Aus der Woche.

Welt und Leben unter der Lupe editorieller Betrachtung.

Geldverhältnisse in Mittel-Amerika.

Ueber all das Revoluzzen und was damit zusammenhängt, hat man in Mittelamerika, scheints, ganz vergessen, daß man eigentlich etwas anderes vorhatte, etwas, das dem Handel und Verkehr ein bißchen auf die Beine helfen sollte. Es war nämlich auf den Anfang dieses Jahres eine Zusammenkunft von Vertretern der fünf Republiken geplant, um ein gemeinsames Münzwesen in die Wege zu leiten, für das bereits vor Jahresfrist auf der Konferenz in Tegucigalpa, Honduras, Vorschläge gemacht waren. Das wäre für die Länder nötig, nötiger, am nötigsten, denn so wie es jetzt dort mit den Geldverhältnissen aussieht, geht's einfach nicht mehr, beim besten Willen nicht. Das ist ein Durcheinander, aus dem man sich überhaupt nicht herausfinden kann, ein Sammelsurium der verschiedensten Münzen und Wert- oder besser gesagt Unwertpapiere, daß man sich auf einem Hexensabbat zu befinden glaubt. Schon die Grundsysteme sind ganz verschiedene, zum Teil ganz verrückte. Honduras und Salvador haben Silberwährung, während Nikaragua und Guatemala eine Mischung von Silber-Papier-Währung für nötig halten, aus der kein Mensch klug werden kann, und nur das kleine Costa Rica erfreut sich der Goldwährung und hat damit einen festen geschäftlichen Halt.

Das ist aber noch nicht alles, denn die Hauptsache kommt erst, nämlich die Münzen selbst. Was da alles in Umlauf ist, spottet jeder Beschreibung. Also zuvörderst: Goldmünzen gibt es im gewöhnlichen Verkehr überhaupt nicht, dafür aber alle möglichen Sorten Silber- und Kupfermünzen, die mißtrauisch von der Seite angesehen werden, und Papierscheine, denen jeder gern aus dem Wege geht. Hat man besonderes Glück, so bekommt man den Silber-Peso zu sehen, der einen Wert von 9.365 in unserem Gelde haben soll. Gewöhnlich bekommt man kleinere Silbermünzen von 50, 25, 20, 10 und 5 Centavos und Kupfermünzen von 1 und ½ Centavo, die in unserem Gelde nicht gut darstellbar sind, außer man setze ihren Wert gleich Null. Aber auch diese kleinen Münzen sind durchaus nicht immer so häufig bei den Bewohnern, daß sie ihre einfachsten Bedürfnisse damit bestreiten könnten, und so müssen denn gar nicht so selten Wachskerzen, Tabak, Streichhölzer, sogar Sicherheitsnadeln einspringen, die unter Umständen dem Papier vorgezogen werden, das von den Banken ohne Garantie der Regierungen ausgegeben wird. Zur Bequemlichkeit des Publikums hat außerdem die Regierung von Guatemala Silberstücke von 12½ und 6¼ Centavos ausgegeben, die aber auch von den Banken gar nicht und vom Volke mit Vorsicht angenommen werden. Aber trotz aller Vorsicht bekommt man im Verkehr nach und nach die Tasche voll von allerhand merkwürdigem Zeug, das man nicht gut addieren noch subtrahieren kann und unter dem man zu seiner besonderen Ueberraschung am Ende gar ein altes halbes Stück findet, dessen andere Hälfte ein anderer hat. Unter der spanischen Herrschaft machte man sich nämlich die Sache bequem und prägte bloß größere Münzen, die man je nach Bedarf auseinanderschnitt. Und zwischen all diesem Durcheinander stößt man denn auch auf chilenische, peruanische, mexikanische und zur größten Freude, auf unsere Münzen. Für das Volk dort besteht freilich der Hauptübelstand darin, daß es von all' diesen Münzen herzlich wenig zu sehen bekommt und sich in der angedeuteten Weise mit Streichhölzern und Sicherheitsnadeln helfen muß. Da wäre also in jeder Beziehung ein dringendes Bedürfnis vorhanden.

Ein chinesisches Parlament.

„Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit und neues Leben blüht aus den Ruinen." Kaum irgendwo findet man dafür eine so anschauliche Illustration, als in dem nun erwachten China, das den jahrtausende langen Schlaf internationaler kultureller Bedürfnislosigkeit sich von den Lidern gewischt hat und nun mit energischem Wollen sich in die Reihe der anderen Völkerschaften moderner Kultur zu stellen sucht. Wie diese, sieht es in erster Linie als Nothwendigkeit die zeitgemäße Ausgestaltung seiner Wehrkraft und danach die parlamentarische Betätigung des Volkes in der Verwaltung des auf ganz neue Grundlagen zu stellenden Reiches und seines politischen Lebens. Wie bereits die Provinzen ihre Landtage haben, so wird auch das Reich als Ganzes in einem nach europäischem Muster gestatteten Reichstage Vertretung haben. Bezeichnend für diese Umwandlung ist, daß das Herrenhaus des Reichstages genau auf derselben Stelle erbaut werden wird, auf der früher das Gebäude der Schulprüfungen stand, in dessen unzähligen Zellen die auf dem todten Buchstaben und lediglich altklassischer Literatur beruhende höchste und letzte Prüfung für die höheren Berufe stattfand. Seit den Boxerunruhen ist es eine Trümmerstätte, jetzt wird der Schutt fortgeräumt und einem deutschen Baumeister ist der moderne Neubau übertragen, der etwa eine halbe Million Dollars kosten soll.

Die Einberufung des Parlaments ist dem Gesetze und Reformplan gemäß noch für dieses Jahr geplant, doch scheint die Regierung nicht die Absicht zu haben, sich sehr damit zu beeilen. Abgeordnete der verschiedenen Provinziallandtage hatten sich kürzlich nach Peking begeben, um dort bei den höchsten Behörden und beim Prinzregenten die schleunige Einberufung des Parlaments zu beantragen. Der Regent hat sich jedoch nicht veranlaßt gesehen, die bis zu der Eröffnung eines allgemeinen Parlaments ursprünglich vorgesehene Zeit irgendwie abzukürzen. Die wahrscheinliche Ursache für die Stellung, die der Prinzregent in dieser Angelegenheit eingenommen hat, ist nach der Darstellung der „Shanghai-Times", deren Beziehungen zu den chinesischen Behörden bekannt sind, der Umstand, daß sich mehrere der einflußreichsten Mitglieder der Provinziallandtage nicht an der Bewegung beteiligt haben, obgleich sie vorher eifrig dabei waren, als es sich zunächst um die Einführung dieser Einzellandtage handelte. Ohne eine Mitwirkung dieser oder ähnlicher allgemein bekannter Männer hat man sich bei der Zentralregierung aber nicht für berechtigt gehalten, das Gesuch der Provinzialen zu befürworten.

Die Abgeordneten aus den Provinzen sind über die kaiserliche Entscheidung begreiflicherweise sehr enttäuscht. Sie haben den Beschluß gefaßt, alles aufzubieten, um trotzdem zum Ziele zu gelangen. Zu dem Zwecke gedenken sie in einigen Monaten, verstärkt durch möglichst einflußreiche Männer aus den Provinzen, ihr Anliegen noch einmal vorzubringen. Ob sie dann mehr Erfolg haben werden, möchte indessen bei der bestimmten Haltung, die die Zentralregierung in der Frage eingenommen hat, zweifelhaft sein. Wahrscheinlich fürchtet sich die Regierung davor, den Stein allzu schnell ins Rollen zu bringen. Daß das Land nicht reif für ein Parlament sein soll, ist kaum stichhaltig, denn wo Provinzialversammlungen tagen können ohne Gefahr für das allgemeine Wohl, da kann es auch ein Reichsparlament. Der Hauptgrund, weshalb man die Sache gern auf die lange Bank schieben will, liegt aber ganz wo anders: man hat nämlich das richtige Gefühl, vor der Einberufung eines Reichsparlaments die Verwaltung reformieren zu müssen, und bei der riesenhaften Korruption in allen Mandarinenkreisen weiß man nicht, wie sich das bewerkstelligen läßt, ohne daß das Reich schwer erschüttert wird.

Arbeitsgesetzgebung.

Daß die Gesetzgeber des Landes, im Bund wie in den einzelnen Staaten, es nicht daran fehlen lassen, für die Besserung der Lage der Arbeiter zu sorgen, ist aus einem Ueberblick ersichtlich, den das Bulletin 58 des Bundes-Arbeitsburreaus bringt. Wenn die Durchführung der Gesetze den guten Absichten gleichkäme, würde manche Beschwerde nicht nöthig sein, mehr zufriedene Stimmung an Stelle manchen Mißmuthes treten. Während der letzten zwei Jahre sind in sechs Staaten Kommissionen eingesetzt worden, um bestehende Arbeitergesetzgebung zu revidieren und zu verbessern. Mit Unfallversicherung und Haftpflicht beschäftigen sich solche, wie in unserem Staate, so in Minnesota und New York. Fünf Staaten, Michigan, Texas, Idaho, Maine und New Jersey haben Gesetze über Unternehmer-Haftpflicht angenommen, in Georgia, Iowa, Massachusetts, Mississippi, Ohio und South Dakota sind bestehende bezügliche Gesetze dahin geändert worden, daß Winkelzüge, deren sich die Advokaten der Unternehmer sonst gern zu bedienen pflegen, ausgeschlossen sind, namentlich die Ausrede der mitwirkenden Nachlässigkeit, der die vorausgehende des Arbeitgebers, in Betriebseinrichtung, Fabrikordnung und dergleichen, als zuerst in Betracht zu ziehen gegenübergestellt ist. In Montana ist im Bergwerksbetrieb Unfallversicherung eingeführt, zu der Unternehmer und Arbeiter beizutragen haben. Ueber fünfzig Gesetze sind während der letzten zwei Jahre von verschiedenen Staaten angenommen worden, die sich auf Einrichtung und Betrieb von Fabriken und Geschäftshäusern beziehen und staatliche Inspektion vorschreiben. Besonders ist dabei Rücksicht genommen auf die sanitäre Beschaffenheit der Arbeitsräume sowie auf die Sicherheit der Angestellten durch erforderliche Schutzvorrichtungen. Oklahoma und South Carolina haben Fabrikinspektion erst neuerdings eingeführt. Besondere Rücksicht auf gefährliche Beschäftigungen nimmt Oklahoma, das strenge Vorsichtsmaßregeln bei Arbeiten im Innern von Dampfkesseln, Feuerungsplätzen und so weiter vorschreibt.

In Verfolg des Rein-Nahrungsmittel-Gesetzes sind zahlreiche Vorschriften über den Betrieb von Bäckereien, Candyfabriken und im allgemeinen von Werkstätten angeordnet worden, in denen Lebensmittel hergestellt oder bearbeitet werden. Entsprechende Gesetze haben California, Indiana, Nebraska, New Jersey, Tennessee und Missouri während der letzten zwei Jahre angenommen. In Connecticut sind auch Tabak- und Zigarrenfabriken in solche Gesetzgebung eingeschlossen worden.

Besondere Aufmerksamkeit ist der Arbeit in Bergwerken zugewendet worden, namentlich mit bezug auf die Verwendung von Elektrizität zum Betriebe und bei der Beleuchtung. Sicherheitslampen, Verwendung von Explosivstoffen, Ventilation, Inspektion sind in Betracht gekommen, auch in mehreren Gesetzen die sehr vernünftige Bestimmung vorhanden, daß Arbeiter im berauschten Zustande nicht zur Arbeit zugelassen werden. Auch der Eisenbahnbetrieb ist mit neueren Bestimmungen bedacht worden, so namentlich mit bezug auf die Zahl der Angestellten, die zur Bedienung eines Zuges nothwendig sind, so daß Ueberbürdung verhindert wird. Connecticut, Mississippi, North Carolina und Texas haben die Führung von schwarzen Listen verboten, andere Gesetze haben Bezug auf Einschüchterung, Hinderung und Verschwörung. Frauen- und Kinderarbeit ist Gegenstand zahlreicher Gesetze. Zweiunddreißig Staaten haben vierundfünfzig diesbezügliche neue Gesetze angenommen oder bestehende amendiert; alle zielen darauf ab, früher bestandene Härten zu beseitigen und der Ausbeutung wirksame Riegel vorzuschieben, wie dies die Rücksichten der Humanität gebieten. Durchweg herrscht das Bestreben vor, die Lage der Arbeiter zu heben, wie dies im Einklange mit aufgeklärter öffentlicher Meinung steht.

Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr.

Unter dem vorstehenden Titel hat der Königliche Baurath P. Wittig, der bekannte Erbauer und derzeitige Direktor der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, eine mit zahlreichen Abbildungen und Plänen ausgestattete Broschüre erscheinen lassen. Im folgenden mag einiges aus dem Inhalt wiedergegeben werden. Voraus bemerkt sei dazu, daß Wittig, der ja mitten im praktischen Betriebe steht, an keiner einzigen Stelle den Boden der realen Tatsachen verläßt, daß er nur Dinge, Konstruktionen und Zahlen gibt, die effektiv existieren. Es mag dies besonders betont werden gegenüber den Darstellungen in der bekannten Scherlschen Denkschrift über ein neues Schnellbahnsystem, welche ja die zukünftige Entwickelung auch des städtischen Schnellverkehrs in einer Reihe von kühnen Bahnhofsbildern zur Anschauung brachten. Trotzdem aber die Wittigsche Schrift nur das bereits Vorhandene gibt, es ängstlich vermeidet, irgendwelche Zukunftspläne oder -bilder zu bringen, wirken doch ihre Angaben über die Größe und Bedeutung des städtischen Schnellverkehrs geradezu verblüffend und bringen den zwingenden Beweis bei, daß man dieses Gebiet nicht schnell genug nach großzügigen, einheitlichen Grundsätzen behandeln kann.

Betrachten wir zunächst die Großstädte der Welt, welche heute bereits einen Schnellverkehr besitzen. Den Reigen eröffnet hier Groß-London mit seinen 7.2 Millionen Einwohnern. Die sämmtlichen Verkehrsmittel dieses Gebietes beförderten im Jahre 1907 2¼ Billionen Fahrgäste. Davon entfielen 750 Millionen auf die Vorort- und Stadteisenbahnen, 364 Millionen auf die elektrischen Hoch- und Untergrundbahnen, der Rest auf Straßenbahnen, Omnibusse usw. Auf den Kopf der Bevölkerung kommen im Jahre 312 Fahrten. Wenn wir die Kinder und Frauen berücksichtigen, welche daheim bleiben, kann man also ohne weiteres die Behauptung aufstellen, daß für die erwerbsthätigen Einwohner Londons die Trennung zwischen Wohnstätte und Arbeitsstätte strikt durchgeführt ist.

An zweiter Stelle kommt Groß-New York. Hier leben 4.3 Millionen Einwohner. Auf sämmtlichen Verkehrsmitteln wurden im Jahre 1907 1.7 Billionen Fahrgäste gezählt. Auf die elektrischen Hoch- und Untergrundbahnen entfielen davon 623 Millionen. Auf den New Yorker kommen im Jahr 403 Fahrten. Noch schärfer als in London ist hier also Wohnstätte und Arbeitsstätte getrennt.

An dritter Stelle rangiert Groß-Paris. Es zählt 3.9 Millionen Einwohner und hatte im Jahre 1907 1 Billion und 40 Millionen Fahrgäste. Davon kamen 230 Millionen auf die elektrische Hoch- und Untergrundbahnen. Der einzelne Pariser machte im Jahre 268 Fahrten.

An vierter Stelle endlich kommt Groß-Berlin. Es besteht aus der Stadt Berlin, den 20 benachbarten Vororten, für welche das billige Porto noch gilt und ferner aus sechs entfernteren südlichen Vororten, die mit der Linie Gr.-Lichterfelde, Lankwitz, Mariendorf, Britz abschließen. Hier wohnen 32 Millionen Einwohner. Die Bevölkerungsdichte ist recht erheblich. Während in Groß-London auf das Quadratkilometer nur 4000 Einwohner kommen entfallen in Groß-Berlin 10.300 darauf. Der Berliner Gesammtverkehr zählte im Jahre 1907 976 Mill. Fahrgäste. Auf die elektrischen Hoch- und Untergrundbahnen entfallen davon nur 42 Millionen. Vorort- und Stadtbahn bewältigen 268 Millionen, und den Riesenantheil haben die Straßenbahnen mit 462 Millionen. Der einzelne Berliner macht im Jahre genau so viel Fahrten wie der Londoner, nämlich 312.

Die nächsten drei Städte finden wir in Amerika, Chicago mit 2.1 Millionen Einwohnern, Philadelphia mit 1.5 Millionen Einwohnern und Groß-Boston mit 1.3 Millionen. Der Verkehr der drei Städte weist je 820, 603 und 751 Millionen Fahrgäste auf. Die elektrischen Hoch- und Untergrundbahnen haben mit 143 bezw. 180 Millionen Fahrgästen sehr viel stärkeren Verkehr als die Berliner Anlage.

Die hier gegebenen Ziffern zeigen wohl die gewaltige Bedeutung des städtischen Schnellverkehrs. Betrachten wir weiter das Wachsthum dieser Städte während der letzten hundert Jahre, so ist weiter außer allem Zweifel, daß die großstädtische Bevölkerung und damit auch der großstädtische Verkehr in ständigem rapiden Wachsthum begriffen sind. Ueberall steigt die Linie, welche den Bevölkerungszuwachs angibt, steil empor und läßt für die kommenden Jahrzehnte einen Bevölkerungszuwachs von Millionen und aber Millionen voraussehen. Gerade angesichts dieser Zahlen wird sich niemand der Thatsache verschließen können, daß der städtische Schnellverkehr mit eines der wichtigsten Verkehrsprobleme darstellt, daß neue und wirksame Mittel zu seiner vollen Befriedigung gefunden werden müssen.

Auch hier läßt die Wittigsche Schrift in einer Reihe bedeutsamer Einzelkonstruktionen, namentlich in amerikanischen Städten erkennen, daß die Technik gerade auf dem Gebiete des städtischen Schnellverkehrs sich verzweifelt wenig um althergebrachte Formen und Methoden kümmert, sondern für neue Bedürfnisse ziemlich kühn auch neue Formen findet.

Greifen wir als Beispiele die Endbahnhöfe der beiden großen Fernbahnen, der New York Zentralbahn und der pennsylvanischen Bahn heraus, die beide Anlagen größten Stils für den elektrischen Großbahnbetrieb sind. Baurat Wittig berichtet darüber:

„Die Einführung der Züge erfolgt ausschließlich elektrisch, weil die Gesetzgebung New Yorks den Dampfbetrieb aus der Großstadt verbannt hat. Der Maßstab dieser wie auch der die Wasserläufe kreuzenden örtlichen Tunnel-Verkehrsanlagen ist kaum noch zu übertreffen. Der Himmelskratzer, unter dem der Bahnhof der südlichen Hudsontunnelbahn an der Churchstreet angelegt ist, ist gleichzeitig ein Monument für die Gewalt und Wucht der Verkehrsbauten. Man hat den kostspieligen Grund und Boden des Bahnhofs für ein 22-stöckiges Thurmhaus ausgenutzt. Dieses Haus, eine ganze Welt für sich, bietet Restaurations- und Klubräume, eine Einkaufsstelle für die mannigfaltigsten Gegenstände, eine Post- und Telephonzentrale und dergl. Für die Beurtheilung der Größe des Hauses mag die Angabe als Anhalt dienen, daß es nicht weniger als 5000 Fenster besitzt. Die Räume unter der Erde dienen den Bahnhofszwecken. Der unterirdisch eingeführte Schnellverkehr setzt in aufrechter Richtung mittels Aufzüge seinen Weg fort, sei es mit Expreßaufzügen, die die ersten 10 Stockwerke ohne aufzuhalten durchfahren oder mit Lokalaufzügen, die die Bedienung der unteren zehn Stockwerke übernehmen."

„Zweifellos handelt es sich hier um gewaltige Räumlichkeiten, die bei voller Besetzung wohl ein Riesenkaufhaus repräsentieren würden, das einer ständigen Weltausstellung gleicht. Dafür aber schafft sich die Bahn selbst hier einen solchen hochwerthigen Brennpunkt, konzentriert sie hier derartig Kaufkraft und Kauflust eines nach Millionen zählenden Publikums auf einer Stelle, daß die sachgemäße Verwerthung der nutzbaren Räume und freien Flächen nicht nur die Kosten der Errichtung des Bahnhofes gut verzinst und amortisiert, sondern auch noch ein gutes Teil dazu beiträgt, den Bau der Strecken mitzubezahlen.

Das Projekt eines derartigen gewaltigen Zentralbahnhofes braucht also gar nicht so kühn zu erscheinen, es beruht auf einer durchaus logischen Beurtheilung der wirthschaftlichen Verhältnisse und auf einer richtigen Abschätzung der großstädtischen Entwickelung."

Die Bewohner von Seattle sind davon überzeugt, daß ihre „Metropole" binnen zwanzig Jahren New York an Einwohnerzahl übertreffen wird. An lebhafter Einbildungskraft fehlt es den guten Seattlern sicherlich nicht.

* * *

Gegenwärtig wird ein Feldzug geführt gegen die Gefährlichkeit der langen Hutnadeln der Damen. Wie wäre es, wenn man als Ersatz Wäscheklammern nähme?

* * *

Das Obergericht von Georgia ist der Ansicht, daß eine Frau das Recht habe, ihre Meinung zu ändern. Deshalb brauchte sich doch kein Gerichtshof besonders zu bemühen.

* * *

Der Künstler bedarf oft eines gewissen Mutes, sein Werk auszuführen — aber so viel Mut besitzt er nie wie der Dilettant.

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.

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. Lasset mich eure Farmen zum Verkauf übernehmen.

Länder in Knox County, Nebr., meine Spezialität.

Sprechet vor oder schreibt, wenn ihr etwas in diesem Fache wünschet.

Martin C. Peters.

Bloomfield, • • Knox County, • • Nebraska.

T. G. Recty, Präsident. August Gnewuch, Vize-Präsident.

Farmers Grain & Life Stock Co.

Händler in

Getreide, Kohlen und Vieh.

Eure Produkte erwünscht.

H. F. Cunningham, Sekretär und Schatzmeister.

Edward Renard, Präsident. F. H. Crahan, Vize-Präsident.
E. H. Mason, Kassirer.

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. Machet hier den Versuch.

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

Henry's Platz.

Henry Grohmann, Eigenthümer.

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

Storz Bier

stets an Zapf.

Es bittet freundlichst um geneigten Zuspruch

Henry Grohmann.

The Bloomfield Bar

Die besten

Weine, Liquöre und Cigarren

stets an Hand.

Jetten's berühmtes

"Gold Top" Bier am Zapf

Eure Kundschaft ist mir stets willkommen.

Koops, Grohmann & Suckstorf, Eigenthümer.

Achtung, Farmer!

Die vorzüglichen Produkte der Columbia Hog & Cattle Powder Co. sind bei mir vorräthig. Nebst dem bewährten Mittel für die Vorbeugung von Viehkrankheiten verkaufe ich auch das „Tip" obiger Co.

Diese Produkte sind auch in Joh. Grohmann's Saloon vorräthig.

Henry Hohnholt,

4 Meilen nördlich und 3 Meilen westlich von Bloomfield.

The City Meat Market

Ludw. Volpp, Eigenthümer

Rindfleisch, Kalbfleisch, Hammelfleisch, Schweinefleisch, Schinken, Geflügel, Austern, frische und geräucherte Fische und viele andere Aufschnitte, welche eine Mahlzeit vollkommen machen.