

nebst den nöthigen Rädern in eine Spindel-Repetiruhr gemacht, und zwar sämtliche Theile, ausser dem Cylinderrade, aus Rohmaterial; die Arbeit war mit Fleiss ausgeführt und wurde beschlossen, dieselbe nach Leipzig zur Prüfung einzusenden nebst Antrag auf Ertheilung des Diploms.

2) Ernst Schmidt von hier, bei Kollege Julius Klingauf, 4jährige Lehrzeit. Der Prüfling hatte eine alte schadhafte Cylinderuhr in Stand gesetzt, hierin einen neuen Federhausstift, Gesperrfeder, Stellungspartie, einen neuen Cylinder und eine Unruhe aus Rohmaterial gemacht, sowie zwei Steinlöcher gefasst und ein Zifferblatt aufgesetzt. Die Arbeit liess noch zu wünschen übrig und wurde auf Einsendung zur Prüfung nach Leipzig verzichtet. Nach einer kurzen theoretischen Prüfung wurden die Prüflinge mit einem Glückwunsch auf Ihren ferneren Lebenswegen durch den Vorsteher entlassen. Hierauf schloss sich ein gemüthliches Spielchen an und erst spät trennten sich die Kollegen.

I. A.: Wilhelm Taube, d. Z. Schriftf.

#### Hamburg-Altonaer Uhrmachergehilfen-Verein.

Der Hamburg-Altonaer Uhrmachergehilfen-Verein hat seine Versammlungen vom April 1880 an vom Mittwoch auf Sonnabend verlegt.

### Post- und Telegraphie im Weltverkehre.

Von Hans Herrig.

Wie lange hat es gedauert, bis der Mensch sein eigenes inneres Wesen zu studiren begann und sich über den Zusammenhang aller seiner Organe, ihre Struktur und ihren Gebrauch klar geworden ist. Was uns allzu nahe liegt, das erscheint uns so selbstverständlich, dass wir nicht weiter darüber nachdenken. Genug, dass wir sprechen, dass wir den Arm bewegen; es bedurfte erst einer gesteigerten Aufmerksamkeit, um die Frage aufzuwerfen, wie die Stimme zu Stande komme, in welcher Weise der Arm bewegt werde. So geht es mit allen Dingen, die uns ganz vertraut und von täglichem Nutzen sind. Sie waren vielleicht noch vor Kurzem so neu, dass Alles darüber erstaunte, aber bald sind sie alt, gewohnt und werden hingenommen, als wäre es nie anders gewesen. Wenn ich Morgens beim Kaffee sitze, so würde ich mich wundern, wenn nicht zur bestimmten Zeit der Postbote klingelte und Briefe und Zeitungen überbrächte. Gilt es, schnell einen auswärtigen Freund von Etwas zu benachrichtigen, so eile ich auf's Telegraphenamt und bin in dem Gedanken beruhigt, dass meine Nachricht vielleicht schon in einer Stunde an Ort und Stelle sein wird. Ohne Post und Telegraphie können wir uns die Erde kaum noch denken, sie möchte uns wie in sich stumm geworden und ohne Nerven vorkommen. Und doch hat erst die jüngste Zeit diese beiden Institute zu diesem gegenwärtigen Umfange geführt, doch ist ihr Umfang und ihr inneres Wesen zugleich von einer Grossartigkeit und Komplizirtheit, von der wir uns kaum eine Vorstellung machen, wenn wir den Brief oder die telegraphische Depesche in Empfang nehmen.

Es war deshalb ein glücklicher Gedanke des Geh. Ober-Postrathes Dr. P. D. Fischer, in einem anmüthig und interessant geschriebenen Buche „Post und Telegraphie im Weltverkehre“ (Berlin, Ferd. Dümmler's Verlagshandlung 1879) alles Wissenswerthe über jene beiden Anstalten zusammenzufassen. Gar mancher Leser wird sich wundern, zu ersehen, welch ein weites Bild sich hier vor ihm aufthut. Der Verfasser schildert uns die Mittel und Wege des Postverkehrs und der Telegraphie, die Organisation des Verkehrs, den Weltpostverein und den allgemeinen Telegraphen-Verein, endlich die Leistungen jener erdumspannenden Mächte. Nichts ist übergangen. Er führt uns beispielsweise den Briefträger vor, wie er zur Winterzeit in Lithauen über Moor und Sumpf, wenn sie gefroren sind, auf Schittschuhen dahinfliegt,

wie er in französischen Haiden auf hohen Stelzen durch den Sand schreitet, in Indien gar das Velociped benutzt, wie er auf schnellem Pferde von Tauris in Russland nach Teheran, dem Sitze des Schahs, reitet, in Südamerika das Maulthier besteigt, in anderen tropischen Ländern sich zwischen den Höckern des Kameels niederlässt. Er erzählt uns von den Fährlichkeiten, denen er durch tückische Mordgesellen ausgesetzt ist, und vergisst selbst nicht die Hunde zu erwähnen, die sich an seinen Beinen vergreifen, wenn er ein einsames Gehöft betritt.

Und wenn es nur die Hunde wären! In Indien z. B. haben die Briefträger weit schlimmere Feinde, wie man in Brehm's Thierleben lesen kann, wo es heisst: „Auch die Briefträger befinden sich beständig in Gefahr. Forbes berichtet, dass die Postboten, welche Nachts das Felleisen durch die Wälder tragen, ohne ihr Geleite von Lanzen- und Fackelträgern, sowie den Lärm von Trommeln, welche beständig geführt werden, nie sicher seien und ungeachtet dieser Begleitung noch oft genug weggeholt würden. An den beschwerlichen Uebergängen des Gumeastromes in Guzerate wurden einmal vierzehn Tage lang diese Briefträger regelmässig weggeschleppt, einmal sogar anstatt eines Menschen das Felleisen. In dem Engpasse Kutkum-Saudi lag eine Tigerin auf der Lauer und erwürgte mehrere Monate hindurch jeden Tag Menschen, unter denen wol ein Dutzend Briefträger waren. Dieses eine Thier hatte allmählig fast alle Verbindungen der Präsidentschaft mit den oberen Provinzen unterbrochen, so dass die Regierung sich veranlasst sah, einen bedeutenden Preis auf seine Erlegung zu setzen.“

Und welche Gefahren bringen dem Verkehre erst die Launen des Zufalles und die Gewalt der Elemente. So hat selbst die Telegraphie unter den Thieren zu leiden; die Elephanten auf Sumatra haben es auf die Telegraphenstangen und Drähte abgesehen, die der weisse Mann in ihre Urwälder gebracht hat. Feuer und Wasser drohen dem Schiffe, das die Länder über die trennende See hin vereint. Im Schnee bleibt der Eisenbahnzug stecken und verirrt sich Norwegens Rennthierpost. Welche Mühe es kostet, selbst in unserer nächsten Nähe des Winters Herr zu werden, davon mag folgende Schilderung des Verfassers über die Postbeförderung an den friesischen Küsten einen Begriff geben: Brief- und Fahrpostbeutel werden in eine mit Eisen beschlagene Eichenkiste, die Packete in einen Oelsack gethan. Ein kleines Boot mit eisenbewehrtem Kiel nimmt die Ladung auf; drei oder vier wetterfeste Männer setzen sich an's Ruder, so lange das Watt eisfrei ist, und bahnen sich demnächst mit Eisstangen, oder indem sie mit dem Boote selbst die Schollen zu brechen suchen, ihren Weg durch das Eis. Ist dasselbe fest genug, so wird das Boot auf die Scholle gezogen und mit grösster Vorsicht vorwärts geschoben. Brechen während dieser sauren Arbeit Nacht und Nebel herein, so kostet es wahrhaft heroische Anstrengungen, um vorwärts zu kommen. Der Sylter Postschiffer Thomas Selmer hat am 25. Januar 1868 bei Beförderung der Post von Sylt nach dem Festlande mit seinen Leuten von Morgens 8 bis Abends 7 $\frac{1}{2}$  Uhr arbeiten müssen, um auf dem Eise am Jordsandsknack eine Strecke von 200 Schritten zurückzulegen. Wenn die Eismassen zu gross werden, so sind die Schwierigkeiten selbst von den eisernen Naturen solcher Schiffer nicht zu überwältigen; die Postschiffsverbindung hört dann auf, und es hat Winter gegeben, in denen manche einsame Hallig Monate lang ausser Verkehr mit dem Festlande gestanden hat.

Vielleicht noch wundersamer, als die Anstalten der Post und Telegraphie, ist die Fülle des Verkehrs. Liest man die statistischen Angaben, so staunt man, was auf Erden Alles geschrieben und depeschirt wird. Wie viel Dutzend Stahlfedern und wie viel Oxhoft Tinte mögen wol darauf gegangen sein, um die 1165 Millionen Briefsendungen herzustellen, welche in Grossbritannien und Irland während des Jahres 1877 verschickt wurden. 1872 berechnete man die Zahl der Briefe in Japan auf 2 $\frac{1}{2}$  Millionen, 1878 beliefen sich die Postsendungen infolge der vervollkommneten Posteinrichtungen auf 25 Millionen Briefe, 10 Millionen Postkarten und 9 $\frac{1}{2}$  Millionen