaft Bergedorf" hatte ihre besonderen Briefmarken.

Der erste Januar 1868 verschlang den größten Theil dieser Verschiedenartigkeiten, und die norddeutschen Marken beherrschten seitdem die Correspondenz; nur Baiern, Württemberg und Baden behielten ihre Postmarken. Nach Herstellung des deutschen Reichs und Einführung der neuen Währung wurde die Zahl der Postwerthzeichen wiederum vermindert, indem der Unterschied zwischen den süddeutschen Kreuzer- und den norddeutschen Groschenmarken fortfiel; vorher schon hatte Baden seine eigenen Marken aufgegeben, und es blieben nunmehr noch Württemberg und Baiern mit besonderen Postwerthzeichen übrig, welche sie bis auf den heutigen Tag sich bewahrt haben und gegenwärtig mit Eifer und Erfolg gegen alle Annektirungsgelüste werthe-digen zur Befriedigung der Philatelisten, jener sonderbaren Schwärmer, deren größter Kummer die Einigung Deutschlands und die durch diese ins Leben gerufene ewig rothe Zehnpfennigmarke ist.

Inländische Nachrichten.

— Zwei Chinesen, welche am San Pedro Flusse, Arizona, einen Gemüsegarten besaßen, wurden in der vorigen Woche von Straßenräubern angefallen, ihrer Baarschaft beraubt und dann ermordet. Von den Thätern hat man keine Spur entdecken können.

— Hand County, Dakota, wird von unzähligen Falken und Habichten heimgesucht, die unter den Hühnern so massenhafte und gründliche Verheerungen anrichten, daß der Countyrath von den Farmern gebeten wurde, eine Prämie auf Falken- und Habichtsköpfe auszusetzen.

— Die Traubenernte — schreibt man von Hermann in Missouri — ist in unserer Umgegend gegenwärtig im Gange. Der Ertrag ist nicht so günstig, als man dies noch vor einigen Wochen erwarten konnte, ja einzelne Winzer erzielen kaum eine Viertels-Ernte, dafür ist aber die Qualität des Mostes eine ganz vorzügliche und wird von keinem der letzten Jahrgänge auch nur annähernd erreicht.

— Der neueste Schwindel in verschiedenen Städten des Nordwestens ist der sogenannte Carpet-Schwindel. Ein „Agent" spricht vor und zeigt eine Anzahl Carpet-Muster zu niedrigen Preisen. Nachdem man sich für ein gewisses Muster entschieden hat, wird eine „Order" ausgemacht, die der Käufer unterschreiben muß. Diese „Order" wird dann später in eine beliebige Summe umgeändert und der Unterschreiber derselben muß blechen. Hütet Euch vor diesen Schwindlern.

— In den Wüsten-Ländereien von Dakota wurde kürzlich das Gerippe eines Dinotheriums [vorweltliches Säugethier] ausgegraben, welches etwa 25 Fuß hoch gewesen sein muß. Das Gewicht des Schädels betrug 695, dasjenige des ganzen Gerippes 1900 Pfd. Nach den neueren Forschungen war das Dinotherium ein Hufthier, welches den Uebergang zwischen einer älteren Gattung mit ähnlichen Backzähnen und den Rüsselthieren bildete.

— Auf der Landstraße in Lyon Co., Minn., fand ein ehrlicher Farmarbeiter eine Weste, welche $750 enthielt. Aus Papieren, die bei dem Gelde lagen, brachte er den Namen des Eigenthümer, eines gewissen Atkins, in Erfahrung, worauf er denselben aufsuchte und ihm seinen Fund übergab. Als der Eigenthümer ihm ein Trinkgeld von 25 Cents anbot, wandte er ihm den Rücken und entfernte sich schnellen Schrittes. Einem Bekannten gegenüber äußerte er später, daß er sich nächstens die Mühe sparen werde, etwas von der Landstraße aufzuheben.

— Ein wahrer Samum zog am Nachmittag des 12. September über einen Theil des östlichen Kansas und des westlichen Missouri hin. Während das Wetter vorher recht angenehm gewesen war, stieg die Hitze binnen einer Stunde so, daß in Leavenworth Thermometer, die der Wirkung des Windes ausgesetzt waren, 109 Grad Fahrenheit zeigten. Die Luft war, als käme sie aus dem Backofen, und die Blätter der Bäume schrumpften unter ihrem Hauche ein, als wären sie versengt; Vögel sollen, wie erstickt, todt nieder gefallen sein. In Atchison erreichte das Thermometer 108 Grad, in Kansas City 103. Man erinnert sich nicht, je ein ähnliches Phänomen in dortiger Gegend erlebt zu haben.

— Der Hülfs-Sheriff John Lynch in New York sollte am 16. September zwei junge Burschen aus den Tombs nach dem Zuchthause bringen. Er fesselte die Beiden mit den Händen aneinander und führte sie in eine Car der 2. Avenue. An der Ecke von 29. Straße wollten zwei Männer, die ebenfalls in der Car saßen, absteigen, als plötzlich die Arrestanten aufsprangen, die Männer zurückdrängten und von der Car stiegen. Sie rannten dann nach dem River zu und ehe sich der Hülfs-Sheriff von seinem Schrecken erholt hatte, waren sie bereits um die nächste Ecke verschwunden. Lynch lief den Burschen nach, da er jedoch ein alter Mann ist, so konnte er sie nicht einholen.

— Auf dem Dampfer Tokio der vor einigen Tagen in dem Hafen von San Francisco einlief, befanden sich 15 Cajüten- und 12 europäische Zwischendeckspassagiere. Es war die erste Reise des Dampfers, seitdem das Gesetz gegen die Chineseneinwanderung in Kraft getreten ist und der Unterschied zwischen einst und jetzt ist ein gewaltiger. Früher trug eine solche Fahrt an Passagiergebühren allein etwa $30,000 ein, diesmal belief sich die Einnahme auf kaum $3000. Jener Strom chinesischer Immigration, welcher vor dem 6. Mai Californien zu überfluthen drohte, scheint nun nach einem letzten heftigen Anprall an den Damm des Gesetzes tropfenweise nach rückwärts zu fließen; während die „City of Tokio" keinen einzigen chinesischen Passagier brachte, entführte der „Coptic", welcher kürzlich die Anker lichtete, etwa 200 chinesische Zwischendeckspassagiere, von denen nur etwa die Hälfte behufs Rückkehr mit Certifikaten versehen sind.

— Eine New Yorker Zeitung widmet einer Beleuchtung der Geschichte der Brooklyner Brücke zwei volle Seiten, um darzuthun, daß dieselbe eine ununterbrochene Kette von Betrügereien und Diebereien gewesen ist. Sie sagt, seit Boß Tweed 1861 das Unternehmen ersonnen, sei der ursprüngliche Kostenanschlag von 7 Millionen Dollars zu 22 Millionen aufgeschwellt worden und nur für den fünften Theil der Ausgaben sei nachweisbar Material geliefert worden. In einem demselben Gegenstande gewidmeten Leitartikel wird behauptet, die Bücher und Rechnungen der Brücken-Gesellschaft strotzen von Fälschungen, unwahren Angaben und fehlerhaften Berechnungen, und die ganze Buchführung sei eine so liederliche, daß sie, wenn dergleichen in einem Privatunternehmen vorkäme, längst Verdacht erregt und zu einer gerichtlichen Untersuchung geführt haben würde.

— Carl Ritter, ein aus Darmstadt gebürtiger Barbier, der sich in New Orleans etablirt hatte, war dem Trunke sehr ergeben und hatte im trunkenem Zustande sehr viele Streiche verübt. Vor einigen Tagen wollte sich ein Kunde bei ihm rasiren lassen. Ritter seifte ihn ein, aber der erste Schnitt nahm dem Grocer ein Stück Unterlippe weg, worauf Ritter sich entschuldigte und ein besseres Messer zu nehmen versprach. Im Spiegel sah der Kunde, wie Ritter einen großen Dragonersäbel aus der Scheide zog — ein Sprung und der entsetzte Mann flog mit Seife und Handtuch zur Thür hinaus, um dieser Art des Rasirens zu entgehen. Ritter blieb in seiner Barbierstube. Als man ihn sagen hörte, daß er sich und seinen kleinen Sohn, den er bei sich halte, vergiften wolle, nahmen die Nachbarn den Kleinen weg. Er schloß seine Stube und als man Abends durchs Fenster sah, sah man ihn auf dem Bette liegen. Bald entdeckte man, daß er todt war. Neben ihm lag folgender Brief an den Coroner: New Orleans, Sept. 1882. An die Oeffendlichkeit. Gegen Schikanahls Mächte ist kein Ewiger Bund zu machten. Ein schwer Fall der Todt meines Kindes Und das Wechgehen meiner Frau Selinda Ritter geborene Maigie Hummer mit einem andern Kinde war mehr als ich Ertragen konnte. Ich konnte nicht mehr leben Möge die Allgewalt verzeien wie Ich allen denen Verzehe die Mir Böses thaten. Charles Ritter.

— Die Baumwollefabriken im Süden der Ver. Staaten haben in den letzten 5 bis 6 Jahren in bemerkenswerthem Verhältniß sich vermehrt. Nach einer sorgfältigen Schätzung des Verbrauches roher Baumwolle durch die Fabriken des Südens betrug dieselbe von 1881 auf 1882 238,000 Ballen. Das mag auf den ersten Blick nicht viel scheinen, aber eine Vergleichung dieser Ziffer mit denjenigen vorhergehender Jahre wird derselben die richtige Bedeutung geben. Im Jahre 1878 auf 1879 betrug nämlich die Zahl der in den südlichen Fabriken verarbeiteten Ballen 151,000. Wir haben also in drei Jahren eine Zunahme von 56 Prozent, oder über 18 Prozent pr. Jahr, welch' letzteres Verhältniß so ziemlich der Wahrheit entspricht. Während der gleichen Periode betrug die Vermehrung der Baumwolle-Fabriken im Norden nur 20 Prozent, oder noch nicht 7 Prozent per Jahr. Die Fabriken des Nordens consumirten im Jahre 1878 auf 1879 1,453,000 Ballen. Im Jahre 1881 auf 1882 verbrauchten dieselben 1,748,206 Ballen. Man sieht, daß von dem Gesammtquantum der im Lande