

# Aus der Woche.

## Welt und Leben unter der Lupe editorielle Betrachtung.

### Gile mit Weile.

Wenn das Automobil einmal den Reiz der Neuheit und des Luxus, den sich nur reiche Leute erlauben können, eingebüßt hat, wie das Zweirad, und in den Dienst der gewöhnlichen Verkehrsbedürfnisse gestellt worden ist, wird man nicht mehr nötig haben, seinem Mißbrauch mit polizeilichen Maßnahmen zu begegnen. Der Sport wird sich, gerade wie die Besizer von Autos, Kutschen und Reitpferden es schon haben, aus dem Geschäftsleben zurückziehen, die Wunderkräfte seiner Maschine auf besonderen Rennbahnen spielen lassen und daran seinen Spaß haben, ohne das Leben unschuldiger Mitmenschen aufs Spiel zu setzen. Vielleicht setzt er sich, wenn das Automobil zu plebejisch geworden, in einen Luftballon oder eine Fluggleitmaschine, die ganz besonderen Reiz bieten soll und überdem nur die Gefahr mit sich bringt, daß er Seinesgleichen im Luftmeer antreffen kann. Einfließen aber sind diese Voraussetzungen noch nicht erreicht; wir haben das Automobil noch unter, mitten und zwischen uns und sind der Gefahr ausgesetzt, kein Kreuzen der Straßen trotz aller Umficht ahnungslos über den Straßen zu werden. Nicht von Weitem, für die das Automobil nur ein Fahrzeug ist wie zuvor Buggy oder Kutsche und die es in gleicher Weise benutzen, nur seiner Bequemlichkeit halber es bevorzugen. Von diesen ist wenig zu befürchten, aber der wie toll daherausende Chauffeur, der zeigen will, wie viele Meilen sein Gefährt in der Weile fahren kann, der vom Schnelligkeitsrausch gepackt ist, oder auch der, der einen anderen Autospieler spazieren fahren will, der repräsentiert eine Gefahr, gegen die man sich nicht schützen kann. Es ist damit hier wie in allen anderen Ländern gleich bestellt, überall muß die Polizei darauf achten, wie dem unsinnig schnellen Fahren ein Ende gemacht werden kann.

Ein bemerkenswertes Mittel hat der Polizeichef von London erfunden. Er hat anbefohlen, daß alle Fuhrwerke mit mechanischer Triebkraft automatisch ein Warnungssignal geben müssen, sobald sie die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit überschreiten, immerfort tuten, bis diese wieder erreicht ist. Damit hat er den Eigentümern ein Käsel aufgegeben, denn ein Apparat, wie er ihn verlangt, ist noch gar nicht vorhanden. Aber er verlangt es und was in London Polizeivorwort ist, muß durchgeführt werden. Also haben sich verschiedene erfinderische Genies an die Arbeit gemacht und konstruieren nun darauf los, was das Zeug halten will, und ungewissheit wird es ihnen gelingen, die Aufgabe zu lösen, denn an vorbildlichen Mustern in anderen technischen Betrieben fehlt es ja nicht.

Also wird man in London über kurz oder lang das automatische Gefährtsignal haben und es dann nicht lange dauern, bis man auch hier seine Einführung verlangen kann. Der nächste Automobiliesther werden dagegen nichts einzuwenden haben. Es muß ihnen selbst lieb sein, wenn der Apparat sie darauf aufmerksam macht, daß sie die Geschwindigkeit überschritten haben, dem Schnelligkeitsfieber aber wird er eine Warnung sein, ebenso wie dem Publikum, das sich eilen muß, außerhalb seines Bereiches zu kommen, und die Polizei hat ein untrügliches Zeichen, wann es Zeit ist, einem Gefährtsignal ein schnelles Ende zu bereiten.

### Seid deutsch!

Eine kräftige Mahnung an die Deutschen, die ihre Herkunft derjenigen anderer Nationalitäten nur zu leicht unterordnen, bringt die „New Yorker Zeitung“ in folgendem Artikel, dessen kräftige Schlüsselwörter den Gleichgültigen und Abtrünnigen mahnen das Gewissen rühren sollten:

Unter den Passagieren der nach Hamburg abgehenden „Kaiserin Augusta Victoria“ befindet sich der aus Lima, in Süd-Amerika, angesehene Gesandte Garcia Mansilla mit seiner Frau. Sie machten die 8000 Meilen weite Reise von Peru nach Berlin, weil Frau Mansilla sich dort einer Operation an Appendicitis unterziehen soll. Die Ärzte von Lima haben ihr gesagt, sie könnten die Reise ohne fonderliche Gefahr unternehmen.

Die amerikanische Chirurgie ist in der ganzen Welt berühmt. Sogar so, wie die amerikanische zahmliche Kunst, Amerikaner Knochenchirurgen und Zahnärzte stehen an der Spitze der Professionen. Das erkennen selbst die deutschen Chirurgen an bezüglich ihrer „Brände“. Mit „sicherem Aug“, mit „sicherer Hand“, läßt die aus Peru binan schneidet der amerikanische Wundarzt in Fleisch und Leben hinein — höchst selten, daß eine Operation mißlingt; wenn auch recht oft der Patient dabei zugrunde geht; doch der ist dabei folgenlos irrelevant.

Trotzdem aber — wer's halbwegs offener kann und an sich betrumeln lassen muß, der geht nach Deutschland hinaus, zum deutschen Arzt. Ein Castro hat 'ne frante Niere;

da riskiert er eine Präsidenschaft und ein Vermögen und fährt von Caracas nach Berlin und läßt sich dort die Niere extirpieren und zieht abeilt von dannen. Die Frau aus Lima, die wir genannt, läßt sich nicht in New York operieren; lieber leidet sie noch zehn Tage Schmerzen, reist weitere dreitausend Meilen und geht nach Berlin, um sich von deutscher Hand den wunden Appendix entfernen zu lassen. Ein Dritter schied sein Knochenwachses Kind nach Deutschland hinaus, weg von der hiesigen Spezialisten. Ein Vierter zahlt dem deutschen Professor fürstlichen Lohn und läßt ihn zum lendenlahmen Kinde herüberkommen — der heilt's.

So durch die Bank. Nicht nur auf dem Gebiete der Chirurgie. Wo und wann man Hilfe braucht — man wendet sich gen Berlin. Will man Straßenbahnbauten unternehmen; man geht nach Berlin, um dort zu lernen. Straßencleaningsystem? Berlin. Schul- und Unterrichtswesen? Studienkommission nach Berlin. Heeres-Rekonstruktion? Man holt sich Instruktoren und Organisatoren von Berlin. Schiffsbau? England, die Beherrscherin der Meere, weist mit Reid und mit Wut auf die Errungenschaften von Berlin.

Berehrte Freunde und Plauderergassen: Berlin, das ist die deutsche Nation. Die Nation, der auch Ihr angehört. Auf diese Zugehörigkeit könnt Ihr mit Recht stolz sein; könntet damit prahlen; könntet allen Anderen, ohne jede Ausnahme, mit starkem Selbstgefühl sagen: „Ach was, Ihr Alle könnt Uns nicht an die Wimpern klippern!“

Statt dessen verbergt Ihr Euer Deutschtum in die Bestenliste, wie ein auf verbotenen Wegen wandernder (Ehemann den Eherng. Statt dessen schämt Ihr und Euer Hausvater Euch, ins deutsche Theater zu gehen. Statt dessen steht Ihr in der Car die deutsche Zeitung vor sich in die Nähe des Tages, auf daß nur ja kein Mensch Euch im Verdacht haben möge: daß Ihr ein Deutscher seid, Einer von der Nation, zu der heute alle Welt mit Scheu, oder heftigem Reid, oder mit staunender Bewunderung hinaussieht. Wie sollen im Geschäft, im gesellschaftlichen Leben, in der Politik — wie sollen die Anderen Euch da achten und schätzen und fürchten lernen, wenn Ihr Euch Eurer selber schämt?

Seid doch deutsch! Offen und kühn und herausfordernd deutsch — Ihr deutschen Toren!!

### Arbeitslosigkeit und Fleischverbrauch.

Ueber die Abnahme des Fleischverbrauchs der Bevölkerung Deutschlands berichtet M. C. in der „Frankfurter Zeitung“: Die übermäßige Arbeitslosigkeit während des vergangenen Winters hat einen sehr großen Teil der Bevölkerung zu weitgehender Sparamkeit und zu starken Einschränkungen in ihren Ausgaben für den Haushalt genötigt. Daß die Einschränkung ziemlich allgemein und erheblich gewesen sein muß, geht daraus hervor, daß weniger Fleisch verzehret wurde. Ein Rückgang des Fleischkonsums ist immer ein bedeutendes Zeichen, das auf die Ernährung des Volkes kein gutes Licht wirft. Denn die Verhältnisse müssen sich in einem Haushalt schon recht unangenehm gestalten haben, wenn man sich zu einer Kürzung der Fleischration entschließt. Nach der Statistik der gewerblichen Schlachtungen ging der Fleischkonsum pro Kopf der Bevölkerung im ersten Vierteljahr um etwas mehr als ein halbes Pfund gegenüber dem nämlichen Zeitraum des Jahres 1908 zurück. Diese durchschnittliche Abnahme pro Kopf scheint auf den ersten Blick nicht allzusehr ins Gewicht zu fallen, macht sie doch für eine vierköpfige Familie im ganzen Vierteljahr nur ein einziges Kilogramm Fleisch aus. In Wirklichkeit verhält sich aber die Abnahme des Fleischkonsums auf die verschiedenen Schichten der Bevölkerung sehr ungleichmäßig. Neben breiten Schichten, die zu einer Einschränkung des Fleischverzehrs überhaupt nicht genötigt werden, ist vielleicht sogar noch steigend, steht der Teil der Bevölkerung, der infolge des verminderten Einkommens seinen Fleischverbrauch weit stärker, als es eine Durchschnittsberechnung anzeigen kann, herabmindern muß. Wenn man z. B. Reht, daß der Verbrauch von Rindfleisch und Hammelfleisch im ersten Quartale noch zugenommen, der von Kalbfleisch nur ganz unerheblich abgenommen hat, daß dafür aber der Schweinefleischkonsum um so härter zurückgegangen ist, so kann man daraus allein ohne weiteres schließen, daß die minderbemittelten Schichten, die in erster Linie auf den Verzehr von Schweinefleisch angewiesen sind, in der Hauptfache den Ausfall zu tragen hatten, den der Fleischkonsum im ersten Quartale 1909 aufwies. Der Konsum von Schweinefleisch allein ging nämlich um beinahe ein Pfund pro Kopf der Bevölkerung oder um zwei Kilogramm pro Familie zurück. Aber man kann auf Grund des statistischen Materials noch weiter gehen und behaupten, daß in erster Linie die Arbeiterbevölkerung ihren Fleischverbrauch empfindlich einschränken mußte. Man braucht nur einen Blick auf solche Gebiete zu werfen, in denen die gewerbliche Arbeiterbevölkerung vorherrscht. In ihnen hat sich der Kon-

sum von Schweinefleisch pro Kopf der Bevölkerung noch merklich stärker vermindert, als es dem Reichsdurchschnitt entspricht. Obenan steht mit einer ungewöhnlichen Abnahme die Stadt Berlin: hier fiel der Konsum von 12,05 Kilogramm im ersten Quartal 1908 auf 10,49 im laufenden Jahre; dies, Abnahme entspricht einer Einschränkung von 6,24 Kilogramm für die vierköpfige Familie, der Verbrauch blieb sogar hinter der Vergleichszeit 1907 mit 11,29 Kilogramm noch erheblich zurück. Im Königreich Sachsen, in den Rheinlanden, in Westfalen, dann aber auch noch in Hessen-Nassau ging die Abnahme des Schweinefleischkonsums gleichfalls über den Reichsdurchschnitt hinaus. Dagegen war diese für die Bevölkerung Schlesiens nicht der Fall, da dort die Wirkungen der Krise für die Arbeiter im Kohlenbergbau und Eisengewerbe sich weniger stark fühlbar machten als z. B. in den Rheinlanden und im Königreich Sachsen. Aber die Fleischrationen sind nicht nur kleiner, sondern auch theurer geworden. Für das nämliche Geld erhielt man im ersten Vierteljahr dieses Jahres um ca. 20 Prozent weniger Schweinefleisch als im Vorjahr, sobald eine feineswegs nebenfällige Verteuerung der Haushaltsstoffe eingetreten ist.

### Für unsere Wasserstraßen.

Wenn man die großen Flüsse unseres Landes betrachtet und mit denen anderer Länder vergleicht, kann einem wirklich ein Gefühl der Beschränkung überkommen. Schon der bloße Anblick unserer Flüsse kann einen traurig stimmen. Das sieht alles so vernachlässigt, so verwaist aus, die Ufer so unbesäumt, vielleicht gar mit häßlichen Häusern oder elenden Hütten besetzt, in denen sich alerbaldigste und sonstiges Gesindel aufhält; auf dem Wasser selbst ist auch nicht viel zu sehen, höchstens ein paar Fischernachen, auch nicht sehr reichlich, ein Baugerüst und wenn's hochkommt ein alter Frachtampfer, der müde dahinschneift und dessen verwitterte Planken bei jedem Stoße der Maschine ächzen und seufzen, als lächten sie vergangener Zeiten, wo solche weisse Dampfer die Bogen durchfurchten und der Fluß und seine Ufer voll Handel und Wandel lebten und webten. Es war einmal —

Besonders stolz brauchen wir nicht zu sein, wenn wir das, was wir errungen haben, mit dem vergleichen, was war. Auch auf unseren Eisenbahnverkehr, der den Wasserverkehr ersetzt hat, brauchen wir uns gar nicht soviel einzubilden, und wenn wir uns die Mühe geben wollten, zu sehen, wie andere Länder den Flußverkehr entwickelt haben und ihre natürlichen Wasserstraßen ausnutzen, dann würden wir endlich einmal die Einbildung fallen lassen, daß wir Amerikaner praktischer als andere Völker seien.

Da ist z. B. Deutschland. Das ist allerdings in der Verbesserung und Ausnutzung seiner Wasserwege vielen Ländern, vor allen uns, weit voraus. Und dabei halten seine großen Flüsse mit den unsern gar nicht den Vergleich aus, d. h. was Größe und Wassermasse anlangt; in der Schönheit und Reiztheit sind sie den unsern über. Welch ein Frachtverkehr herrscht nicht z. B. auf der Oder, die noch lange nicht der belebteste und größte Fluß ist. Bei Breslau hat er seine bedeutende Frucht und dabei hat die Stadt einen Frachtverkehr von 3,500,000 Tonnen jährlich. Vom Verkehr auf dem Rhein sollten wir eigentlich ganz stillschweigen, denn sonst müssen wir uns gar zu sehr schämen. Die Kohlenfracht aus den westfälischen Bergwerken, die zum Teil den Rhein hinab geht, betrad allein 15,000,000 Tonnen jährlich, also mehr als der Handel des Mississippi und des Ohio zusammen genommen. Was für Einrichtungen hat man aber auch dort! Die Häfen sind mit den neuesten Verbesserungen versehen und der Verkehr geht mit der größten Schnelligkeit und Sicherheit vor sich. Die Kohlen z. B. werden wagenladungsweise in die Schiffe gehoben, und zwar mit — schließt die Augen, stolze Amerikaner! — mit amerikanischen Maschinen.

Man muß unser verhältnismäßig junges Land auch nicht gleich mit dem fortgeschrittenen Lande der Welt vergleichen, wendet man da ein. Schön, nehmen wir einmal ein anderes Bild vor: Preußen. Daß das uns voraus wäre, wird doch wohl niemand behaupten wollen. Und doch ist es uns in der Ausnutzung seiner Wasserwege über. Der Schiffverkehr auf dem Amazonasstrom und seinen Nebenflüssen bis hoch hinauf in die Anden steht in voller Blüte und muß zum Teil den Eisenbahnverkehr ersetzen.

Was in diesen Ländern möglich ist, sollte bei uns unmöglich sein? Freilich auf einmal geht die Geschichte nicht und Geld und Arbeit wird es auch kosten, aber die machen uns doch keine Mühe; wir haben schon ganz andere, schwierigere Dinge vor uns. Und daß wir nicht eben dabei ein Wert zu verlieren, daran schon andere vor uns geübt sind? Gegen den Panamakanal ist doch die Anlegung von fahrbaren Wasserstraßen in unseren Mäulen ein Kinderpiel. Ueberdies macht gerade der Panamakanal diese Aufnahmen notwendig. Wenn unser Schiffverkehr sich

nicht in ganz anderer Weise entwickelt als bisher, dann hat der Panamakanal gar wenig Wert für unseren Weltverkehr. Und unserem Weltverkehr soll er doch in erster Linie dienen. Es ist zwar hier und da die Ansicht ausgesprochen, daß er hauptsächlich der schnellen Beförderung unserer Kriegsschiffe wegen gebaut würde, aber die Leute, die das sagen, wissen offenbar nicht, was sie sagen. Wenn das Riesenunternehmen weiter keinen Zweck hätte, als dem Krieg und der Eroberung zu dienen, dann wäre es besser unterblieben. Für die Entwicklung unseres Handels ist es in erster Linie, soll es sein. Laßt uns nicht denken, daß es einem anderen Zwecke bestimmt sein sollte! Dem Weltverkehr und der Hebung unseres Handels sei es gewidmet. Und wenn es diese Aufgabe voll und ganz erfüllen soll, dann müssen unsere inländischen Wasserstraßen ausgebaut werden, damit die Schifffahrt auf unseren Strömen sich entwickeln kann und wir das werden können, wozu wir bestimmt sind: ein friedliches Kulturvolk.

### Der Schlüssel zur Ostsee.

In der englischen militärischen Fachschrift „The Broad Arrow“ ergreift sich ein Mitarbeiter in Grönerger, der Lage, in der sich Dänemark im Falle eines Krieges zwischen England und Deutschland befinden würde. Er weist auf die „Achillesferse“ des Deutschen Reiches, das medlenburgische und pomeranische Gelände hin und auf die Notwendigkeit, in die sich beide Mächte verzet sehen würden, sich in den Besitz der Zugänge zur Ostsee zu setzen, wozu für England außer seiner Flotte auch eine Landarmee vonnöthen wäre, wie es solche zur Zeit nicht hat. Darum wird es zur Bedingung aller Erfolge in der Ostsee, daß man die Hand auf Dänemark legt, denn es im Kriegsfall unmöglich sein würde, die Neutralität zu bewahren.

Der Eingang in die Ostsee, führt der Verfasser aus, kann nur im Besitz dänischen Landes bestritten werden.

Wird Deutschland für den Kriegsfalle sich der Bundesgenossenschaft Dänemarks erfreuen, oder wird Deutschland in diesem Falle von den dänischen Inseln Besitz ergreifen? Eines oder das andere vorausgesetzt, England ist heute nicht in der Lage, augenblicklich genügende Streitkräfte nach Dänemark zu werfen; England ist in diesem Falle dazu verdammt, müßig zuzusehen, wie ihm der Zugang zu den medlenburgischen und pomeranischen Küsten durch eine deutsche Invasion Dänemarks gesperrt wird. Das Problem der nordischen Gewässer ist deshalb für England von der höchsten Bedeutung. Es ist ferner notwendig, sich die augenblickliche Lage Deutschlands in diesen Gewässern zu vergegenwärtigen. Durch den Nord-Ostsee-Kanal besitzt Deutschland zwei große Vortheile. Zunächst ist die Möglichkeit geboten, je nach dem Bedürfnis eine Flotte der Nord- oder der Ostsee zu bilden. Ferner vermindert dieser Kanal die Zahl der feindlichen Streitkräfte zur See, die niemals sichere Nachricht haben werden, ob es der deutschen Flotte gefällt, vom Staggard, oder vom Nord-Ostsee-Kanal aus zu erscheinen. Darum müssen zwei Mündungen mit überlegenen Kräften beobachtet werden.

Ueber die Mittel, die für England geeignet wären, Deutschland die hier berührten Vortheile aus der Hand zu nehmen, läßt sich der Verfasser in folgendem aus: Die Mittel liegen auf der Hand, die geeignet wären, den Deutschen die hier berührten Vortheile aus der Hand zu nehmen. Im Kriegsfalle stehen dem deutschen Handel die Häfen von Antwerpen und von Rotterdam, sowie die Mündungen des Rheins nach wie vor zur Verfügung, und zwar trotz der englischen Flotte, falls England sich nicht in der Lage befindet, den Protesten und den voraussichtlichen Interventionen der neutralen Mächte bezugehen zu können. Noch eins: Deutschland betreibt mit Methode die Schaffung von Kanälen, die den Rhein mit der Elbe und mit der Donau verbinden sollen, so daß im Schutze der neutralen Mächte die Ernährung der deutschen Bevölkerung auch im Kriegsfall vor sich gehen könnte. Ebenso wenig hat der deutsche Handel etwas unter der neutralen Klage zu befürchten. Hieraus folgt, daß die Lage in den nordischen Gewässern es erbeischt, nicht allein die englischen Seestreäfte möglichst stark zu erhalten, sondern auch, es müssen die englischen Streitkräfte zu Lande in der Lage sein, die englischen Interessen auf der anderen Seite des Kanals und der Nordsee, also auf dem europäischen Kontinent, mit Erfolg verteidigen zu können. Die Lage in Dänemark be- weist es deutlich, daß England seine Landarmee zu Gunsten seiner Marine nicht vernachlässigen darf. Falls sich Deutschland der dänischen Inseln bemächtigen sollte, darf die deutsche Flotte die Anstrengungen der englischen, ihr beizukommen, wie die Sachen heute liegen, belassen. Damit ist auch die englische „Achillesferse“ einer von mehreren Kargelag. Wenn die Entscheidung in diesem Kampfe auf dem Kontinent zu fallen käme, würde England sich ohne Bundesgenossen in trauriger Lage befinden.

Edward Renard, Präsident. F. S. Graham, Vice-Präsident.  
E. S. Mason, Kassier.

## Citizens State Bank.

Kapital \$20,000.00 Ueberschuß \$15,000.00

Sil ausschließlich von Knox County Leuten geeignet und betrieben.

Kann irgend etwas im Bankwesen verrichten. Machet hier den Versuch.

Wir machen Farm-Anleihen auf lange Zeit und zu niedrigen Zinsen.

John Grohmann John Sudstorf

## Grohmann & Sudstorf

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 R. Kalar, M. D. Sara Elaine Kalar, M. D.

## Das Kalar Hospital

Doctoren 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 Krankenschwestern in Verbindung mit dem Hospital.

Amstübchen im Hospitäl 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 ersucht den Farmer um die Gelegenheit, ihm Angebote auf seine Verkaufsprodukte zu machen.

Wick. Paper, Geschäftsführer.

Martin C. Peters,

Deutscher Land-Agent.

Ich kauft und verkaufe Land in Nebraska, Nord- und Süd Dakota und der Pan-Handle-Gegend, Texas. Laßt mich eure Farmen zum Verkauf übernehmen.

Länder in Knox County, Nebr., meine Spezialität.

Sprecht vor oder schreibt, wenn ihr etwas in diesem Fache wünscht.

Martin C. Peters.

Bloomfield, Knox County, Nebraska.

T. G. Recy, Präsident. August Gnewuch, Vice-Präsident.

## Farmers Grain & Lise Stock Co.

Gändler in

Getreide, Kohlen und Vieh.

Gure Produkte erwünscht.

H. J. Cunningham, Sekretär und Schatzmeister.

Johannes Grohmann, Eigentümer.

Viefere Getränke in Groß- und Kleinhandel in jeder gewünschten Quantität. Empfehle meine vorzüglichen Getränke und Cigarren. Das berühmte

## Storz Bier

Heiß an Zapf.

Es bittet freundlich um geneigten Aufbruch

Henry Grohmann.