

Tägliche Omaha Tribune

TRIBUNE PUBLISHING CO., VAL J. PETER, President 1311 Howard Str. Telephone: TYLER 340 Omaha, Nebraska

Preis des Tagesblattes: Durch den Träger, per Woche 10c; durch die Post, per Jahr \$5.00; einzelne Nummern 2c. — Preis des Wochenblattes: bei früherer Vorauszahlung, per Jahr \$1.50.

Entered as second-class matter March 14, 1912, at the postoffice of Omaha, Nebraska, under the act of Congress, March 3, 1879.

Omaha, Neb., Donnerstag, den 1. Februar 1917.

Omaha, Neb., Freitag, den 2. Februar 1917.

Nebraskas vorgeschlagenes Prohibitionsgesetz.

Als die Prohibitionsisten im Sommer auf den Stimmengang ausgingen, verbrachten sie allen, daß das Prohibitionsgesetz nur gegen die Wirtschaften gerichtet sei, daß jedoch der persönlichen Freiheit des Einzelnen betreffs des Besuchs von alkoholischen Getränken zum eigenen Verbrauch kein Hindernis in den Weg gelegt werden sollte.

Obwohl ihrer Seite bewiesenen hinterlistigen Art haben jetzt die Trocken jedoch eine Vorlage eingebracht, welche direkt einen Verbot obigen Verkehrs darstellt. Nicht nur, daß sie dem eigenen Verbrauch des Einzelnen so lächerlich enge Schranken gesetzt haben, daß es fast einen Verbot gleichkommt, ist der persönlichen Freiheit vieler Bürger des Staates direkt eine Fessel angelegt.

Offenbar wird sich die Mehrheit der Legislatur aufraffen und uns vor den schlimmsten Auswüchsen des Fanatismus bewahren.

Hungerblockade und Tauchbootkrieg.

Kögl. ist nicht gerade die starke Seite der amerikanischen Alliierten Freunde. So schreibt ein englisches Wochenblatt: Die Washingtoner Regierung sollte von der Tatsache Notiz nehmen, daß der deutsche Nahrungs- und Futtermittelmarkt für längere Zeit durch die Blockade des Meeres abgeschnitten ist.

Wirklich? Es hieß den Verstand der Leser jenes deutschfeindlichen Blattes doch sehr gering einschätzen, wollte man auch nur einen Augenblick annehmen, daß sie sich von dieser Art Vogt überzeugen lassen könnten. Denn es bleibt sich natürlich vollständig gleichgültig, ob der niederrätliche Aufschlag der menschenfeindlichen Briten auf das deutsche Volk, insbesondere seine Frauen und Kinder, von Erfolg begleitet gewesen ist oder nicht.

Soweit sind beide Völker also quitt. Daß es den Engländern nicht gelungen ist, Deutschland durch den Hunger zur Hebergabe zu zwingen, dafür schulden ihnen die Deutschen keinen Dank, sondern sie haben eine solche Katastrophe eben durch ihre eigene Unfähigkeit und Unmuth abzuwenden verstanden.

Der Präsident votiert zum zweiten Mal.

Wie zu erwarten stand, hat Präsident Wilson abermals die vom Kongress mit großer Mehrheit in beiden Häusern angenommene Einwanderungsvorlage mit seinem Veto belegt.

Mit Recht und mit nicht zu widerlegendem Recht hebt der Präsident hervor, daß der Bildungsvet nicht als Präzedenzfall für die Willkür über die Zulassung von Einwanderern gelten könne. Denn gerade von den innerweltlichen Elementen werden die meisten der Bildungsvet mit Rechtigkeit begehren können, und sie bedeutet eine Befreiung des ungeliebten Einwanderers für etwas, was ihm nicht zur Schuld gelegt werden kann.

Deutsche Schallplatten.

Das wohlbekannte Pianohaus Schöller & Müller, welches seit einiger Zeit auch die Hauptagentur für Columbia Schallplatten für die Staaten Iowa, Nebraska und Süd-Dakota übernommen hat, teilt uns mit, daß es in Besitz von Schallplatten ist, die musikalische Aufnahmen von den hervorragendsten deutschen Gesangsvereinen, Künstlern, von der berühmten Musikkapelle des in-ternetzten deutschen Riesendampfers "Baterland" und von dem rühmlichst bekannten Singtanz Orchester sind.

Unter den Schallplatten verdienen besonders hervorgehoben zu werden: "Gruß an den Kaiser Wilhelm, dem Kaiserin", gesungen vom Mozartverein, New York. Diese Schallplatte wurde durch die U-Bootsblockade dem deutschen Untersee-Schiffboot nach Bremen gebracht und dem Deutschen Kaiser als Gedenkgeschenk überreicht.

Die Fahrt der „Deutschland“

Schwere Sturmzüge in der Nordsee und im Atlantik stellen die höchsten Anforderungen an das Boot, beweisen aber die wunderbare Vorzüglichkeit seiner Konstruktion.

Von Kapitän Paul König.

Copyright, 1914, by William Randolph Hearst. Wöchentliches Verlagsblatt ausschließlich Eigentum von William Randolph Hearst.

(5. Fortsetzung.)

Am nächsten Morgen geht's bald wieder in die Höhe. Die Pumpen schreien und dröhnen, und wir stecken mit vielen Hundert Metern „über normal“ und mit den Tiefenruderern ordnungsgemäß aus der Tiefe empor. Auf etwa zwanzig Meter steigt das Boot an, seine schräge Stellung zu verlieren. Das wird nicht an Manometer erachtet; dann merkt man es an den Tiefenruderern, die schmerzhaft zu bedauern sind und in die das Boot oft ganz unversehrt hart einrastet. Je höher wir kommen, desto lebhafter werden die Bewegungen; da oben muß ein ganz erhebliches Seegang liegen.

Ich steige nun vorläufig auf Sechshundert hinauf, fahre so eine Weile lang und halte Ausschau. Ruderer und Boot sind hervorragend weicher Kugeln für mich zu sein. Das Wetter ist mir gerade recht, denn mit desto weniger scharfer Beobachtung haben wir zu rechnen.

Ich bestimme nun, ganz aufzuliegen, und lasse Drehluft in einen Tank geben, bis der Turm genügend frei ist. Die Celmotoren werden angeordnet, und die Ventilationsmaschine sorgt vorläufig für Erneuerung der Luft. Dann aber hatten wir das Turmloch geöffnet, da lag schon der erste leichte Wind in der Centralen. Damit war es also zunächst noch nichts. Es wird noch ein Tank angeblasen und dann das Turmloch angelehrt, das die Tanks bald leer prägt.

Wir kleiner Fahrt legen wir also die „Deutschland“ quer zur Seite. Sie rollt jetzt fürchterlich; es ist eine schreckliche Lage und schließt einen fast die Seele aus dem Leibe. Dazu geben alle Augenblicke die schweren Eisberge über das Boot hinweg. Aber es gebort den Tiefenruderern und steht langsam die Rolle aus dem Wasser. Als wir ganz herausgelassen sind, macht der Turm mit den Schrauben allerdings beängstigende Bewegungen in der Runde.

Es bleibt freilich ein hartes Arbeiten. Der Sturm nimmt aber noch zu, und gegen die höhere See geht unsere Fahrt nur langsam voran. Dazu ist ein Teil der Leute feilsch; die fangen rudrigen Bewegungen des Bootes ab.

Über je weiter wir kommen, desto mehr macht sich die ständige lange Dünung des Atlantischen Ozeans bemerkbar. Das kurze Stampfen hört allmählich auf und geht in ein majestätisches Wehen über. Wir leben in der Ferne noch von einem nördlichen Vorstoß heimleuchtende englische Kreuzer. Wir steigen zu tief, sie bemerken uns nicht und entschwinden rasch auf Gegenkurs.

Wir sind nun frei von den englischen Bedrohungsfliegern; freudig steuern wir hinaus ins Freie, hinaus auf den weiten Atlantischen Ocean.

Im Atlantik.

Da waren wir also glücklich drinnen. Meist freundlich empfangt er uns, aber die Atlantik. Wir sind ja von den letzten Tagen her schon einiges gewohnt, aber ich will die Reizen meiner Reize, die nach und nach der ganzen Welt und liegenden Reize wandern müssen, nach Möglichkeit jähren. Ich bestimme darum, fähiger zu gehen, um dort womöglich bessere Wetter anzustreben. Leider sollen wir uns darin zunächst getäuscht haben.

Wenn ich heute meine Aufzeichnungen aus jenen ersten Tagen im Atlantik durchlese, so stoße ich immer wieder auf Bemerkungen wie: „Schwere See“, „Wind stieß aus West-Nord-West, Stärke acht“, „Wind wühlte zum Sturm an“, „Schwere Seen gehen über das ganze Boot und selbst den Turm hinweg“, „Das Boot fährt fast benommen unter Wasser“ usw. In diesen paar abgerissenen Tagen ließ das seltsame und außerordentlich angreifende Treiben von neundzwanzig Meilen in einem abgeschlossenen fährtenen Raub, der sich unermüdlich durch eine wilde aufgeregte See seinen Weg bahnt.

Ich möchte keine höhere Gelegenheit, die vorzüglichste Konstruktion und die ausgezeichneten See-Eigenschaften unserer „Deutschland“ zu prüfen, als gerade bei der Erinnerung an jene Sturmzüge im Atlantik. Es wurde der „Deutschland“ auch von den Elementen wahrhaftig nicht leicht gemacht, nach Amerika zu kommen. Die allerschwere Beanspruchung wurde an Bootsfahrer und Maschinen gestellt, die rasend, tagen ruhig und gleichmäßig weiterzulassen hatten, wenn wir unter viel erreichen wollten.

Es ist mir dabei ein Bedauern, hier der Werte und aller ihrer Herren dankbar zu gedenken, deren Arbeit und ein so verhängnisvolles Abenteuer für sich die Toleranz unserer Fahrt in die Hand gab. Man kann sich leicht für ein solches Schiff begeistern, das mit seinen und eleganten Formen im Hafen jedermann entzückt oder in ruhigem Wasser mit schlageliebender Sicherheit dahinjagend die Bewunderung von Laien und Fachleuten erweckt.

Aber was ein Schiff eigentlich lang, seinen inneren Wert sozusagen, das erkennt man erst, wenn es seine Probe auf hoher See ablegt. Man kommt erst hinter seine besten Eigenschaften und gewinnt so recht erst das Vertrauen in seine Zuverlässigkeit und Seetüchtigkeit, wenn es einmal mit Windstärke zehn weit und ein Seegang von Stärke acht geht, in dem man gegenan soll. Ich nicht nur etwa für ein paar Stunden; nein, tagelang, wochenlang. Da kann ein Schiff dann zeigen, was es wert ist.

Das gilt besonders für ein U-Boot im Kriege. Ein Frachtbooter im Frieden, der ja auch oft lange Beanspruchungen auszuhalten muß, hat doch schließlich immer die Möglichkeit, einen Notruf auszusuchen oder Hilfe herbeizurufen; im krieglichen Fall kann er ein paar Tage reiten, um bessere Wetter abzuwarten. Das alles gibt es für ein U-Boot nicht. Man kommt zu den Gefahren der See die Gefahren von feilen des Feindes, des grauenhaften und erschütternden Feindes. Man will kein Notruf, und wenn es ein paar Stunden nur bewegungs- und tauchfähig liegt und endert wird, dann liegen ihm die Gegenwärtigen, die dem haarbreitenden Dampf Rettung und Hilfe bringen würden, die gleichen Blausünde auf den Hals. Niemand ist so einsam und auf sich allein gestellt wie der U-Boot-Fahrer. Kann er sich nicht unbedingt auf sein Bootszug verlassen, dann ist er verloren.

Darum wissen wir alle, was wir der Germania-Werft und dem Konstrukteur unseres Bootes, Oberingenieur Erich, zu danken haben. Nach seinen Plänen wurde die „Deutschland“ ein so vorzügliches Schiff, durch das wunderbare Zusammenarbeiten aller Herren des U-Boots-Schiffbaus und des U-Boots-Maschinenbau-Bureaus. Was da im Winter 1913 in ungläublich kurzer Zeit und hoch mit der Beanspruchung einer Präzisionsarbeit auf der Stellung in Kiel entstand, was Herr Erich mit in jenen unerschöpflichen Arbeitsstunden im Frühjahr zu bestehen und zu leisten vermochte, das kämpfte hat zwei Monate vorher seinen Weg durch den kriegsgeschäftigen Ocean und brachte den kühnen deutschen Schiffbauhahn über die Meere.

(Fortsetzung folgt.)

gabe überreicht. „Der Tag des Meer“ und „Der Lindenbaum“ dieser reichere hat den „Gruß an den Kaiser Franz Joseph“ beigeuert, welche Platte leider durch widrige Umstände nicht mehr vor dem Tod des greisen Herrichers nach Wien befördert werden konnte. Seit österreichischen Dialekt verraten auch die vom gleichen Verein gefungenen Lieder „Die schwarzen Augen“ und „Treu“, Robert Leonhardt, der berühmte Bariton der Metropolitan Opera Co., trägt als seinen Teil „Gott erhalte“ und „Andreas Hofer“ vor. „Arcyriter-Janfare“ und „Marademarsch der 18. Sinfaren“ von der Singtanz Musikkapelle und „Pariser Emvas“ und „Agermarisch“ vom Orchester des Hamburger Riesendampfers Vaterland. Ungarische Volkslieder in ungarischer Sprache „Ein Tropfen Blut an Briefesblatt“ und „Das Linden-

blatt“ werden von der bekannten Sopranistin Mathilde de Bartoch vorzüglich gefungen. Das ungarische Quartett ist mit Orchesterbegleitung in „Ungarische Volkslieder“ und „Nationallied“. Falls Sie sich interessieren, ist die Firma gerne bereit, Ihnen die gewünschten Lieder vorzuspielen zu lassen.

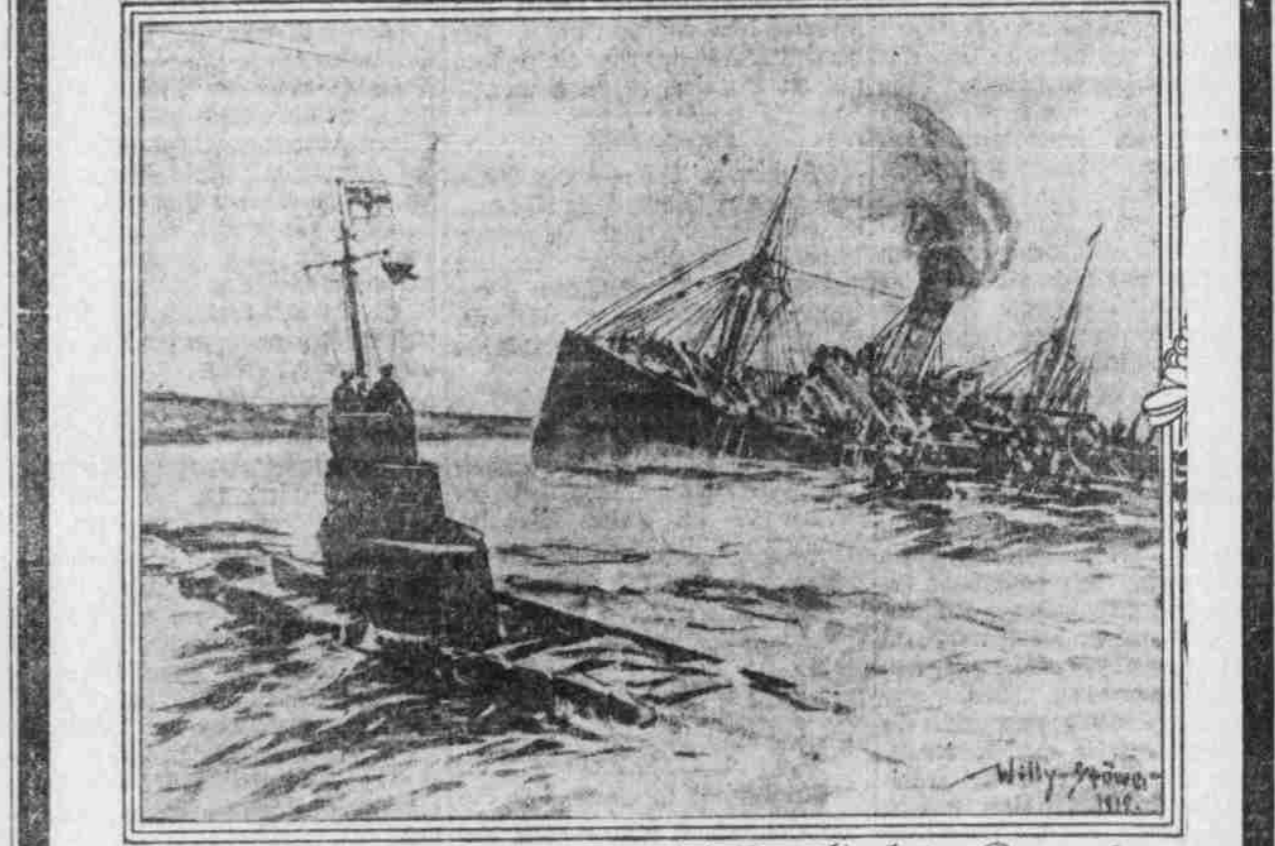
Briefkasten.

Keine neutralen Postdampfer sicher. Von verschiedenen unserer Leser sind bei uns Anfragen eingelaufen, warum wir nicht mehr die Namen der neutralen Postdampfer veröffentlichten, welche die Post nach Deutschland und Österreich-Ungarn befördern. Der Grund liegt darin, daß heututage bei keinem Dampfer, einerlei ob er nach Holland oder den skandinavischen Ländern abgeht, die sichere Ankunft der Postschiffe verbürgt sein kann, da England alle Postdampfer anhalten und durchsuchen läßt. Infolge der deutschen Raubbootplünderung ist die sichere An-

kunft von Briefen nach Deutschland so gut wie ausgeschlossen. Frau Cantwell, daß man trotz seiner überaus großen Schwächlichkeit bei der Geburt mittelst des Incubators hoffte, ist im Alter von 12 Wochen gestorben.

Sie bleiben perfekt gesund, wenn Sie Ihr Blut rein halten

Fast jede menschliche Krankheit kann auf unreines Blut zurück geführt werden. Sie können die Mangelhaftigkeit der Nahrung durch einen reinen Blutzustand verbessern. Wenn Sie bedenken, daß das Herz diesen Lebenssaft fortwährend nach allen Teilen des Körpers pumpet, dann wird es Ihnen aus ganz bestimmten Gründen kommen, daß unweines Blut höchst gefährlich ist.



Deutsches U-Boot versenkt Englischen Dampfer.

Jetzt folgen eine Anzahl Ereignisse, wie die Weltgeschichte noch nicht gesehen hat. Mit den U-Booten werden auch die schrecklichsten Lügenberichte von London ausgehen, denn es geht England an den Hals.

Lesen Sie die „Tägliche Omaha Tribune“! Nur durch die „Tägliche Omaha Tribune“ können Sie wahrheitsgetreue Kriegsnachrichten erhalten.

Auch anderer Lesestoff, wie Staatsneuigkeiten, Lokalneuigkeiten, Marktberichte, spannende Romane, die neuesten Kleidermuster, ist in der Tribune zu finden.

Bestellen Sie die „Tägliche Omaha Tribune“ jetzt, in dieser epochenmachenden Zeit und empfehlen Sie die Zeitung allen Freunden und Nachbarn.

Nur \$1.25 für 3 Monate

Nur \$1.25 für drei Monate, \$2.50 das halbe Jahr und \$5.00 das Jahr.

Bestellzettel form with fields for name, address, and city.

Tägliche Omaha Tribune 1311 Howard Str. Omaha, Neb.