

Aus der Woche.

Welt und Leben unter der Lupe editorialer Betrachtung.

Was ist an Cook's Nordpol-Expedition Chatsache?

Es ist gerade ein Jahr her, daß Dr. Frederic A. Cook die Welt mit der Nachricht übertraf, er habe den Nordpol erreicht, und seit acht Monaten ist man darüber einig, daß er gründlich gefunten hat. Aber ist denn alles, was er berichtet hat, ist seine ganze Reise erfunden? Ueber diese Frage, die anscheinend noch nicht aufgeworfen worden ist, mögen vielleicht einige Bemerkungen am Platze sein.

Zunächst ist nicht zu bestreiten, daß Cook am 19. Februar 1908 den Smithfjund verlassen hat und erst am 15. April dort wieder aufgetaucht ist. Wo ist er inzwischen gewesen? In der Nähe des Smithfjundes jedenfalls nicht, denn da wäre er wohl gesehen worden. Nach seiner eigenen Angabe hat er zuerst Giesmerland bis zu dessen Nordwestspitze durchkreuzt und am 17. März das gegenüberliegende Nordende der Heiberinsel, das Kap Thomas Hubbard, erreicht. So hat er auch seinem Freunde R. Franke von dort geschrieben, der unterwegs, am Flaglerfjord, umgekehrt war. Diese Behauptung ist ohne Zweifel richtig, die Aussagen von Cooks Eskimos bestätigen sie auch. Sie wird nun leicht zu kontrollieren sein; denn Cook hat nach seiner Angabe am Nordausgang des Nanensfjundes bei der Schwarzwanne (in der Nähe von Kap Thomas Hubbard) vor dem Aufbruch nordwärts ein für den späteren Rückzug bestimmtes Vorratsdepot angelegt, das er aber nachher nicht hat erreichen können und das also, wenn auch vielleicht durch Bären beschädigt, noch dort sein muß. Auch daß Cook von Kap Thomas Hubbard aus einen Vorstoß nordwärts über das Eis des Polarmeres unternommen hat, haben seine Eskimos bestätigt. Er wird also stattgefunden haben, und die Meinungen können nur darüber auseinandergehen, wie weit er sich ausgebreitet hat. Es ist wohl möglich, daß Cook das von ihm Strablenland genannte hohe Polarland, das er ungefähr unter den 102. Längengrad und den 84. Breitengrad verlegt, wirklich gesehen oder zu sehen geglaubt hat, wie er behauptet. Es wäre dann wohl mit dem von Peary 1906 etwas südlicher gelegenen Groenland identisch oder eine Fortsetzung von ihm; aber die Grenzlinie von Groenland ist trotz Peary noch zweifelhaft.

Cook's Erzählung über seinen Rückmarsch aus dem Norden ist viel kürzer als die über den Ausmarsch, und über seinen langen Zug durch das Kronprinz Oskar-See und die von Sverdrup entdeckten Inseln im Westen von Giesmerland bis in den Jonesfjund, Frühjahr und den ganzen Sommer 1908, geht er mit einigen wenigen nichtsauberen Worten hinweg. Eine bestimmte Angabe betrifft erst wieder den Ort seines Winterquartiers. Das soll Kap Sparbo gewesen sein, ein am Jonesfunde an der Nordspitze von North Devon gelegener Punkt unter 84 Gr. W. L., wo er in einer Döhle die Zeit seit September 1908 unter großen Entbehrungen zugebracht und von wo er Ende Februar 1909 aufgebrochen sein will, um nach dem Smithfjund zurückzukehren. Cook's weitere Angabe, er habe während des Winters mit selbstgefertigtem Bogen und Pfeil und mit Lansen die zum Unterhalt nötigen Nahrungsmittel, Wölfe und Bären erlegt, ist von vornherein angezweifelt worden; aber mit dem Winterquartier bei Kap Sparbo wird es seine Richtigkeit haben. Was sich leicht nachprüfen läßt, wird Cook nicht erfunden haben. Die Spuren eines Winterlagers müssen noch vorhanden sein und sich un schwer finden lassen.

Wir meinen noch allem, daß — von kleineren Ausschweifungen abgesehen — folgende Teile der Cook'schen Reise echt sind: Der Zug durch Giesmerland nach Kap Thomas Hubbard, ein Vorstoß von da über das Pandeis nach Norden von mäßiger Ausdehnung und der Rückzug durch den Sverdrup'schen Archipel und den Jonesfund mit Leberwinterrung bei Kap Sparbo. Das ist für sich, auch ohne Nordpol, eine recht ansehnliche Reise, auf der sich viel Neues hat beobachten lassen müssen und deren Cook sich nicht hätte zu schämen brauchen.

Die Vernichtung des S. P. G.

In der Tat: Die Geschichte der Luftschiffahrt ist eine Geschichte der Hebertätigkeiten und der Katastrophen. Unerbörte Erfolge und die niederschmetterndsten Schläge folgen einander in unerbittlicher Reihenfolge. Auf die kühnsten Erregungszustände des menschlichen Geistes legt die Macht der Elemente und die Kraft des Schicksals den Mischel. Ramentlich Graf Zeppelin muß dies erfahren. Nach Tagen höchster Glanzes und Ruhmes, nach Tagen einer Begeisterung, die in der Geschichte unserer großen Erfindungen des Seitenstückes entbehrt, brachen immer wieder neue Katastrophen über sein Werk herein. Immer neue Schwierigkeiten stellen sich dem kühnen Menschengeist entgegen,

immer wieder zerklüften die Elemente das Gebilde von Menschenhand. Feuer war's bei Scherdingen, Sturm bei Weiburg, Schnee bei Bourg. Flammen sind es auch diesmal, die ein Zeppelinluftschiff zerstört und den eben begonnenen Passagierfahrten ein jähes Ende bereitet haben, die L. Z. 6, der schöne Luftkrieger, seit einigen Wochen von Cos bei Baden-Baden über Süd- und Westdeutschland unternommen hat. L. Z. 6 ist seinem Bruder L. Z. 7, dem ersten deutschen Passagierluftschiff allzu schnell auf dem Wege der Vernichtung gefolgt.

Die „Kölnische Zeitung“ erörtert die Frage, was zur Explosion geführt habe: Sicherlich ist das von höchster Wichtigkeit, weil davon das Urtheil darüber abhängt, ob wir es mit dem auch sonst jederzeit möglichen Hervortreten einer jener geheimen Gefahrenquellen der Luftschiffe zu thun haben, oder nur mit irgend einer gelegentlichen Unvorsichtigkeit, die durch Aufmerksamkeit und Gewissenhaftigkeit vermieden werden kann. Gerade der Umstand, daß die Explosion nach glücklicher beendeter Fahrt aufgetreten ist, wo naturgemäß eine Abspannung der menschlichen Aufmerksamkeit nahesteht, macht schon von vornherein die letztere Annahme wahrscheinlicher. Inzwischen hat der Draht gemeldet, daß sich Benzinvorräte, die in der hinteren Gondel stehen geblieben waren, entzündet haben, und daß dadurch der Brand entstanden sei. Das läßt die Katastrophe noch nicht vollends auf — denn die Benzinvorräte eines Luftschiffs sollen sich eben nicht entzünden —, ist aber von allerlei Möglichkeiten doch immer noch das kleinste Uebel. Denn damit ist klar erwiesen, daß die Ursache, die den L. Z. 6 vernichtet hat, nicht im System zu suchen ist, sondern in einer mißliebigen Zufälligkeit von außen. Es wird noch geraume Zeit währen, ehe die Wissenschaft Mittel gefunden hat, um Gefahren, die auf diesem Wege die Zerstörung bringen können, wirkungsvoll zu begegnen. Der feuergefährliche Stoff, der zum Auftrieb eines jeden Luftschiffes nothwendig ist, wird vorläufig noch lange nicht zu entbehren sein, und der geringste Funke kann eben das Gas entzünden.

Natürlich wendet sich dem Grafen Zeppelin auch bei dieser Gelegenheit wieder die allgemeine Theilnahme zu. Er wird in seinen Werken schwer getroffen, aber er darf versichert sein, daß das deutsche Volk mit ihm sich nicht erkümmert läßt in dem Vertrauen, daß es ihm trotz aller Wechselfälle gelingen wird, dem von ihm gelösten Prinzip auch wirklich eine Gestalt zu geben, die es ermöglicht, den Einflüssen und Zufällen, denen bisher seine Luftschiffe ausgesetzt sind, sowohl Menschenkraft und Menschengeist reichen, die Eltern zu bieten. (Hamb. Nachr.)

Einkommensteuer.

Dem Einkommensteuer-Amendement ist in der Presse letzter wenig die Rede gewesen. Der große Kampf zwischen Standpatern und Insurgenten hat die Aufmerksamkeit der Politiker so sehr in Anspruch genommen, daß sie für andere Fragen kaum etwas übrig gehabt haben, obgleich dieses eine der wichtigsten ist, die dem amerikanischen Volke vorliegen. Die Annahme würde von tiefgehender volkswirtschaftlicher Bedeutung sein. Es ist jetzt ein Jahr her, daß der Kongreß seine Zustimmung dazu gab, daß das Amendement der Gesetzgebungen der Staaten zur Abstimmung vorgelegt wird. Seitdem haben sich sieben Staaten dafür erklärt: der Reihe nach Georgia, Alabama, Maryland, Illinois, South Carolina, Oklahoma und Mississippi; zwei Staaten haben es verworfen: Massachusetts und Virginia, einige andere haben die Abstimmung verschoben.

Als der Kongreß die Unterbreitung des Amendements aufhob, war dafür heftig agitiert worden und allgemeines Interesse dafür regte. Das scheint nun jetzt sehr selten zu haben. In den bisher abgehaltenen Konventionen ist es, wenn überhaupt, nur oberflächlich erwähnt worden, es spielt augenscheinlich bei den bevorstehenden Wahlen keine Rolle. Und doch sollte es nicht aus den Augen gelassen werden, da eine ganze Anzahl der jetzt zu wählenden Legislaturen darüber abzustimmen haben. Ob Arizona und New Mexico mitstimmen dürfen, ist noch die Frage; jedenfalls werden ihre Gesetzgebungen in Sitzung sein, ehe die Frage definitiv zur Erledigung kommt. Jählen sie mit, so wird die Zustimmung von sechsundzwanzig Staaten zur Ratifikation nothwendig sein, im anderen Falle von nur fünf- unddreißig.

In nächsten Januar treten die Legislaturen von einundzwanzig Staaten zusammen. Es sind dies die von Arkansas, Indiana, Iowa, Missouri, Minnesota, Kansas, Louisiana, Nebraska, North Dakota, Oregon, Colorado, South Dakota, Tennessee, Texas, Washington, Wisconsin und Wyoming. Die Legislaturen von Maryland, Massachusetts, New Jersey, New York, Ohio und Rhode Island werden ebenfalls in Sitzung sein, aber da sie bereits seit Annahme des Beschlusses im Kongreß Tagungen abgehalten und es bis auf Massachusetts veräußert haben, sich über das Amendement auszusprechen, so sieht man ihren Erklärungen mit mindestens

Interesse entgegen, da das Stillschweigen schon ihre Haltung kennzeichnet.

Die Befürworter des Amendements suchen seiner Annahme nicht mehr so zuversichtlich entgegen wie anfangs, in dessen Senator Brown von Nebraska, der den Gutheißungsbeschluss durchsetzte, hat den Mut nicht verloren, sondern arbeitet eifrig daran, das Interesse dafür wieder zu beleben. Die Gouverneure der Staaten, deren Gesetzgebungen mit nächstem Jahre zusammenzutreten, sollen aufgefordert werden, in ihren Volksversammlungen auf das Amendement hinzuweisen und, wenn es ihren Ansichten entspricht, ein kräftig Wort dafür einzulegen, damit die zur Ratifikation erforderliche Zahl der Staaten zusammenkommt. Wenn die Novemberwahl vorüber ist, wird die öffentliche Meinung sich lebhafter mit dem Amendement beschäftigen.

Weiße Flecken der Landkarte.

Kennen wir die Erde? Nein — noch immer finden sich auf den Landkarten weiße Flecke, die unerforschte Land bedeuten, und diese Flecken sind viel ausgedehnter, als allgemein geglaubt wird. Es handelt sich nicht etwa nur um die unerforschten Stellen an den Polen der Erde, sondern in allen Erdtheilen außer Europa gibt es noch Gebiete, die für die Forschungsreisenden reiche Arbeitsfelder darstellen. Der Forschungsreisende Dillon Wallace veröffentlicht in dem Pall Mall Magazine eine anschauliche Zusammenstellung über die weißen Flecke auf den Landkarten. Die eigentlichen Polargebiete, von denen in der letzten Zeit sehr viel die Rede war, können wohl übergangen werden. Wenig bekannt jedoch ist, daß in den subarktischen Gegenden noch sehr viel unbekanntes Land ist. Die größte Insel der Welt, die Baffininsel, von der Teile sogar noch in der gemäßigten Zone liegen, ist z. B. an der Westküste, zwischen dem 66. und 72. Breitengrad nicht erforscht worden, wenn man von einem kleinen Küstenstreife absteht, den Peary im Jahre 1822 berührt hat. Vom Innern der Insel jedoch weiß man gar nichts. Nach den Berichten der Eskimos sollen auf ihr zwei große Binnenseen zu finden sein.

Auch die ganze Inselgruppe zwischen Grönland und dem 125. westlichen Längengrad ist so auf wie unerforscht, soweit es sich um das Gebiet nördlich vom 72. Breitengrad handelt, ausgenommen Alasmer-Insel. Im eigentlichen Nordamerika gibt es noch verhältnismäßig große Gebiete, die nicht erforscht worden sind, die vielleicht in Zukunft als Mineral produzierende Länder von großer Wichtigkeit werden können. In Alaska hat die Erforschung schon begonnen, seitdem das Goldfieber Abenteuerer dorthin gelockt hat, aber riesige Strecken der Halbinsel sind noch unerforscht, und das Gleiche gilt für Labrador.

Wasserkraft unter Monopol.

In einer Sitzung des Konventionskongresses in St. Paul hielt der Korporationskommissar Herbert Knox Smith einen interessanten Vortrag über Wasserkraft, in dem er ausführte, in Anbetracht der neuen Bestimmungen der Wasserkraft-Gesellschaften des ganzen Landes zu einander und des Umstandes, daß die Wasserkraft in elektrische Kraft umgewandelt und dann auf weite Strecken, auch von einem Staat nach dem andern, transmittiert werden kann, sei die Konfession dieser gewaltigen Kräfte Aufgabe der Bundesregierung. Eine Untersuchung, die das Korporationsbureau angestellt hat, ergab, daß bis jetzt 18 mit einander eng verbundene Firmen die Kontrolle über 1,800,000 Pferdekraft ausüben, die aus Wasserkraft gewonnen sind und sich noch auf 3,200,000 Pferdekraft steigern lassen.

Die gesammelten Wasserkraft der Ver. Staaten wurden im Jahre 1908 vom Census und von dem Geologischen Bureau auf nur 5,300,000 Pferdekraft geschätzt, wobei allerdings nur solche Anlagen in Betracht gezogen sind, die über 1000 Pferdekraft entwickeln. Dagegen rechnet man, daß durch Aufschließung und Entwicklung die Gesamtkraft in den Ver. Staaten sich auf 30,000,000 bis 60,000,000 bringen ließe. Das Gebiet dieser Möglichkeiten liegt besonders an der pazifischen Küste, den nordwestlichen, nordöstlichen und den südatlantischen Staaten.

Die Einrichtung für die Umsehung der Wasserkraft in elektrische wird von etlichen wenigen großen Gesellschaften geliefert, die sich oft wenigstens zum Theil durch Anttheile an den Unternehmungen bezahlen lassen, so daß sie an räumlich weit auseinander liegenden Anlagen beteiligt sind.

Als Beispiel für die Behaltung der Verhältnisse kann die General Electric Company angeführt werden, die architektonische Welt für elektrische Einrichtungen. Die Männer, die die Beamten und Direktoren der General Electric Company oder der vollständig unter deren Kontrolle stehenden drei Tochtergesellschaften sind, nehmen die gleiche Stellung auch bei einer ganzen Anzahl anderer Gesellschaften ein. Auf solche Weise bilden diese Gesellschaften und ihre Tochtergesellschaften und die General Electric Company mit ihren Tochtergesellschaften eine Gruppe, die durch persönliche und finanzielle Beziehungen in einem festen

Zusammenhang steht. Dieser einen Gruppe gehören allein 28 Korporationen an, die hydro-elektrische Anlagen mit mindestens 795,000 bereits entwickelten oder in der Entwicklung begriffenen und 600,000 noch unentwickelten Pferdekraften oder 1,395,000 Pferdekraften (über 25 Prozent der gesamten Wasserkraft in der Ver. Staaten) besitzen, die über 16 verschiedene Staaten vertheilt. Dieser Gruppe gehören auch über 80 im öffentlichen Dienst stehende Korporationen an, wenn man von unbedeutenden Tochtergesellschaften ganz absteht. Darunter befinden sich mehr als 15 Eisenbahngesellschaften und 6 Gesellschaften, die ihre Kraft zu der Fabrikation von Baumwollwaren benutzen, mit 35,000 entwickelten hydraulischen Pferdekraften, dazu über 50 Banken und Finanzfirmen, darunter solche ersten Ranges.

Natürlich läßt die Lage der Verhältnisse nicht immer auf eine vollständige Kontrolle hinaus. Aber sicherlich wird in hohem Maße dadurch jedem Interessentenkonflikt vorgebeugt und es bestehen persönliche Beziehungen, die eine weitere Konzentration leicht erreichbar machen.

Eisenbahnen und Wassertransport.

Der Eisenbahnen, respektive den letzten Geistes ihrer Verwaltung, kann man den Vorwurf der Kurzsichtigkeit nicht machen; sie haben weiten Blick für ihre Interessen, legitime oder nicht legitime, betreffen jedoch letztere ihr Gewissen außerordentlich behutsam scheinend; aber in einem Punkte scheinen sie doch nicht auf der Höhe der Zeit und ihrer Aufgaben zu stehen: in ihrem Verhältnis zum Wassertransport. In seinem Bericht an den Präsidenten über die Entwicklung des Wassertransportes sagt Korporationskommissar Herbert Knox Smith: Das größte Hindernis ist die ablehnende Haltung der Bahngesellschaften, die Landungsplätze eignen und sich weigern, mit den Wassertransportlinien, verhältnismäßige Abnahmevereinbarungen zu treffen. Womit gesagt ist, daß die Bahnen, denen es gelungen ist, sich in die Kontrolle von Keeden und Landungsplätzen zu setzen, auf seine geschäftliche Vereinigung mit den Bootlinien einzuweichen beabsichtigen.

Das ist ein großer Fehler, der sich nur aus früherer Voreingenommenheit erklären läßt, denn die moderne Verkehrsentwicklung weist doch auf das Zusammenwirken von Wasser- und Landtransport als eine Nothwendigkeit hin. Zur Zeit, als die Entwicklung des Eisenbahnwesens sich im Aufblühen befand, war es allerdings Politik der damaligen Leiter, den Wassertransport als konkurrierende Unternehmung nach Kräften zu unterdrücken. Ein lehrreiches Beispiel davon liefert die frühere Geschichte der Eisenbahnen in Pennsylvania, die den Kanal über die Alleghenies, der jahrzehntlang die einzige Verbindungsstraße, außer dem Landweg, zwischen dem östlichen und westlichen Theile des Staates gebildet hatte, einfach beseitigten, um sich das alleinige Wegerecht zu sichern. Aus den Quadersteinen des aufgegebenen Kanals hat sich mancher Farmer solide Scheunen gebaut. Ein Gleiches ist von dem Beaverkanal zu berichten, der den Ohio unterhalb Pittsburg mit dem Erie-See verband. Eisenbahnverbindung war damals Trumpf und es ist nur zu verwundern, daß nicht auch der Erie-Kanal im Staate New York demselben Schicksal verfiel.

Heute aber liegen die Dinge anders. Die Bahnen haben es wirklich nicht nöthig, die Konkurrenz des Wassertransportes zu fürchten, denn er ist gar nicht imstande ihnen Abbruch zu thun, im Gegentheil sollten sie ihn als werthvolle Beihilfe betrachten. Wie könnte sie zum Beispiel den Verkauf von Erzen aus unseren Superior-Ländereien und umgekehrt von Kohlen aus dem pennsylvanischen Revier nach den Oberen Seen bewerkstelligen? Es wäre einfach physische Unmöglichkeit, wenn sie das unternehmen wollten. Und was für die Seen gilt, ist auch für den Verkehr auf den Flüssen maßgebend. Das ganze Gebiet südwärts von Pittsburg würde in seinem Kohlenverbrauch verdrängt sein, wenn es sich auf den Eisenbahntransport verlassen müßte und eine einzige Kohlenbarke, die jetzt zu Dutzenden verpackt, den Ohio hinunterfahren, würde mit ihrer Last einen ganzen Frachtzug in Anspruch nehmen.

Die Zeit ist gekommen, wo die Bahnen sich von der Idee ihres alleinigen Transport-Vorrechtes losgeben und verstehen müssen, daß der Wassertransport ihre Leistungsfähigkeit nothwendig ergänzen muß. Und wenn sie das einsehen, wird es nicht schwer sein, vernünftige Vereinbarungen über gemeinschaftliche Versandangelegenheiten zu treffen.

Nicht jeden fördert man dadurch, daß man ihn befördert.

Der Wähltag eines 72 Jahre alten Mannes in einem Aeroplan schafft einen glücklichen Präzedenzfall. Viele werden sich nun für gerechtfertigt erachten, wenn sie dies Alter abwarten, ehe sie das Wagnis unternehmen.

Jeder kann man nicht zu allen Dingen anwenden, aber Tala.

Henry's Platz.
Henry Grohmann, Eigentümer.
Liefere Getränke in Groß- und Einzelhandel in jeder gewünschten Quantität. Empfehle meine vorzüglichen Getränke und Cigaretten. Das berühmte **Storz Bier** stets an Zapf. Es bittet freundlichst um geneigten Zuspruch **Henry Grohmann.**

Edward Renard, Präsident. F. S. Graham, Vice-Präsident.
G. S. Mason, Kassierer. S. F. Friedrichs, Ass. Kassierer.

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.

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 kaufe und verkaufe Land in Nebraska, Nord- und Süd-Dakota und der Panhandle-Gegend, Texas. Lass mich eure Farmen zum Verkauf übernehmen.

Länder in Knox County, Nebr., meine Spezialität.

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

Martin C. Peters.
Bloomfield, Knox County, Nebraska.

C. R. Sumner
hat von Isaac Dowty

die **City Dray Line**

erworben und empfiehlt dem Publikum als Fuhrmann.

Drei Wagen stets bereit, eure Wünsche zu besorgen. **C. R. Sumner.**

Bloomfield Germania

ist unter dem Deutschthum Knox Countys wohl verbreitet und lohnt es sich, dieses Wochenblatt für Anzeigen zu benutzen.

Accidenz-Arbeiten werden prompt und geschmackvoll ausgeführt. Man adressire

Die Germania, Bloomfield, Nebr.

Achtung, Farmer!
Die vorzüglichen Produkte der Columbia Hog & Cattle Brand Co. sind bei mir vorräthig. Nicht den besten Mittel für die Verbenennung von Viehkrankheiten verkaufe ich auch das „Tip“ adiant Co.
Viele Produkte sind auch in Job. Grohmann's Salzen vorräthig.
Henry Hohnholt,
4 Meilen nördlich und 3 Meilen westlich von Bloomfield.

The City Wheat Market
Eudw. Volpp, Eigentümer
Rindfleisch, Kalbfleisch, Hammelfleisch, Schweinefleisch, Schinken, Geflügel, Küstern, frische und geräucherter Fische und viele andere Ausbeuten, welche eine Mahlzeit vollkommen machen.