

Was der Woche.

Welt und Leben unter der Lupe editorielle Betrachtung.

Die Wüsten von California-Nevada.

Der südwestliche Teil des sog. „Großen Bassins“, zu dem die trockenen Landstriche des südöstlichen California und die angrenzenden Teile Nevadas gehören, ist den Bewohnern der weniger trockenen Gegenden westlich der Felsengebirge meist unter dem Namen „die Wüste“ bekannt, wenn auch die geographischen Namen ihrer einzelnen Teile etwas anders lauten. Die bedeutendsten dieser Teile sind die Colorado- und Mohave-Wüste und das Todesthal „Death Valley“. Die Colorado-Wüste erstreckt sich von San Geronimo-Bach südlich zum Golf von California und schließt die als Salzbeden bekannte Nierbering ein. Die Mohave-Wüste liegt weiter nördlich und ist in ihren Grenzen weniger genau bestimmt, schließt aber den größeren Teil des San Bernardino County ein und die östlichen Bezirke der Counties Los Angeles und Kern in California. Die Todesthal-Gegend endlich, die nördlich von der Mohave-Wüste liegt, erstreckt sich östlich von der Sierra Nevada über einen großen Teil von Inyo County, California, bis nach Nevada hinein. Ihren Namen hat sie von dem in ihrer Mitte gelegenen Todesthal, dem niedrigsten Punkte unseres Landes.

Das große öffentliche Interesse, das diese Gegenden die sich über einen Flächenraum von 68,000 Quadratmeilen erstrecken, zur Zeit auf sich ziehen, verdanken sie vor allem ihren reichen Goldminen. Die „Quellen“ dieser Wüste sind aber damit keineswegs erschöpft, es findet sich da noch eine ganze Menge anderer Produkte von theilweise bedeutendem ökonomischen Werthe. Bemerkenswerth sind die verschiedenen Salzarten, einschließlich Borax, Soda, Gips und gemeines Salz; ferner Bauheide, einschließlich Marmor, Onyx, Basaltstein und Zement; auch unedle Metalle, Kupfer, Eisen und Blei; ferner Edelsteine, wie Türkis und Opal, finden sich. Das alles ist über die wüsten Gegenden weit zerstreut und unter den jetzigen Verhältnissen zum Theil für Handel und Industrie schwer zugänglich u. von zweifelhaftem Werthe, so lange nicht eine genügende Bewässerung den Aufenthalt in dieser Wüste möglich macht.

Nicht als ob gar kein Wasser dort zu finden wäre; es gibt schon Wasserläufe und Quellen, aber wenige, und diese wenigen sind sehr unregelmäßig verteilt, so unregelmäßig, daß während in einzelnen Gegenden Wasserflüsse in Gruppen vorkommen, in anderen solche an 30 bis 50 Meilen auseinander liegen. Dadurch wird das Einbringen in diese Wüsten zwecks Erforchung der Wodensätze äußerst gefährlich, und es wäre deshalb von hoher Wichtigkeit für Reisende und „Prospektoren“, wenn die Quellen und sonstigen Wasserplätze nach Lage und Beschaffenheit genau bekannt wären und nutzbar gemacht würden, wie es sich auch empfehlen dürfte, für eine Bewässerung der wichtigeren Gegenden zu sorgen.

In dieser Beziehung ist von unserem geologischen Amte in Washington bereits eine gute Vorarbeit geleistet worden, wie aus dem letzten Berichte hervorgeht. Gilbert C. Bailey vom genannten Amte hat seit einer Reihe von Jahren die Wüsten nach allen Seiten durchzogen und die Hauptzüge und Wege sowie die Lage von Quellen und die Beschaffenheit der Gegenden so genau wie möglich festgestellt. Wenn auch seine Forschungen noch nicht vollkommen und unfehlbar sind, da er ja nicht alles und alles nicht gleich genau kennen lernen konnte, so gibt sein Bericht doch treffliche Anhaltspunkte für den Reisenden. Mehr als 300 Wasserplätze und Quellen hat er genau erforscht und sorgfältig festgelegt, wie auch eine Anzahl der Hauptwege und Wege durch die Wüsten aufgezeichnet und beschrieben. Diese Wege sind natürlich nicht genau vermessen, da nur unmaßgebende Ortsbestimmungen möglich waren, allein man kann sich aus der Karte doch sehr ein ungefähres Bild dessen machen, was den Wanderer in jenen Gegenden erwartet. Damit ist ein guter Anfang gemacht, auf dem sich leicht weiter bauen läßt. (W. V.)

Das werdende neue China.

Daß das alte China, durch den Kampf mit Japan und den russisch-japanischen Krieg in der Mandchurie aufgerüttelt, nicht nur aufgewacht, sondern auch befreit ist, seinen lange verachteten Platz unter den Nationen einzunehmen, davon werden sich die Welt. China entwickelt sich zu lebendiger Wirtschaftlichkeit und wird auch dementsprechend in dem Aufbau seiner militärischen Kräfte nicht zurück. Dieser Korrespondent der „National Zeitung“ aus Shanghai zufolge hat China schon 12 vollständig ausgerüstete Divisionen; in der nächsten Zukunft werden auch die fehlenden 25 ausgerüstet. Jetzt beugt die Regierung an den Bau einer Flotte, an der sie in den nächsten fünf Jahren beizutreten will. Die Flotte soll aus drei Geschwadern bestehen, einer Führung unterliegen; die Hauptkräfte sind Panzer, die Regierung bezieht sich energisch mit der Errichtung von Marinehöfen in Tientsin, Yantai, Canton, Tschifu,

in denen sie als Lehrer Ausländer anstellt. Der Korrespondent der citirten Zeitung weist darauf hin, daß, wenn in China keine Kursänderung stattfindet, es der chinesischen Regierung gelingen wird, an den Börsen Europas Anleihen anzubringen, die ihr ermöglichen werden, ihre Flottenpläne auszuführen. Als Beweis, wie das Selbstbewußtsein der chinesischen Regierung wächst, kann die Thatsache dienen, daß sie den Vorschlag einer Gruppe englischer Kapitalisten, die ihr Geld leihen wollte unter der Bedingung, daß sie die Schiffe in England bestelle, ablehnte.

Der Prozeß der Stärkung der chinesischen Staatsmacht durch wirtschaftliche Neuerungen hält weiter an. So berichtet die chinesische Zeitung „Schun-tien-shi-bao“, daß eine amerikanische Kompagnie und die deutsche Firma Siemens & Halske dem Ministerium des Post- und Verkehrswesens vorge schlagen haben, durch eine telephonische Linie Peking, Canton, Kanton und Shanghai zu verbinden. Daß es in China Elemente gibt, für die eine „Erneuerung“ Chinas nicht identisch ist mit seiner Militarisierung, das zeigt eine Nachricht, die man in derselben chinesischen Zeitung vor einiger Zeit lesen konnte. Das Ministerium der Post verbot in der ersten Zeit nach dem Tode der Kaiserin-Regentin und des Kaisers die Aufnahme von diplomatischen Depeschen. Diese Maßregel sollte den revolutionären Organisationen unmöglich machen, schnelle Anordnungen zu treffen.

Einen gewissen Einblick in die Pläne Japans gibt ein Interview mit dem japanischen Premierminister Kato und dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten Komura, den man im „Japan Advertiser“ findet. Komura wies darauf hin, daß die japanische Regierung bestrebt ist, den Ueberfluß ihrer Bevölkerung in Korea zu konzentrieren, um sie dort für ihre Kolonisationspläne zu nützen. Sie glaubt dieses Ziel mit der Zeit erreichen zu können, und somit wird nach ihrer Meinung die Ursache der Klagen der Amerikaner verschwinden. Die japanische Regierung strebt nach einer Stärkung ihrer Position in Ostasien. Dies will sie erreichen nicht durch Unterwerfung fremder Territorien, sondern durch ihre Versorgung mit billigen Waaren. Japan will konsequent in dieser Richtung fortschreiten; es betonte seinen Willen, in dem es die Militärausgaben einschränkte. Daß mit dieser Politik der Regierung nicht alle Schichten der Bevölkerung einverstanden sind, ist leicht begreiflich. Graf Tuma z. B. kritisiert nach dem Bericht der „Japan Weekly Chronicle“ scharf den Korea Emigrationsplan der Regierung. Er hebt hervor, daß die Chinesen in der Mandchurie viel stärker gebaut sind als die Japaner, daß sie sich mit sehr kleinem Lohn begnügen, daß also die Konkurrenz mit ihnen schwierig ist. Dabei muß man wenigstens eine Million Japaner nach Korea überführen, wenn sie den dortigen Injuranten standhalten sollen.

So wachsen und reifen in allen Ecken Asiens neue Kräfte, die augenblicklich an manchen Orten den Einzug des europäischen Kapitals erleichtern, aber in der Zukunft gewaltige Konflikte hervorzurufen werden.

Gehämpfung der Staubplage.

Und wenn's genug geregnet hat, dann hört es wieder auf. Und am nächsten, mitunter auch erst am zweit-nächsten Tage bläst der Wind, der um die Ecken unserer hohen und immer höher werdenden Gebäude fauft, den Staub wieder in Wolken durch die Straßen und in die Häuser, in denen kein Fenster sicher ist davor, und wenn er sich dann ausgeht hat, dann sorgen Automobile, Straßenautos und sonstiges Gefährt dafür, daß der Staub immer wieder aufgewirbelt, den Leuten über der Straße in die Augen fliegt und was noch schlimmer, in die Athmungsorgane, denen die größte Gefahr der großstädtischen Unsauberkeit droht.

Wie man sich des Staubes wehren kann, den selbst reichliche Wasserbesprengung nur bis zu gewissem Maße beseitigt, ist schon lange Problem städtischer Verwaltungen gewesen, ohne daß man eine geeignete Lösung gefunden hätte. Nun kommt aus Berlin, der deutschen Reichshauptstadt, eine Nachricht, die Hoffnung auf endliche Beseitigung des Übels macht.

Bisher wurde zur Besprengung des Asphalt- und Holzpflasters ein Oel-Westrumit genannt, verwendet, das aber nur zur Sommerzeit gebraucht werden konnte, nun ist ein anderes Mittel verhandelt worden und hat sich bewährt, daß auch der Staubwiderstand bei Frostwetter, die sich namentlich beim Bekahren der Straßen mit Sand oder Asche oft überaus unangenehm bemerkbar macht, entzogen wird. Diese Versuche wurden gleich benutzten mit Westrumit durch den Direktor des Berliner Straßenreinigungswesens unternommen und zwar mit „Antiflaub“, einem künstlichen Buttersäurekalksalz (Chlor-magnesium), der bei der Kalibefeuchtung gewonnen wird. Es wird darüber berichtet:

Die ersten Versuche mit diesem Mittel, das zunächst in Leipzig mit gutem Erfolg ausprobiert wurde, war, wurden im Juli vorigen Jahres in der

Greifswalder-, Danziger- und den Nebenstraßen vorgenommen. Auf rund 32,000 Quadratmeter Steinpflaster wurden 12,000 Liter (15,300 Kilogramm) Antiflaubit ausgeprengt, das dabei unverändert verwendet wurde. Die gewöhnliche Sprengung wurde währenddessen eingestellt. Die Wirkung hielt aber nicht lange an, vielmehr zeigte sich schon am zweiten Tage wieder eine kräftige Staubeentwicklung. Auch die nächste Besprengung mit „Antiflaubit“ im August erbrachte in den erwähnten verkehrsreichen Straßen mit dem gleichen schwachen Erfolg; nur in der Friedrichstraße hielt die Wirkung etwas länger an. Im Winter sind dann die Versuche bei starkem Frost wieder aufgenommen worden, wobei der erste mit unverändertem „Antiflaubit“ mißlang. Nun wurde ein größeres Verflucht mit verdünntem „Antiflaubit“ gemacht. Diese Lösung bestand aus einem Teil Antiflaubit und zwei Theilen Wasser. Trotz des starken Frostes verleitete die Straßoberfläche nicht, der Staub wurde gebunden und konnte mit den geloderten Eisküsten entfernt werden. Die Straße war staubfrei geworden, während in den Nebenstraßen der rauhe Wind den Staub aufwirbelte. Daraufhin wurden die Versuche fortgesetzt und ergaben auch fernere befriedigende Ergebnisse. Ein Gefrieren der verdünnten Antiflaubitlösung war bei keinem Versuch vorgekommen; auch war ein Schlupfrwerden des Pflasters nirgends eingetreten. Schließlich haben Laboratoriumsversuche ergeben, daß irrend ein schädigender Einfluß des „Antiflaubit“ auf Stempfasphalt, wie auch auf Leder (Schuh und Stiefel) nicht nachzuweisen war.

Nach diesem günstigen Ergebnis wurden die Versuche im Innern der Stadt weiter ausgedehnt, z. B. auf der Friedrichstraße, Unter den Linden, Dorotheenstraße usw., wobei mehr als 55,000 Quadratmeter mit circa 30-prozentiger Lösung schabbarartig besprengt wurden, und es erfolgte die Ausdehnung der Versuche auf den Lustgarten, den Schlossplatz, die Königstraße usw. Auch hierbei wurden zufriedenstellende Erfolge erzielt, so daß „Antiflaubit“ nunmehr regelmäßig benutzt werden soll.

Verhältnismäßige Frachttarifen.

Die Stellung der Frachtwerberer zu den Transportgesellschaften und umgekehrt wird nach und nach durch die Entscheidungen der Zwischenstaatlichen Verkehrscommission und der Gerichte präciser definiert. Die einen lernen ihre Rechte, die anderen ihre Pflichten besser kennen. Unter den mannigfachen unauferlegten Punkten war es besonders die Frage, welche Abhissmittel dem Vererber zu gebote stehen, wenn die Frachttarife von der Behörde für ungerecht befunden worden sind. Zwischen der Anordnung einer Rate und der Prüfung, ob sie gerecht und billig ist, liegt in der Regel eine geraume Spanne Zeit, und inzwischens hat der Vererber, wenn die Rate als unbillig befunden wird, eine beträchtliche Summe an Fracht zu zahlen gehabt. Kommt er da die Ueberforderung zurückverlangen? Darüber ist jetzt die Entscheidung der Kommission erfolgt und zwar, wie billigerweise nicht anders zu erwarten war, daß nämlich die Transportgesellschaft alles, was über eine gerechte Rate hinausging, zurückzahlen hat und zwar gleichviel, ob der Vererber Protest eingelegt hatte oder nicht.

Damit ist zwar nun nicht alle Ungerechtigkeiten beseitigt, denn die Erhebung einer zu hohen Rate macht im Geschäft, wo jeder Cent in den Ausgaben berechnet werden muß, immer Störungen, aber es stellt doch einen gerechten Ausgleich in Aussicht. Staatsgesetzgebungen haben zwar weiter zu gehen versucht, indem sie die Bahnen anhielten, sich von vornherein an die Kommission zu wenden, und bestimmte Raten festlegten, gegen die dann die Bahnen bei Gericht vorstellig werden konnten, aber dies hat sich nicht als praktikabel erwiesen. Die Entscheidung der Kommission beruht auf einer anderen Auffassung des Gesetzes, sie erkennt an, daß der Vererber als Kunde vorläufig den Preis bezahlen muß, den der Transportlieferant fordert, daß er aber dann zurückverlangen kann, was ihm zu viel abgenommen worden ist. Der Fall, daß eine Bahn Raten fordert, die denen sie nicht bestehen kann, scheint nicht vorzulegen zu sein, vermuthlich, weil man ihnen das gar nicht zutraut. Es würde auch schwer sein, von den zahlreichen Vererbern deren Nachzahlung zu erlangen.

Vererber und Transportgesellschaften werden vermuthlich nicht blühtig darüber einig sein, ob eine bestimmte Rate gerecht und billig ist, aber darauf ist es bisher den Bahnen gemeinlich nicht angekommen, für sie hand nur der Punkt in Erwägung, wieviel wohl aus dem Verkehr an Einnahmen herauszuschlagen ist. Nun, da entschieden ist, daß sie ein etwaiges Uebermaß der Raten herauszahlen müssen, werden sie in der Bemessung derselben vorzichtiger sein. Es konnte doch sehr löblich werden, wenn nach Verteilung von Reinstoff und Dividenden die Weisung an sie ergeht, so und so viel herauszahlen und somit die Abschreibungen einer laukunden Geschäftsperiode mit unbesonnenen Erbschaften aus einer abschließenden zu belassen. Da werden sie sich wohl hüten, ihre Kunden zu über-

fordern. Und somit liegt in dieser Entscheidung nicht nur der gehörige Schutz für die Kunden der Bahnen, sondern auch eine gewisse Garantie gegen die Tendenz, die Raten höher anzusetzen, als sie billigerweise sein sollten. Somit werden wohl die Bahnen mäßigen Profit beanspruchen können, aber der Vererber, ein ungewöhnliches Maß davon herauszuschlagen, weniger ausgelegt sein.

Schiffahrts-Subsidien.

Die Befürworter der Schiffsubsidienpolitik, die den Fußstapfen des verstorbenen Mark Hanna folgen und in die gefühlspatriotischen Seiten greifen, um das Publikum für die Idee der Handelsflagge der Ver. Staaten „in allen Meeren der Welt“ zu begeistern und damit die Ueberfülle der Trampdampfer noch vermehren möchten, werden werthvolle Information, die zum Nachdenken anregt, aus den diesjährigen Verhandlungen des deutschen Nautischen Vereins schöpfen können.

Unter denjenigen Staaten, die den Ausbau und die Kräftigung ihrer Handelsflotte durch staatliche Beihilfe zu fördern suchen, steht sowohl in Bezug auf die absolute als auch die relative Höhe der Subventionen Frankreich weit voraus an der Spitze. Eine recht lehrreiche und interessante Uebersicht darüber, welchen Umfang diese der französischen Rheederei seitens des Staats gezahlten Beträge im Laufe der Jahre angenommen haben, gibt eine in der englischen Zeitschrift „Fairplay“ veröffentlichte Statistik über die Subventionen der letzten 15 Jahre. Darnach sind in diesem Zeitraum nicht weniger als 364,5 Millionen Francs an Schiffbauprümiem und Meilengeldern bezahlt worden, und außerdem hat die französische Rheederei von der Regierung weitere 740 Millionen Francs auf Schiffhypotheken, natürlich zu sehr ermäßigtem Zinssatz, erhalten. Von den angeführten 364,5 Millionen Subventionen entfallen 94,1 Millionen auf Schiffbauprümiem und 270,4 Millionen auf Meilengelder. Diese außerordentlich weitgehende Subventionierung hat zwar, wie die „Hamburger Beiträge“ schreiben, die französische Trampschiffahrt, die den größten Prozentsatz der französischen Rheederei darstellt, zu einem höchst unerfreulichen Konkurrenzmarkt auf den verschiedenen Frachtmärkten der Welt gemacht, da sie infolge der ihr aus dem Staatsfädel zufließenden enormen Beträge an Meilengeldern in der Lage ist, lange Ballastreisen auszuführen und die niedrigsten Frachten zu acceptieren, die hat aber andererseits bisher nicht vermocht, der französischen Handelsflotte im allgemeinen die erwartete große Zunahme an Tonnage zu verschaffen. Während z. B. Deutschlands Handelsmarine, die mit Ausnahme einiger Entschädigungen für Postdampferlinien keinerlei staatliche Unterstützung erhält, im Ganzen so gar durch verschiedene Reichsgerichte und durch sonstige Maßnahmen der deutschen Behörden in ihrer Entwicklung eher gehemmt worden ist — so sind beispielsweise bei der modernen Schiffbau- und Rheederei in Frankreich kleinere Anteile als in Höhe von 1000 Mt. wie in Deutschland erlaubt, wodurch den Unternehmungen ohne Zweifel die Beschaffung der nötigen Kapitalien erleichtert wird, so sind weiter die Unfallversicherungsbeiträge, die Vorschriften über die Mannschaftsräume in Deutschland schärfer als in Frankreich u. a. m., während also die deutsche Handelsflotte in der Zeit von 1890 bis 1907 von 1,433,413 Netto-Registertonnen auf 2,790,435 Tonnen gestiegen ist, hat die französische Seeschiffahrt trotz aller staatlichen Förderung in der gleichen Periode nur eine Vergrößerung von 944,013 auf 1,402,647 Netto-Registertonnen zu verzeichnen gehabt. Es entspricht dies einem Zuwachs von 1,357,022 in Deutschland gegenüber 458,634 in Frankreich; dabei sind bei der französischen Handelsmarine bereits Schiffe von 2 Tonnem an berücksichtigt, während die deutsche Statistik nur solche von 17,65 Tonnem aufwärts anführt. Ein deutlicher Beweis für die absolute Nutzlosigkeit, ja Schädlichkeit der Schiffahrtssubventionen kann wohl kaum erbracht werden.

Unter denjenigen Staaten, die den Ausbau und die Kräftigung ihrer Handelsflotte durch staatliche Beihilfe zu fördern suchen, steht sowohl in Bezug auf die absolute als auch die relative Höhe der Subventionen Frankreich weit voraus an der Spitze. Eine recht lehrreiche und interessante Uebersicht darüber, welchen Umfang diese der französischen Rheederei seitens des Staats gezahlten Beträge im Laufe der Jahre angenommen haben, gibt eine in der englischen Zeitschrift „Fairplay“ veröffentlichte Statistik über die Subventionen der letzten 15 Jahre. Darnach sind in diesem Zeitraum nicht weniger als 364,5 Millionen Francs an Schiffbauprümiem und Meilengeldern bezahlt worden, und außerdem hat die französische Rheederei von der Regierung weitere 740 Millionen Francs auf Schiffhypotheken, natürlich zu sehr ermäßigtem Zinssatz, erhalten. Von den angeführten 364,5 Millionen Subventionen entfallen 94,1 Millionen auf Schiffbauprümiem und 270,4 Millionen auf Meilengelder. Diese außerordentlich weitgehende Subventionierung hat zwar, wie die „Hamburger Beiträge“ schreiben, die französische Trampschiffahrt, die den größten Prozentsatz der französischen Rheederei darstellt, zu einem höchst unerfreulichen Konkurrenzmarkt auf den verschiedenen Frachtmärkten der Welt gemacht, da sie infolge der ihr aus dem Staatsfädel zufließenden enormen Beträge an Meilengeldern in der Lage ist, lange Ballastreisen auszuführen und die niedrigsten Frachten zu acceptieren, die hat aber andererseits bisher nicht vermocht, der französischen Handelsflotte im allgemeinen die erwartete große Zunahme an Tonnage zu verschaffen. Während z. B. Deutschlands Handelsmarine, die mit Ausnahme einiger Entschädigungen für Postdampferlinien keinerlei staatliche Unterstützung erhält, im Ganzen so gar durch verschiedene Reichsgerichte und durch sonstige Maßnahmen der deutschen Behörden in ihrer Entwicklung eher gehemmt worden ist — so sind beispielsweise bei der modernen Schiffbau- und Rheederei in Frankreich kleinere Anteile als in Höhe von 1000 Mt. wie in Deutschland erlaubt, wodurch den Unternehmungen ohne Zweifel die Beschaffung der nötigen Kapitalien erleichtert wird, so sind weiter die Unfallversicherungsbeiträge, die Vorschriften über die Mannschaftsräume in Deutschland schärfer als in Frankreich u. a. m., während also die deutsche Handelsflotte in der Zeit von 1890 bis 1907 von 1,433,413 Netto-Registertonnen auf 2,790,435 Tonnen gestiegen ist, hat die französische Seeschiffahrt trotz aller staatlichen Förderung in der gleichen Periode nur eine Vergrößerung von 944,013 auf 1,402,647 Netto-Registertonnen zu verzeichnen gehabt. Es entspricht dies einem Zuwachs von 1,357,022 in Deutschland gegenüber 458,634 in Frankreich; dabei sind bei der französischen Handelsmarine bereits Schiffe von 2 Tonnem an berücksichtigt, während die deutsche Statistik nur solche von 17,65 Tonnem aufwärts anführt. Ein deutlicher Beweis für die absolute Nutzlosigkeit, ja Schädlichkeit der Schiffahrtssubventionen kann wohl kaum erbracht werden.

Die in den Kinderschuhen stehenden Industrien haben überhaupt viel Neugierigkeit mit Kindern. Sie kriegen in der Regel, was sie wollen, und schreiben so lange, bis sie es kriegen.

Mit zehn leuchtenden Ballons soll im nächsten Jahr die Luftschiffahrt in Deutschland eröffnet werden. Das ist die Luftschiff-Ära, die durch den demnach in Druck gegeben werden.

Nicht jedem Menschen zeigt der Spiegel sein wahres Gesicht.

Der Mann in Boston, der als die besten Nahrungsmittel Rüsse und Vie bezeichnet, muß ein schlechter Vegetarier sein. Sind nicht Speck und Wobnen das heimische Gericht?

Wir erkennen manchen später nicht wieder, so sehr — haben wir und verändert.

Edward Kennard, Präsident. F. S. Graham, Vize-Präsident. G. S. Mason, Kassier. Citizens State Bank. Kapital \$20,000.00 Ueberschuß \$15,000.00 Ist ausschließlich von Knox County Leuten geeignet und betrieben. Kann irgend etwas im Bankwesen verrichten. Macht hier den Versuch. Wir machen Farm-Anleihen auf lange Zeit und zu niedrigen Zinsen.

John Grohmann John Suckstorf Grohmann & Suckstorf Deutsche Land-Agenten. Wir haben Land im Knox County, Nebraska, sowie auch in Süd-Dakota zu verkaufen, oder zu vertauschen. Sehet uns, ehe Ihr von Jemand anders kauft. Bloomfield Nebraska.

James H. Kalar, M. D. Sara Elaine Kalar, M. D. Das Kalar Hospital Tottoren Kalar & Kalar, Aerzte und Chirurgen. Ein allgemeines medizinisches und chirurgisches Hospital, ein modern und vorzüglich eingerichtetes Institut für die Behandlung von Krankheiten und für chirurgische Operationen. Offen für alle Aerzte und Wundärzte. Eine Schule für Krankenwärterinnen in Verbindung mit dem Hospital. Amtsstuben im Postplatz Theatergebäude. Wohnung im Hospital. Phone: Office, 64. Wohnung, 2 64. Bloomfield, Nebraska.

Saunders-Westrand Co. Früher Westrand & Sons Elevator. Kauft Getreide jeder Art, sowie Vieh, zu den höchsten Marktpreisen und er sucht den Farmer um die Gelegenheit, ihm Angebote auf seine Verkaufsprodukte zu machen. Nick Paper, Geschäftsführer.

Martin C. Peters, Deutscher Land-Agent. Ich kaufe und verkaufe Land in Nebraska, Nord- und Süd-Dakota und der Pan-Handle-Gegend, Texas. Kauft mich eure Farmen zum Verkauf übernehmen. Ländern in Knox County, Nebr., meine Spezialität. Sprecht vor oder schreibt, wenn ihr etwas in diesem Fache wünscht. Martin C. Peters. Bloomfield, Knox County, Nebraska.

F. W. Rees, Präsident. August Onenuch, Vize-Präsident. Farmers Grain & Live Stock Co. Getreide, Rohlen und Vieh. Gute Produkte erwünscht. H. J. Cunningham, Sekretär und Schatzmeister.

Henry's Mah. Johannes Grohmann, Eigentümer. Vielfere Getränke in Groß- und Kleinhandel in jeder gemäßigten Quantität. Empfehle meine vorzüglichen Getränke und Cigarren. Das berühmte Storz Bier. Heiß an Zapf. ist mittel feuchtigkeit um geringsten Salzgehalt. Henry Grohmann.