

Offener Schreibebrief von Lizzie Hanfstengel.



No. 365. Well, ich hen widder emoi en sichte Angeblid in mei trauriges Dasein gehabt, ich hen en Schreibebrief von den Philipp, was mei Hosband is, gehabt un ich muh sage, ich hen dann for e Well widder ganz gut gefuhlt.

Well, ich hen widder emoi en sichte Angeblid in mei trauriges Dasein gehabt, ich hen en Schreibebrief von den Philipp, was mei Hosband is, gehabt un ich muh sage, ich hen dann for e Well widder ganz gut gefuhlt.

Well, das is alles so Laht von den Wedesweiler. Ich sin froh, das der Philipp noch lewe duht un das er auch noch an mich denkt.

Der Sanger. A.: 'Warum bist du denn bei der Verlobungsfeier deines Freundes Fruchs nicht erschienen?' B.: 'Weil ich gesungen hab.'

Gemuthlich. Staatsanwalt: 'Ich sage Ihnen, Sie sind der abgefeimteste Gauner der Welt.'

Verdachtigung. 'Ich glaube, unser Laubfrosch ist nicht selbstständig, Auguste, er schließt nämlich immer hinüber zum Barometer.'

Der Sonntagsjager. 'Nt es wahr, das Du die Krähe, die Du neulich geschossen, auch verspeist hast?'

Am Bilde. 'Die Dame bekommt mal ein hübsches Nadelgeld mit!'

Aeronautisches. 'Die angekündigte Ballonfahrt wurde also wegen des anhaltenden Regenwetters abgefaht?'

Am Theater. Herr: 'Bitte, erlauben Sie Ihre Frau, den Hut abzunehmen, da ich nicht auf die Bühne sehen kann!'

Inländisches.

— Vom 1. Juli '08 bis zum 1. April 1909 sind in den Vereinigten Staaten 441,723 Einwanderer gelandet: 98,545 Italiener, 40,971 Israeliten, 37,491 Deutsche, 43,424 Polen, 20,952 Ungarn, 17,706 Spanier, 25,952 Engländer, 16,414 Slaven, 15,655 Irländer, 11,708 Franzosen.

— Die Pfirsichzüchter im kanadischen Fruchtgürtel sind der Ansicht, daß das fortgesetzte kalte Wetter zweifels- ohne die Pfirsichreife geteilt hat, denn die Knospen waren wegen des- selben noch nicht stark genug entwik- kelt, als daß ihnen die letzten Nacht- fröste hätte schaden können.

— Nach dem vorläufigen Berichte der zollensstaatlichen Handelskommission sind die Bruttoeinnahmen un- serer Eisenbahnen im Jahre 1908 ge- gen das Vorjahr um 164 Millionen Dollars zurückgegangen, die Netto- einnahmen um 111 Millionen. Ge- meint ist nicht das Kalenderjahr 1908, sondern das vom 1. Juli 1907 bis zum 30. Juni 1908 reichende Fristjahr.

— Der Verlust in den Vereinigten Staaten betrage drei Dollars auf den Kopf der Bevölkerung, in England dagegen nur 30 Cents und in Frank- reich und Deutschland gar nur 25 Cents. Als Ursachen der größeren Feuerhäden in den Ver. Staaten zeich- net Windmüller die leichtere Bau- art und das zu harten verwendete leichte brennbare Material.

— Der Commonpleasrichter B. G. Young in Marion, O., hat eine höchst wichtige Entscheidung abgegeben. Dar- nach hat ein Brauer das Recht, Bier in Rufen für Familiengebrauch in ei- nem 'rodens' County zu verkaufen und dem Käufer zuzulassen.

— Der Zuckertrost hat nun die letzte Zehlung von den \$2,134,000 geleistet, um die er die Regierung durch falsches Gewicht bei der Einfuhr betrogen hat- te. Damit ist seine finanzielle Schuld ge- tilgt, die moralische, oder eigentlich kriminelle, aber nicht. Es steht der Administration zu, ihn auch vor dem Strafericht zu belangen, voraussetz- lich wird sie aber keinen Gebrauch da- von machen, denn es ist ja alter Brauch; die großen Diebe läßt man laufen. Und das wird so lange dauern wie Geld die Welt regiert.

— In Pennsylvania ist von der Legis- latur ein strenges Gesetz gegen die Automobilsverkehr angenommen wor- den, das mit dem 1. Januar 1910 in Kraft treten wird. Es setzt Gefäng- nisstrafe von einem Jahr und \$100 Geldstrafe für die Autoräder fest. Die Fahrgeschwindigkeit in Städten ist auf 12 Meilen pro Stunde und auf Landstraßen auf 24 Meilen pro Stunde beschränkt.

— Höchst interessant sind die Unter- suchungen, welche die Bundesregierung betreffs Abmündung der Landstraßen durch Automobile veranstaltet hat. Das Resultat ist ebenso interessant, wie überraschend. Es ist festgestellt wor- den, daß auf ungeschulterten Landstra- ßen, sog. 'dirt roads', die Automobile die Straßen bedeutend weniger schädigen, als die Fuhrwerke der Farmer.

— Die Abmündung ist aber verhältniß- mäßig selbst bei der größten Fahrgeschwindigkeit, wenn die Macadam- Straßen recht werden. Das ist ver- bündert, daß die Automobile den Staub aufzuheben und dadurch den Straßen das Bindematerial entziehen.

— Was die Einkommensteuer an- geht. In seiner letzten Rede hat Senator Borah von Indiana darauf aufmerksam gemacht, daß den Aus- waisen der Nachkriegszeit eine Reihe von New Yorkern ein Gesamtvermö- gen von 215 Millionen Dollars hinter- lassen, während sie zu Lebzeiten nur drei Millionen Dollars Vermögen veräußerten.

Landes Herr Gottlieb Schwarz, ein kleines, bescheidenes Männchen bei seinen tiefen Verwandten, den Gebrü- dern Käufer, an, der eine gründliche technische Ausbildung besaß und auch den neuen Brückenbau gründlich un- tersuchte, an dessen Pfeilern sich die ersten Spuren einer schlechten Kon- struktion zeigten.

— Wenn gegenwärtig fast 300,000 Güterwaggons unbenutzt da- stehen, so bedeutet das, daß an \$200,000,000 in Bahnmateriale nicht nur außer Dienst sind, sondern auch allmählich verderben. Es sind gegenwärtig etwas mehr Cars außer Dienst, wie im Jahre 1907 ge- baut worden sind, dem Jahre, in dem die größte Anzahl gebaut wurde. Die Cars bringen nicht nur kein Geld ein, sondern die Bahnen bezahlen auch Zin- sen auf ihre Verfallungskosten, und das Eigentum nimmt außerdem beständig im Werte ab, sobald der Verlust ein- tritt.

— Die Pfirsichzüchter im kanadischen Fruchtgürtel sind der Ansicht, daß das fortgesetzte kalte Wetter zweifels- ohne die Pfirsichreife geteilt hat, denn die Knospen waren wegen des- selben noch nicht stark genug entwik- kelt, als daß ihnen die letzten Nacht- fröste hätte schaden können.

— Nach dem vorläufigen Berichte der zollensstaatlichen Handelskommission sind die Bruttoeinnahmen un- serer Eisenbahnen im Jahre 1908 ge- gen das Vorjahr um 164 Millionen Dollars zurückgegangen, die Netto- einnahmen um 111 Millionen. Ge- meint ist nicht das Kalenderjahr 1908, sondern das vom 1. Juli 1907 bis zum 30. Juni 1908 reichende Fristjahr.

— Der Verlust in den Vereinigten Staaten betrage drei Dollars auf den Kopf der Bevölkerung, in England dagegen nur 30 Cents und in Frank- reich und Deutschland gar nur 25 Cents. Als Ursachen der größeren Feuerhäden in den Ver. Staaten zeich- net Windmüller die leichtere Bau- art und das zu harten verwendete leichte brennbare Material.

— Der Zuckertrost hat nun die letzte Zehlung von den \$2,134,000 geleistet, um die er die Regierung durch falsches Gewicht bei der Einfuhr betrogen hat- te. Damit ist seine finanzielle Schuld ge- tilgt, die moralische, oder eigentlich kriminelle, aber nicht. Es steht der Administration zu, ihn auch vor dem Strafericht zu belangen, voraussetz- lich wird sie aber keinen Gebrauch da- von machen, denn es ist ja alter Brauch; die großen Diebe läßt man laufen. Und das wird so lange dauern wie Geld die Welt regiert.

— In Pennsylvania ist von der Legis- latur ein strenges Gesetz gegen die Automobilsverkehr angenommen wor- den, das mit dem 1. Januar 1910 in Kraft treten wird. Es setzt Gefäng- nisstrafe von einem Jahr und \$100 Geldstrafe für die Autoräder fest. Die Fahrgeschwindigkeit in Städten ist auf 12 Meilen pro Stunde und auf Landstraßen auf 24 Meilen pro Stunde beschränkt.

— Höchst interessant sind die Unter- suchungen, welche die Bundesregierung betreffs Abmündung der Landstraßen durch Automobile veranstaltet hat. Das Resultat ist ebenso interessant, wie überraschend. Es ist festgestellt wor- den, daß auf ungeschulterten Landstra- ßen, sog. 'dirt roads', die Automobile die Straßen bedeutend weniger schädigen, als die Fuhrwerke der Farmer.

— Die Abmündung ist aber verhältniß- mäßig selbst bei der größten Fahrgeschwindigkeit, wenn die Macadam- Straßen recht werden. Das ist ver- bündert, daß die Automobile den Staub aufzuheben und dadurch den Straßen das Bindematerial entziehen.

— Was die Einkommensteuer an- geht. In seiner letzten Rede hat Senator Borah von Indiana darauf aufmerksam gemacht, daß den Aus- waisen der Nachkriegszeit eine Reihe von New Yorkern ein Gesamtvermö- gen von 215 Millionen Dollars hinter- lassen, während sie zu Lebzeiten nur drei Millionen Dollars Vermögen veräußerten.

Gen von 215 Millionen Dollars hinter- lassen, während sie zu Lebzeiten nur drei Millionen Dollars Vermögen veräußerten.

— Wenn gegenwärtig fast 300,000 Güterwaggons unbenutzt da- stehen, so bedeutet das, daß an \$200,000,000 in Bahnmateriale nicht nur außer Dienst sind, sondern auch allmählich verderben. Es sind gegenwärtig etwas mehr Cars außer Dienst, wie im Jahre 1907 ge- baut worden sind, dem Jahre, in dem die größte Anzahl gebaut wurde. Die Cars bringen nicht nur kein Geld ein, sondern die Bahnen bezahlen auch Zin- sen auf ihre Verfallungskosten, und das Eigentum nimmt außerdem beständig im Werte ab, sobald der Verlust ein- tritt.

— Die Pfirsichzüchter im kanadischen Fruchtgürtel sind der Ansicht, daß das fortgesetzte kalte Wetter zweifels- ohne die Pfirsichreife geteilt hat, denn die Knospen waren wegen des- selben noch nicht stark genug entwik- kelt, als daß ihnen die letzten Nacht- fröste hätte schaden können.

— Nach dem vorläufigen Berichte der zollensstaatlichen Handelskommission sind die Bruttoeinnahmen un- serer Eisenbahnen im Jahre 1908 ge- gen das Vorjahr um 164 Millionen Dollars zurückgegangen, die Netto- einnahmen um 111 Millionen. Ge- meint ist nicht das Kalenderjahr 1908, sondern das vom 1. Juli 1907 bis zum 30. Juni 1908 reichende Fristjahr.

— Der Verlust in den Vereinigten Staaten betrage drei Dollars auf den Kopf der Bevölkerung, in England dagegen nur 30 Cents und in Frank- reich und Deutschland gar nur 25 Cents. Als Ursachen der größeren Feuerhäden in den Ver. Staaten zeich- net Windmüller die leichtere Bau- art und das zu harten verwendete leichte brennbare Material.

— Der Zuckertrost hat nun die letzte Zehlung von den \$2,134,000 geleistet, um die er die Regierung durch falsches Gewicht bei der Einfuhr betrogen hat- te. Damit ist seine finanzielle Schuld ge- tilgt, die moralische, oder eigentlich kriminelle, aber nicht. Es steht der Administration zu, ihn auch vor dem Strafericht zu belangen, voraussetz- lich wird sie aber keinen Gebrauch da- von machen, denn es ist ja alter Brauch; die großen Diebe läßt man laufen. Und das wird so lange dauern wie Geld die Welt regiert.

— In Pennsylvania ist von der Legis- latur ein strenges Gesetz gegen die Automobilsverkehr angenommen wor- den, das mit dem 1. Januar 1910 in Kraft treten wird. Es setzt Gefäng- nisstrafe von einem Jahr und \$100 Geldstrafe für die Autoräder fest. Die Fahrgeschwindigkeit in Städten ist auf 12 Meilen pro Stunde und auf Landstraßen auf 24 Meilen pro Stunde beschränkt.

— Höchst interessant sind die Unter- suchungen, welche die Bundesregierung betreffs Abmündung der Landstraßen durch Automobile veranstaltet hat. Das Resultat ist ebenso interessant, wie überraschend. Es ist festgestellt wor- den, daß auf ungeschulterten Landstra- ßen, sog. 'dirt roads', die Automobile die Straßen bedeutend weniger schädigen, als die Fuhrwerke der Farmer.

— Die Abmündung ist aber verhältniß- mäßig selbst bei der größten Fahrgeschwindigkeit, wenn die Macadam- Straßen recht werden. Das ist ver- bündert, daß die Automobile den Staub aufzuheben und dadurch den Straßen das Bindematerial entziehen.

— Was die Einkommensteuer an- geht. In seiner letzten Rede hat Senator Borah von Indiana darauf aufmerksam gemacht, daß den Aus- waisen der Nachkriegszeit eine Reihe von New Yorkern ein Gesamtvermö- gen von 215 Millionen Dollars hinter- lassen, während sie zu Lebzeiten nur drei Millionen Dollars Vermögen veräußerten.

lande Herr Gottlieb Schwarz, ein kleines, bescheidenes Männchen bei seinen tiefen Verwandten, den Gebrü- dern Käufer, an, der eine gründliche technische Ausbildung besaß und auch den neuen Brückenbau gründlich un- tersuchte, an dessen Pfeilern sich die ersten Spuren einer schlechten Kon- struktion zeigten.

— Wenn gegenwärtig fast 300,000 Güterwaggons unbenutzt da- stehen, so bedeutet das, daß an \$200,000,000 in Bahnmateriale nicht nur außer Dienst sind, sondern auch allmählich verderben. Es sind gegenwärtig etwas mehr Cars außer Dienst, wie im Jahre 1907 ge- baut worden sind, dem Jahre, in dem die größte Anzahl gebaut wurde. Die Cars bringen nicht nur kein Geld ein, sondern die Bahnen bezahlen auch Zin- sen auf ihre Verfallungskosten, und das Eigentum nimmt außerdem beständig im Werte ab, sobald der Verlust ein- tritt.

— Die Pfirsichzüchter im kanadischen Fruchtgürtel sind der Ansicht, daß das fortgesetzte kalte Wetter zweifels- ohne die Pfirsichreife geteilt hat, denn die Knospen waren wegen des- selben noch nicht stark genug entwik- kelt, als daß ihnen die letzten Nacht- fröste hätte schaden können.

— Nach dem vorläufigen Berichte der zollensstaatlichen Handelskommission sind die Bruttoeinnahmen un- serer Eisenbahnen im Jahre 1908 ge- gen das Vorjahr um 164 Millionen Dollars zurückgegangen, die Netto- einnahmen um 111 Millionen. Ge- meint ist nicht das Kalenderjahr 1908, sondern das vom 1. Juli 1907 bis zum 30. Juni 1908 reichende Fristjahr.

— Der Verlust in den Vereinigten Staaten betrage drei Dollars auf den Kopf der Bevölkerung, in England dagegen nur 30 Cents und in Frank- reich und Deutschland gar nur 25 Cents. Als Ursachen der größeren Feuerhäden in den Ver. Staaten zeich- net Windmüller die leichtere Bau- art und das zu harten verwendete leichte brennbare Material.

— Der Zuckertrost hat nun die letzte Zehlung von den \$2,134,000 geleistet, um die er die Regierung durch falsches Gewicht bei der Einfuhr betrogen hat- te. Damit ist seine finanzielle Schuld ge- tilgt, die moralische, oder eigentlich kriminelle, aber nicht. Es steht der Administration zu, ihn auch vor dem Strafericht zu belangen, voraussetz- lich wird sie aber keinen Gebrauch da- von machen, denn es ist ja alter Brauch; die großen Diebe läßt man laufen. Und das wird so lange dauern wie Geld die Welt regiert.

— In Pennsylvania ist von der Legis- latur ein strenges Gesetz gegen die Automobilsverkehr angenommen wor- den, das mit dem 1. Januar 1910 in Kraft treten wird. Es setzt Gefäng- nisstrafe von einem Jahr und \$100 Geldstrafe für die Autoräder fest. Die Fahrgeschwindigkeit in Städten ist auf 12 Meilen pro Stunde und auf Landstraßen auf 24 Meilen pro Stunde beschränkt.

— Höchst interessant sind die Unter- suchungen, welche die Bundesregierung betreffs Abmündung der Landstraßen durch Automobile veranstaltet hat. Das Resultat ist ebenso interessant, wie überraschend. Es ist festgestellt wor- den, daß auf ungeschulterten Landstra- ßen, sog. 'dirt roads', die Automobile die Straßen bedeutend weniger schädigen, als die Fuhrwerke der Farmer.

— Die Abmündung ist aber verhältniß- mäßig selbst bei der größten Fahrgeschwindigkeit, wenn die Macadam- Straßen recht werden. Das ist ver- bündert, daß die Automobile den Staub aufzuheben und dadurch den Straßen das Bindematerial entziehen.

— Was die Einkommensteuer an- geht. In seiner letzten Rede hat Senator Borah von Indiana darauf aufmerksam gemacht, daß den Aus- waisen der Nachkriegszeit eine Reihe von New Yorkern ein Gesamtvermö- gen von 215 Millionen Dollars hinter- lassen, während sie zu Lebzeiten nur drei Millionen Dollars Vermögen veräußerten.

von Schwadron B des 12. Kavallerie- Regiments ist wegen Meineids zu zwei Jahren Haft bei harter Arbeit und lebenslänglicher Entlassung aus dem Heere verurteilt worden.

— Im Stadthospital zu St. Louis starb George A. Owens an einer Krankheit, welche von den Aerzten als Schlafkrankheit bezeichnet und auf den Biß eines Insektes zurückgeführt wird, obwohl er niemals in den Tropen war.

— Wegen Kränklichkeit erschoß sich im Centralpark zu New York der Journalist William F. Dole, früher in Belleville, Ill., und seiner Zeit der Privatsekretär des Gouverneurs Wil- liam B. Connelley.

— Auf der Farm von Frank Per- fecton bei Runcie, Ind., fand man die Leiden von James B. Long und Albert McRippen in einem tiefen Graben. Sie waren beim Arbeiten ver- schüttet worden und erstickt.

Die Panamabahn.

Die ursprünglichen Unternehmer der den Isthmus kreuzenden Panamabahn — ein Konförium von New Yorker Kapitalisten, die im Herbst 1849 mit den Arbeiten begannen — konnten nicht abhaken, daß die Bahn niemals dazu berufen sein werde, dem größten tech- nischen Unternehmen, das die Welt je gesehen, wichtige Hilfsdienste zu lei- sten. Erst am 27. Dezember 1855 — so lange hatte es der zu überwindenden großen örtlichen Schwierigkeiten wegen gedauert, die eingleisige, 50 Meilen lange Strecke fertigzustellen — freuzte die erste Lokomotive den amerikani- schen Kontinent von Ozean zu Ozean. Die ursprünglichen Kosten der Bahn, die im letzten Jahrhundert ein wichti- ger Faktor im transkontinentalen Ver- kehr gewesen ist, haben etwa \$8,000,000 betragen.

In den letzten Jahren ist die Bahn doppelt so schnell geworden, und natür- lich ziehen sich jetzt Telegraphen- und Tele- phondrähte die ganze Strecke entlang. Die ozeanwärtigen Kanalpläne machen eine Umlegung eines großen Theiles der Strecke notwendig, und das neue Bahnbett ist bereits im Bau begriffen. Mehrere Meilen davon werden, um ei- nen zu großen Umweg zu vermeiden, auf Pfahlbrücken quer über einen Arm des Gatun-Sees laufen.

In allgemeiner Richtung zieht sich die Bahn südwestlich, am Thal des Chagres entlang, bis San Pablo, der Halbweg-Station zwischen den beiden Meeren. Hier wird der Fluß von der- schönen Barrocas-Brüde überspannt, einem 600 Fuß langen, auf Stenpeiler ruhenden Eisenbauwerk, das mehr- als \$500,000 gekostet hat. Dann folgt die Bahn dem linken Ufer des Chagres bis Las Brisas, wo sie sich im schor- sen rechten Winkel wendet. In der Nähe dieses Ortes liegt Cerro Gitan- te, der Ueberlieferung nach die Höhe, von wo Balboa zuerst den Pazifischen Ozean erblickt hat. Bei Paraiso erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt, 263 Fuß über dem Meeresniveau, und von dort geht es mit leichtem Gefälle nach La Boca, dem Hafen von Panama.

Sobald die Panama-Kanal-Kom- mission ihre Arbeiten begann, erkannte sie die Erwerbung der Kontrolle über die Bahn als unerlässliche Notwendig- keit zu ihrem Erfolge. Sie kaufte sechs Siebentel des Aktienkapitals der Bahn und übertrug sie schließlich als Theil des Kanal-Eigentums an die Bun- desregierung.

Das Ingenieur-Departement der Kanal-Kommission betreibt ein Geleise- netz von etwa 300 Meilen für Kon- struktionszwecke, und die Panama- Railroad Co. funktiert als eine Art 'Clearing House' für den Frachter- kehr der Kommission. Sie empfängt die Arbeitswaggons mit Erde und Schutt beladen und liefert sie leer zu- rück. Jede Arbeitszucht, von 700 bis 800 Wagen, laufen den ganzen Tag hindurch mit größter Regelmäßigkeit und sie haben vor allen anderen Zügen das Vortrecht. Somit hat die Panama- bahm im letzten Jahre eine Gesamt- fracht von 280,000,000 Tonnen be- wältigt, eine Leistung, wie sie keine an- dere Bahn der Erde von 50 Meilen Länge aufweisen kann. Die Leistung erweist um so großartiger, wenn man bedenkt, daß der Betrieb auf der Panamabahn nur 9 Stunden täglich dau- ert, während eine gewöhnliche Bahn 24 Stunden in Betrieb ist.

Auch der Passagierverkehr ist außer- ordentlich hoch: täglich fahren vierzig- mit je vier bis fünf Personenwaggons in jeder Richtung, und sie sind im- mer mit Arbeitern oder Angehörigen überfüllt, die an den 24 Stationen längs der Strecke auf- und absteigen. So wurden im letzten Fiskaljahr 1, 765,645 Passagiere befördert. Die Panamabahn ist auch in ausge- zeichnete Weise Vandalenbühnen. Sie hat den Vorteil auf einen großen Teil von Colon in Panäben und hat größtentheils Interesse an Pazifi- kische der Linie. Sie erhält auch die Dampferflotte, die einen wöchentlichen Dienft zwischen New York und Colon ausrichtet.