

Offene Schenke von Philip Straemper's Weiler, John Straemper.



Copyright 1898 by H. H. Coleman.
Norfolk, den 5. Aug. 1898.
Mr. Editor!

Zeit seit ich an Bord von dem Schiffs, wo uns nach Porto Rico bringen thue. Wir ken hier e Anspettichon gehett von dem Dscheneral, wo unsere Brigad kommande thut and wo die Anspettichon gefinischt war, hat en unser Koronel inneitend uff den Schiff ein mit ihm zu packe and se seit denn uff das Schiff, wo ich mei temporarie Heftwahrers stäblichsch 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 frage sollt, so segt mir der Koronel, ich sollt die Säblerweus äste, ob sie mir helfe wollt, wenn ich en e Drink promisse thät, so würde sie mei Stoff schon an Bord bringe. Well die Säblerweus hen alle an die Nähling vom Schiff geschtanne and guetudt, wie unsere Weus uff dem Pier schtanne, so so bin ich hin and ag zu ihne: „Weus, ich bin der Söttler von dies Redschiment.“ Da holten se wieder: „Wullte for you!“ So sag ich: „Ich mücht e paar von Eich rittoche, mir mit mei Bettels and Vores uff das Schiff zu helfe.“ Da lache se and holtere: „Schuhr Meit!“ and in en Instänt ware ebant 50 von ihne die Gängplant herunner and bei die Bor-Kah, wo ich mei Schöff drin hawwe thut. Well ich wollt protekte, daß ich net so viel Help brauche thät, böt seh en gar net gelihend and seie at monz hin and hen die Bor-Kah uffgerisse, wo ich mei Bar drin hawwe thät. Jwei von ihne hen denn e Bor zu fasse gefriegt, wo ich 25 Bettels von mei Heftschte Whistie drin hawwe thät. So thut mich einer äste: „Gud Grätschön, böt de Bor is herwie, wie viel Bettels hachste denn drin?“ So änhere ich: „25 Bettels.“ Da macht er e fridtschpäh and rimarkt: „Söttler, des ist e öndliche Nömer, alle odd Nömers seie öndliche an Bord von e Schiff, and ich thu net riste, se heruff zu nehme, böt wir könne des seie helfe.“ Damit thut er e Bettel aus die Bor nehme and in sei Bettel schtecke. „So, sagt er, jekt seie se ewe and es is ahl reit.“ Wo se die Bor uffhebe, sagt der annere Fello, wo so ihm färrie helfe thut: „Wenn Du e Bettel for des Heftie frage thutst, bin ich auch zu eine entteitend, and nimmt sich auch e Bettel heraus and thut se in sei Bettel. So hollet einer von die Annern, wo herumschtecke: „Nor Gods Sätt, Weus, jekt habi ich ja wieder e odd Nömer von Bettels in der Bor, des sönn wir net riste, dabei thut er sich e Bettel heraus ande and in sei Bettel schtecke and rimarkt: „So, jekt is es wieder ahl reit un bringt die Bor man an Bord.“

Ich wollt protekte, böt se hen mich ausgelacht and rimarkt, von dem Seesfahrer-Büfines thät ich net verschele, des müchtie sie besser wisse and sie wollt ihr feines Sötp net in Dändscher bringe, blosks der Söttler wär e Grienhorn in Marin-Matters. Well, Mr. Editor, bis se de Bor die Gängplant heruff hatte, hen se die Nömers noch 5 Times odd an ihen gemacht, so daß grad noch e Dofend Bettels in die Bor sein thate, als se se hingeseht hawwe. Der first Offihier hat mit an Bord im Hofel e Pläh gegewwe, wo ich mei Bar uffmade sönn and die Weus hen mei Barrel and Vores dahin gebracht, böt wo ich en Inventorie uffnehme thut, war die Häst von mei Cigars and allmost all mei Tobäcke and e smahl Reg mit Blacberrie Brändie zum Deitel. Well, die Weus hen noch alle herumschtanne and uff e Drink gewelht, böt ich bin fuchtig geworde and ken gehelert, se wäre Bläckes, wo halb von mei Schöff geschtecke hätte and ich wollt mich beim Käptän komplänen. Wo ich das gesagt hab, ken se geacht and sein los and ich bin auch los and wollt zum Käptän and ihm die Sach reporte. Well, ich hen nach dem Käptän sei Köp geacht, böt wo ich hinfomme, thät e Gentrje vor sei Door schtecke and ästt sich, was ich vom Käptän wollt. Ich hen ihm die Sach erpöcht, doch da rimarkt er, der Käptän thät sich um so was net bothere, ich sollt zum first Offihier gehe, wo dann tende werd. Wo ich zum first Offihier komm and ihm die Mätter vorleze thue, bollert er: „Denk! Du fuht, daß ich mir anners zu thue hawwe, als mich um dei reiten Schöff zu bothere? Siehste net, daß wir die Men and die Forles ver-lade müsse and daß ich ahl Händs full hawwe. Pah uff bei Aram besser uff.“ Damit is er los gekohbe and ich hen dageschtanne wie e Fuht.

Well ich bin denn wieder in des Schöffel wo ich mei Bar uffgeert hawwe and bloscht als ich mei Sach lachweus in Order hawwe thete. Die unser Koronel mit dem Dscheneral antomme and der Käptän vom Schiff and der first Offihier seie bei se gewese. Ich fet e kleine Bar aus drei emwie Vores gefirt and der Koronel bleift schtecke und saot zu die annern Offihers: „Well, Dschentelmen, hier is der

Sonntags-Blatt.

Beilage des „Anzeiger und Herold“.

J. J. Windelph. Herausgeber. Grand Island, Nebr., den 19. August, 1898. No. 10. Jahrgang, 18.

Ansicht von Port Guanica, Porto Rico.



Well am nerte Tag sollt er wegen Vorheine fortmarschells werde and der Käptän and jwei annere Offihers ware der Köhrt and unser Koronel and ich ware als Witness ba. Well, mes war de first Teim, daß ich e Koronarschell gefesse hab, böt joch e Koronarschell hatt ich nimmer fer postibel gefasste. Wo ich mei Geficht eränt hat, ästt der Käptän, ob der Befener mit tonseht hatt, daß er den Brändie geschtecke fet. „No“, änhere ich, „das grad net.“ „Well“, ästt der Käptän, „was hat er denn gesagt, wie Sie en mit dem Brändie fätsche thate?“ So änhere ich: „Er saote, er wär e Gef.“ „No“, saote der Käptän wieder, „Sie müsse eräntte seine Worte repete, er hat doch gesagt: Ich bin e Gef.“ Sag ich: „Oh Käptän, von Nöme werd er doch so was net sage.“ So sagt einer von die annere Dschentelmen: „No, Söttler, Sie verachte den Käptän net, der Mann hat doch wörbälle gesagt: „No, Gods Sätt. Sie ware ja gar net dabei!“

Ku fängt 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 Gef böt ich bin e Gef! Well, jekt bin ich fuchtig geworde and holtere: „Koronel, was wolle se denn, er thut Sie ja gar net tenne and alawwe se denn, daß wenn ich eine mit e geschteckene fass Brändie fätsche, dafte r glet den ganzen Koronarschell and alle Witness for Gef erkläre wird!“

Well ich weiß net, was die Mätere mit die Dschentelmen war. Sie wollt vor Lache verplage, and wo se wieder schmaute tonnte, saot der Käptän: „Der Prisoner is dischardicht for Wani of Bruff. Solch e Gefel is mer lang net gebäppend.“

John Straemper.

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 gegenwärtigen 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 sachverständiges Urtheil abzugeben. Wie verlautet, wird sich der Bericht entschieden zu Gunsten der sofortigen 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 dargehan 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 Tonnagegebühren, 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, daß die von Ludlow in Aussicht gestellten Felsprengungen bei Suez, am Westende des Canals, nicht nötig sind. Vobrungen haben ergeben, daß 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 herzustellen 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 daß 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 Kraftlinie 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 Gulf 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, Eisenwaaren, Conserven, Farbe, Kappdröbern, Lederbau-Geräth und aller Art Maschinen. Coppenhagen schickt dafür Cement, Holzket, Milchküder, Schmiedewaaren, 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, daß die Revenuen, die Spanien aus den Philippinen bisher gezogen, sehr unbedeutend waren, daß die ganze Bevölkerung dort vermindert, die Verwaltung der Inseln nur sehr bedeutend erschweren würde, daß man beständig dort durch den Besitz sich weiteren Revidungen ausgesetzt fet und dafür wenig oder gar keine Früchte ernten werde. Das wird den Expansionsisten wohl etwas den Rath nehmen.

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

Beschwerlicher Transport auf dem Wege nach San Juan.

