

Offene Scherrie von Philip Zancampier's Weiler, John Stramper.

Sonntags-Blatt.

Beilage des „Anzeiger und Herold“.

J. J. Windelph. Herausgeber. Grand Island, Nebr., den 19. August, 1893. No. 10. Jahrgang, 18.

Copyright 1893 by H. H. Coleman.
Norfolk, den 5. Aug. 1893.
Mr. Editor!

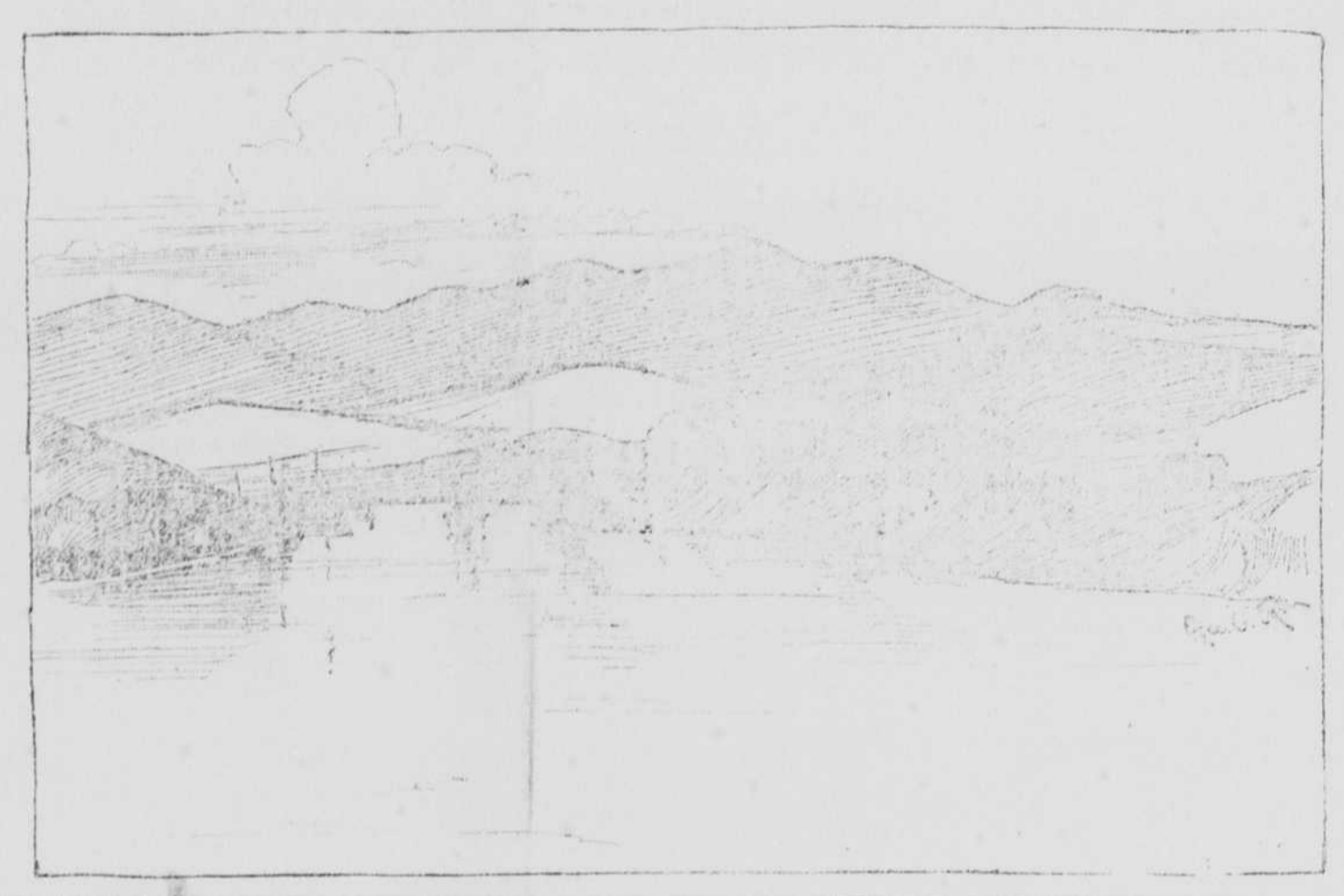
Zeit seit ich an Bord von die Schiffs, wo uns nach Porto Rico brinac thue. Wir ken hier e Anspettichon gehett von dem Dscheneral, wo unsere Brigad kommande thut and wo die Anspettichon gefinitich war, hat en unser Koronel inneitich uff den Schiffschiff ein mit ihm zu packe and se seie denn uff das Schipp, wo ich mei temporarie Heftwahrers etablichich hatte. Wo mer uff den Pier antomme thue, wo das Schiff liege thut, so ken ich at first net gewusst, wie ich mei Vores and die annere Sache an Bord frige sollt, so segt mir der Koronel, ich sollt die Sahlweus aste, ob sie mir helfe wollt, wenn ich en e Drink promisse thut, so wuerde sie mei Stoff schon an Bord bringe. Well die Sahlweus ken alle an die Nahrung vom Schipp geschlanne and guetudt, wie unsere Weus uff dem Pier schlanne, so so bin ich hin and ag zu ihne: „Weus, ich bin der Sottler von dies Redschiment.“ Da holten se wieder: „Wusst for you!“ So sag ich: „Ich mocht e paar von Eich rittoche, mir mit mei Bettels and Vores uff das Schipp zu helfe.“ Da lache se and holtere: „Schuhr Meit!“ and in en Inskant ware ebant 50 von ihne die Gungplant herunner and bei die Bor-Kahr, wo ich mei Schloß drin hawwe thut. Well ich wollt protekte, das ich net so viel Help brauche thut, bot seh en gar net gelichend and seie at monz hin and hen die Bor-Kahr uffgerisse, wo ich mei Bar brin hawwe thut. Jwei von ihne hen denn e Bor zu fasse gefriegt, wo ich 25 Bettels von mei Heftiche Weus-Whistie drin hawwe thut. So thut mich einer aste: „Gud Gratschich, bot de Bor is herwie, wie viel Bettels hachste denn drin?“ So anhere ich: „25 Bettels.“ Da mocht er e fridichschich and rimarkt: „Sottler, des ist e onolodie Nummer, alle odd Numbers seie onolodie on Bord von e Schipp, and ich thu net riste, se heruff zu nehme, bot wir konne des seie helfe.“ Damit thut er e Bettel aus die Bor nehme and in sei Bettel schickte. „So, sagt er, jekt seie se ewe and es is abl reit.“ Wo se die Bor uffhebe, sagt der annere Felloch, wo ich farric helfe thut: „Wenn Du e Bettel for des Heftie frige thut, bin ich auch zu eine entteitich, and nimmt sich auch e Bettel heraus and thut se in sei Bettel. So hollet einer von die Annern, wo herumschickte: „Nor Gods Sacht, Weus, jekt habi ich ja wieder e odd Nummer von Bettels in der Bor, des konne wir net riste, dabei thut er sich e Bettel heraus and in sei Bettel schickte and rimarkt: „So, jekt is es wieder abl reit un bringt die Bor man an Bord.“

Ich wollt protekte, bot se hen mich ausgelacht and rimarkt, von dem Seesaherere-Buifiney thut ich net versichere, des mochte sie besser wisse and sie wolle ihr ihr feines Schipp net in Dandscher bringe, hlochs der Sottler moe e Grienhorn in Marin-Matters. Well, Mr. Editor, bis se de Bor die Gungplant heruff hatte, hen se die Numbers noch 5 Times odd an ihen gemacht, so das grad noch e Dofend Bettels in die Bor sein thate, als se se hingeseht hawwe. Der first Offisher hat mit an Bord im Hofstel e Blah gewew, wo ich mei Bar uffmade konnt and die Weus hen mei Barrel and Vores dahin gebracht, bot wo ich en Inventorie uffnehme thut, war die Hafft von mei Cigars and allmost all mei Tobatte and e smahl Reg mit Blacberrie Brandie zum Deitel. Well, die Weus hen noch alle herumschickte and uff e Drink gewest, bot ich bin suchtig geworde and ken gehellert, se ware Bladles, wo halb von mei Schloß geschickte hatte and ich wollt mich beim Kapitan komplahn. Wo ich das gesagt hab, ken se geacht and sein los and ich bin auch los and wollt zum Kapitan and ihm die Sach reporte. Well, ich hen nach dem Kapitan sei Redschiment gehett, bot wo ich hinfomme, thut e Gentrice vor sei Door schickte and astt mich, was ich vom Kapitan wollt. Ich hen ihm die Sach erplichet, doch da rimarkt er, der Kapitan thut sich um so was net bothere, ich sollt zum first Offisher gehe, wo dann tende werd. Wo ich zum first Offisher komm and ihm die Maiter vorleze thue, bollert er: „Denk! Du fuhl, das ich mir anners zu thue hawwe, als mich um Dei reiten Schloß zu bothere? Siehste net, das wir die Men and die Forles ver-lade muisse and das ich abl Hants full hawwe. Pah uff bei Aram besser uff.“ Damit is er los geschobe and ich hen dageschlanne wie e Fuul.

Well ich bin denn wieder in des Schloß wo ich mei Bar uffgeert hawwe and bichst als ich mei Eich lachweus in Order hawwe thete. Die unser Koronel mit dem Dscheneral antomme and der Kapitan vom Schipp and der first Offisher seie bei se gewese. Ich fet e kleine Bar aus drei emwie Vores gefirt and der Koronel bleift schickte und saot zu die annern Offisiers: „Well, Dschentelmen, hier is der

Sottler von unsere Redschiment, wo mer mit von New York gebracht hawwe and bei dem Se e excellent Troppe frige thue.“ Mend damit hat er die Dschentelmen inneitich, eins zu packe. Wo der Kapitan den for e Brandie case thut, ken ich gedenk: „Eyt is Dei Richtig“ and anhere ihu, ich thut en gern e Brandie geive and hatt auch e feine Schloß gehett, bot sei Weus hatten en mir vor e Schloß zurid e geschickte. Well der Kapitan heis mit geschickte, weil die annern Dschentelmen abei wore and der first Offisher hen mich angeludt als ob er mich freite wollt and hat gesagt: „Kapitan der Sottler is evidentlich mistaten. Die Weus auf unsere Schipp thue net schickte. Er werd wohl gar keine Brandie gehett hawwe oder er hatt en unnerweus verlore.“ Sod da hat unser Koronel gesagt: „No, Sir, das weis ich besser. Ich bin theit schuhr, das der Sottler noch fer e Schloß zurid e Reg Brandie in sei Schloß gehett hat and Ihre Ihre Sahlweus ken en gebolte, sei Schloß an Bord zu bringe. Ich will grad net pritenbe, das Ihre Weus den Brandie geschickte hawwe, bot es is leiffie, das einer von ihne das Reg bei Mistate uff den unrechte Weg getrage hat. Well wo ich den mei Experiens mit die odd and ihen Bettels erzahlt hawwe, hen se alle gelacht and der Kapitan hat mich geacht, ob ich die Weus wiederkenne thut, wo mir achte kalle. So anhere ich „Schuhr!“ and er hat die Krach an Bed geordert and mir gesagt ich sollt se auspide. Wo ich eine herauspide, thut ihm der Kapitan frige, ob er e Bettel von mei Whistie hat: „No Sir“, anhere der, „ich thu gar sei Likvors trinte.“ Der Annere, wo ich auspide thut, sagt er ware es auch net gewese, bichs er war en Gard Duhie gewese and konnt rucke, and jeder ein hat en annern Erfuhs gehett, bot feiner weis se gewese seie. Da war espedichliche einer von die Kerls, wo e halbe Weil gegen den Wind nach Brandie geschickt hat, der hat die frechte Schmaus gefett and pritenbet, ich hatt den Brandie selbst gefesse and wollt nu die arme, innohent Weus dafur blahme and der first Offisher hat denn noch mit sei Kopf genoddel and rimarkt, so werd es auch moht sein. Well der Kapitan hat denn sei Weil gehe lasse and mir gesagt, ich leit mistaten sein and ich sollt sei Leit atuhbe, wenn ich net schuhr seie thut. Well, wo die Weus in ihre Quarters thut, so ich dem Felloch, wo so nach Brandie imelle thut, folae and maich em and schur enoff, nach e Weil thut er mit zwei Annere in e Corner under de Stahrlas frige and ich kor se da lache. Well ich leis hinter sie her and frise e Maitich and schur enoff, da sige bei von ihne um mei Reg Brandie and taufe wie di e Wirtschendenbinder. Ich seig den Eine zu fasse and bring ihu zu die Gard and wo er sagt: „Sottler, las mich gehe and abort mich net, ich war e Giel and will Dir den Brandie Leasle“, so anhere ich: „No, Schuhr, Du schicht vorher so e groch Maul gehett, jekt fix ich Dich de wortt kind.“

Ansicht von Port Guanica, Porto Rico.



Well am nerte Tag sollt er wegen Vorhene fortmarschells werde and der Kapitan and jwei annere Offisiers wore der Kohrt and unser Koronel and ich wore als Witnessen da. Well, mes war de first Teim, das ich e Koronarschell gefesse hab, bot joch e Koronarschell hatt ich nimmer fer postibel gefasste. Wo ich mei Gefascht erasicht hat, astt der Kapitan, ob der Offisier mit tonseht hatt, das er den Brandie geschickte lei. „No“, anhere ich, „das grad net.“ „Well“, astt der Kapitan, „was hat er denn gesagt, wie Sie en mit dem Brandie falsche thate?“ So anhere ich: „Er saote, er wie e Giel.“ „No“, saote der Kapitan wieder, „Sie misse erakliche seine Worte repiete, er hat doch gesagt: Ich bin e Giel.“ Sag ich: „Oh Kapitan, von ihne werd es doch so was net sage.“ So sagt einer von die annere Dschentelmen: „No, Sottler, Sie verichiede den Kapitan net, der Mann hat doch werballe gesagt: „No, Gods Sacht. Sie wore ja gar net dabei!“ Nu fangt unser Koronel auch an: „Nohn tut mal her, wenn ich von mir spreche thue, so sag ich doch „Ich“ and net „Er“. Das is was die Dschentelmen meine: er hat doch net gesagt, is e Giel bot ich bin e Giel! Well, jekt bin ich suchtig geworde and holtere: „Koronel, was wolle se denn, er thut Sie ja gar net tenne and alawne se denn, das wenn ih Eine mit e geschicklene Reg Brandie falsche, das er gleich den ganzen Koronarschell and alle Witnessen for Giel erklare wird!“

Well ich weis net, was die Maiter mit die Dschentelmen war. Sie wollt vor Lache verplage, and wo se wieder schmaus tonnte, sagt der Kapitan: „Der Prisoner is bishardlich for Wani of Bruff. Solch e Gefele is mer lang net gehappend.“

John Stramper.

Der Nicaragua-Canal.
Ueber den Bau des Nicaragua-Canals, der bald nach den ersten vorbereiteten Arbeiten in's Stadium gekommen ist, wird die im Dezember beginnende Schlussung des gegenwartigen Congresses wohl eine definitive Entscheidung bringen. Bis dahin soll der Bericht der unter dem Vorhitz des Admiral Walker arbeitenden Commission fertig gestellt sein, die eingesetzt wurde, um über den Bestand der Anlage sowie über den Werth der verschiedenen über die Ausführbarkeit des Projectes vorliegenden Angaben ein sachverstandiges Urtheil abzugeben. Wie verlautet, wird sich der Bericht entschieden zu Gunsten der schonenigen Fertigstellung des Canals aussprechen, dessen Wichtigkeit für die Marine der Vereinigten Staaten, ganz abgesehen von seiner Bedeutung als Handelsstrasse, während dieses Krieges durch die 13,000 Meilen lange Fahrt des Schlachtschiffes Oregon in überzeugender Weise dargethan ist.

Die Kosten des Baues werden sich kaum höher stellen als die des Suez-

Canals, der \$115,000,000 in Anspruch nahm. Admiral Walker verspricht dieselben mit 118, General Haines mit 140 und Professor Haupt mit nur 90 Millionen. Die dem Senat vorliegende Bill nimmt die Ausführung des Baues durch eine Gesellschaft unter Garantie der Ver. Staaten in Aussicht. Dieselben würden für diese Garantie einen Antheil von sechs Millionen Aktien übernehmen, die bei einer neunprozentigen Verzinsung im Laufe von zehn Jahren zurückbezahlt sein würden. Man rechnet dabei auf eine Einnahme an Tonnengebühren, die auf die Hälfte derer des Suez-Canals bemessen wären. Würden die gleichen Gebühren wie bei jenem berechnet, so würde der Canal sich innerhalb zehn Jahren selbst bezahlt haben. Schwierigkeiten, wie sie in dem Bericht des Ingenieurs Ludlow geschildert wurden, bestehen nicht in dem angegebenen Maße. Besonders wichtig ist, das die von Ludlow in Aussicht gestellten Felsprengungen bei Suez, am Westende des Canals, nicht nötig sind. Vobrungen haben ergeben, das der Bau ohne solche Sprengungen ausgeführt werden kann. Der erste über den Canal vorliegende technische Bericht, der des Ingenieurs Henocall, ist im Allgemeinen als correct befunden worden.

Die Senatsbill, die in Senator Morgan bekanntlich einen besonders

eifrigen Befürworter hat, wird in ihrer gegenwärtigen Form wahrscheinlich nicht zur Annahme kommen. Wie es heißt, beabsichtigt Präsident McKinley in seiner Jahresbotschaft den Bau des Canals auf Kosten und eigene Rechnung der Ver. Staaten zu empfehlen, wie das von vielen Seiten bereits befürwortet worden ist. Mit der Regierungsgarantie haben die Ver. Staaten bei den Pacificbahnen übliche Erfahrungen gemacht. Wenn die Schlussabrechnung nun auch ohne Verluste abgeht, so haben doch die Jahre voller Zweifel über die Sicherheit des Garantiecapitals doch ihren warnenden Eindruck hinterlassen. Nachdem sich der Bau des Canals als eine materielle Nothwendigkeit herausgestellt hat, wird der Congress wohl kaum zögern, die Mittel zu bewilligen, durch welche die Nation in den Stand gesetzt wird, die strategisch wie commercieell so wichtige Verbindungsstrasse zwischen den beiden Meeren selbst herstellen zu lassen und als Eigenthum zu besitzen.

Dampferverbindung mit Coppenhagen.

Die Thingvalla Dampfer-Linie, deren Schiffe zwischen New York und Coppenhagen fahren, wird ihre Flotte demnächst um sieben große Schnell-dampfer vermehren, so das sie im Ganzen über sechzehn Fahrzeuge im transatlantischen Dienst zu verfügen haben wird. Die Vereinigte Dampfschiff-fahrt-Gesellschaft von Dänemark, der im Ganzen hundertundfünfundzwanzig große und kleine Dampfer gehören, besitzt eine regelmäßige Frachtlinie nach New Orleans und eine andere nach Newport News, während die dänische Star-Linie in diesem Jahre Verbindung mit New York, Philadelphia und Port Arthur, Texas, hergestellt hat, die letztere in Verbindung mit der Kansas City, Pittsburg und Golf Eisenbahn.

Der Handelsverkehr, der von den Ver. Staaten nach dem Freihafen Coppenhagen und von da nach den drei nordischen Ländern, Dänemark, Schweden und Norwegen geht, verspricht bedeutende Proportionen anzunehmen. Unser Export nach Coppenhagen besteht zunächst aus Weizen, Mehl, Weischofen, Pfeffer, Schmalz, Speck, Käse, Baumwolle, Tabak, Hüten, Leder und Leberwocren, Eisenwaren, Conserven, Farbe, Kappradern, Lederbau-Geräth und aller Art Maschinen. Coppenhagen schickt dafür Cement, Holzket, Milchküder, Schmiedewaren, Stahl, Eisen, Schmelzdraht, Porzellan, Fisch, Marmor und einige andere Artikel.

Allen Mittheilungen aus Washington nach gehört es zum Programin der Regierung in Washington, mit den Philippinen so wenig wie möglich zu thun zu haben; diese Angaben aber waren bisher nur privater Art. Jetzt aber kommt das Organ eines der Cabinetsmitglieder, die Philippinien-Press, ganz offen mit der Erklärung heraus, das die Revenuen, die Spanien aus den Philippinen bisher gezogen, sehr unbedeutend waren, das die ganze Bevölkerung dort vermindert, die Verwaltung der Inseln nur sehr bedeuend erschweren würde, das man beständig dort durch den Besitz sich weiteren Reindungen ausgesetzt seie und das für wenig oder gar keine Früchte ernten werde. Das wird den Expansionsisten wohl etwas den Rath nehmen.

Zeit kann bis zu eigentlich in der Scherretzung: „Vorige Woche habe ich meine Prugel angetreten.“

Beschwerlicher Transport auf dem Wege nach San Juan.

