

Sonntags-Blatt.

Beilage des „Anzeiger und Herold“.

J. P. Windolph, Herausgeber.

Grand Island, Nebr., den 14. Oct. 1898.

No. 7. Jahrgang 19.

An der Reize unseres Jahrhunderts, das wie keines der früheren der Vervollkommenung des Menschengeflechts in Wissen und Können huldigt, liegt die Frage nahe, welche Bürgschaften dafür gegeben sind, daß der Fortschritt der Zeit noch einige Zeit anhalten werde, ehe der über kurz oder lang unvermeidliche Verfall eintritt.

Eine gewisse Bürgschaft in dieser Hinsicht liegt zunächst wohl darin, daß in der Jetztzeit nicht von einem einzigen Staate oder einem einzigen Volkstamme der Aufschwung ausgeht, sondern daß ein großer Teil der lauffähigen Menschheit dabei beteiligt ist. Alle germanischen Völker Europas, die nördlichen Slaven, die Mehrzahl der Romanen und das im vorigen Jahrhundert entstandene vorwiegend germanische Reich Nordamerikas leisten dem zeitgenössischen Fortschritt nicht nur ziemlich gleichmäßig die einzelnen Denker, Entdecker und Erfinder, sondern sind auch annähernd gleichartig mit Anhalten für die Erhaltung und Förderung des Wissens und technischen Könnens ausgestattet.

Wie die Geschichte lehrt, dauert die Blüte eines einzelnen Volkes meist nur wenige Jahrzehnte, selten einige Jahrhunderte. Es ist aber unwahrscheinlich, daß eine ganze Anzahl Völker gleichzeitig verfallt. Ferner bleibt auch zu beachten, daß die früheren Erzeugnisse der Kultur bei Weitem keine so tiefen Eingriffe in die Lebensweise des Einzelnen und so einschneidenden Einfluß auf die Macht des Staates selbst ausübten, als es die Fortschritte unseres Zeitalters bewirken.

Sollte in der Jetztzeit einem Volke das Verständnis des Dampfes oder der Electricität abhanden kommen, so würde es aus der Reihe der Kulturnationen auscheiden.

Neben äußeren Bürgschaften des Fortschritts darf man aber die inneren keineswegs unterschätzen. In den Naturwissenschaften bedient diesen vornehmlich die vorgeschrittene Mathematik und die Anwendung von Instrumenten, welche unseren Vorfahren gänzlich unbekannt waren. Nicht zu unterschätzen ist dann die bessere Schulung zur Beobachtung, die auch ohne Bewaffnung der Sinne die Wahrnehmung schärft. Der Astronom des Altertums hätte das Nebellicht ebenso gut sehen können, als damalige Schiffer das Meerleuchten oder die Milchsee aller Wahrscheinlichkeit gesehen haben; aber man hielt alles dies nicht beachtlich.

Mit der zunehmenden Vertiefung der Forschung und mit der Erweiterung des Wissensumfanges erschienen eine ganze Reihe Untersuchungs- und Förderungsmittel, welche in verlebten Einrichtungen der Jetztzeit zu finden sind.

An der Spitze begegnen wir den „höheren Schulen“ als Erhaltungstätte der Wissenschaft. Ausschließlich als die Schule dienen dem Fortschritte naturwissenschaftliche und technische Vereinigungen aller Art, von der mit staatlicher Unterstützung arbeitenden „Gesellschaft der Wissenschaften“ bis zu dem namenlosen „Verein“, welcher Rannchenzucht oder Hühnerzucht zum Zwecke seiner allwöchentlichen Nachschüpfung räumt. An diese amtlichen gelehrten Körperschaften schließen sich „freie Vereinigungen“ gegen Vergütung und Rückfall mit „Wanderversammlungen“ und „Congressen“.

Eine weitere Bürgschaft für den Fortschritt sind die für wissenschaftliche Forschung bestimmten „Stiftungen“. Freilich erscheint ihre Lebensdauer begrenzt; wohl keine jetzt vorhandene Stiftung ist älter als etwa 1 1/2 Jahrtausende und keine gemeinnützige Stiftung hat sich aus dem Altertum durch die Völkerverwanderung hindurch erhalten können. Immerhin besitzen einige Länder, wie die Vereinigten Staaten von Nordamerika, ferner Dänemark, Schweden, Sachsen u. A. wissenschaftliche Stiftungen, deren Vermögen sich auf Millionen beläuft.

Schulden des Fortschritts sind ferner die „Versuchsanstalten“ aller Länder, wie Universitätslaboratorien, Versuchsanstalten für Landwirtschaft, Gärtnerei, Industrie etc. Auch dem Sport verdankt die gegenwärtige Kultur manche Förderung, z. B. die Zugangsmachung der Gebirge durch alpine Vereine. Wie wickeln sich der Jagd- und Fischfang für die entdeckernde Wissenschaften vorwärts, lehrt die Tiefseeforschung des Spießfisches von Monaco, der dabei fast die schmutzige Herkunft seiner Millionen vergessen macht.

Ein bleibender Schatz von technischen Gedanken und Erfahrungen wird durch das „Patentwesen“ erzielt. Der Nutzen eines Patentes für den unbemittelten Erfinder steht allerdings vereinzelt da; Erfindungen, welche namhaften Gewinn abwerfen, gerieten meist in die Hände von Corporationen, denen zur etwaigen Ausbeutung von vornherein viele Mittel zur Verfügung standen. In einer großen Mehrzahl der Fälle verdient das einzelne Patent vielleicht mit Recht ein abfälliges Wächeln über geschäftliches Mißtrauen. Fortschrittlich stehen in dem Patentwesen die Vereinigten Staaten voran. Es wird, wie in Deutschland, mit Prüfung gehandelt, auch begnügt man sich hier nicht mit der Erhaltung der patentierten Erfindungen durch gedruckte Beschreibung und Abbilder, sondern es werden auch, soweit zugänglich, die zugehörigen Modelle in geordneter

Sammlung der Zukunft aufbewahrt. Die dem 19. Jahrhundert eigentümlichen Ausstellungen, von denen es vorher kaum Andeutungen gab, erwiesen sich ebenfalls fortgeschritten. Während der letzten Jahrzehnte überfüllte allerdings die Häufung der kleineren Ausstellungen die Besucher und machte die Besichtigung „ausstellungs-müde“. Auch scheint es, als liege sich die Masse und die Zurückhaltung der letzten Weltausstellungen kaum überbieten, so daß demnächst ein Wendepunkt, d. h. der Beginn des Rückschritts, zu erwarten sei.

Zum Schluß sei noch erwähnt als Kulturmittel des Fortschritts, die „Presse“ und die „Museen“. Die Presse verbreitet durch Wort und Bild den Fortschritt unter den Zeitgenossen und bewahrt ihn der Nachwelt. In diesem Dienste scheint sie sich nicht, in den verstellten Literaturwinkel zu drängen, um Bemerkenswerthes der Vergessenheit zu entreißen.

Systematische Sammlungen von naturwissenschaftlichen Gegenständen, gewerblichen Erzeugnissen u. s. w. sind erst eine Erzeugnis der Neuzeit. Bis Ende des Mittelalters enthielten die Sammlungen fast ausschließlich Bücher, vereinzelt hier und da auch Urkunden, Münzen und Kunstwerke. Später wurden hauptsächlich Naturmerkmale, Gegenstände entartet leidet der Amateur-Sammeler, der bis zur Lächerlichkeit übertriebene Sport gestaltet sich zur Sammelwut; diese sucht alles Mögliche zusammenzutragen, von Briefmarken, Ansichtspostkarten, Bahnbillets an bis zu den Spitzen der höchsten Berge.

Daß die Erfindungen unserer Zeit nicht so plötzlich verschwinden werden,

ist eine Daseinsbedingung geworden, deren Verlust den Untergang Tausender und die bleibende Schwäche der Staatsgewalt gegenüber einem Nachbarstaat, welcher sich die frühere Kulturhöhe bewahrt, zur Folge haben würde. In diesem Umstande liegt die hauptsächlichste Bürgschaft für den Bestand der zeitgenössischen Kultur und die Berechtigung auch von dem kommenden Jahrhundert einen Fortschritt der Zeit zu hoffen.

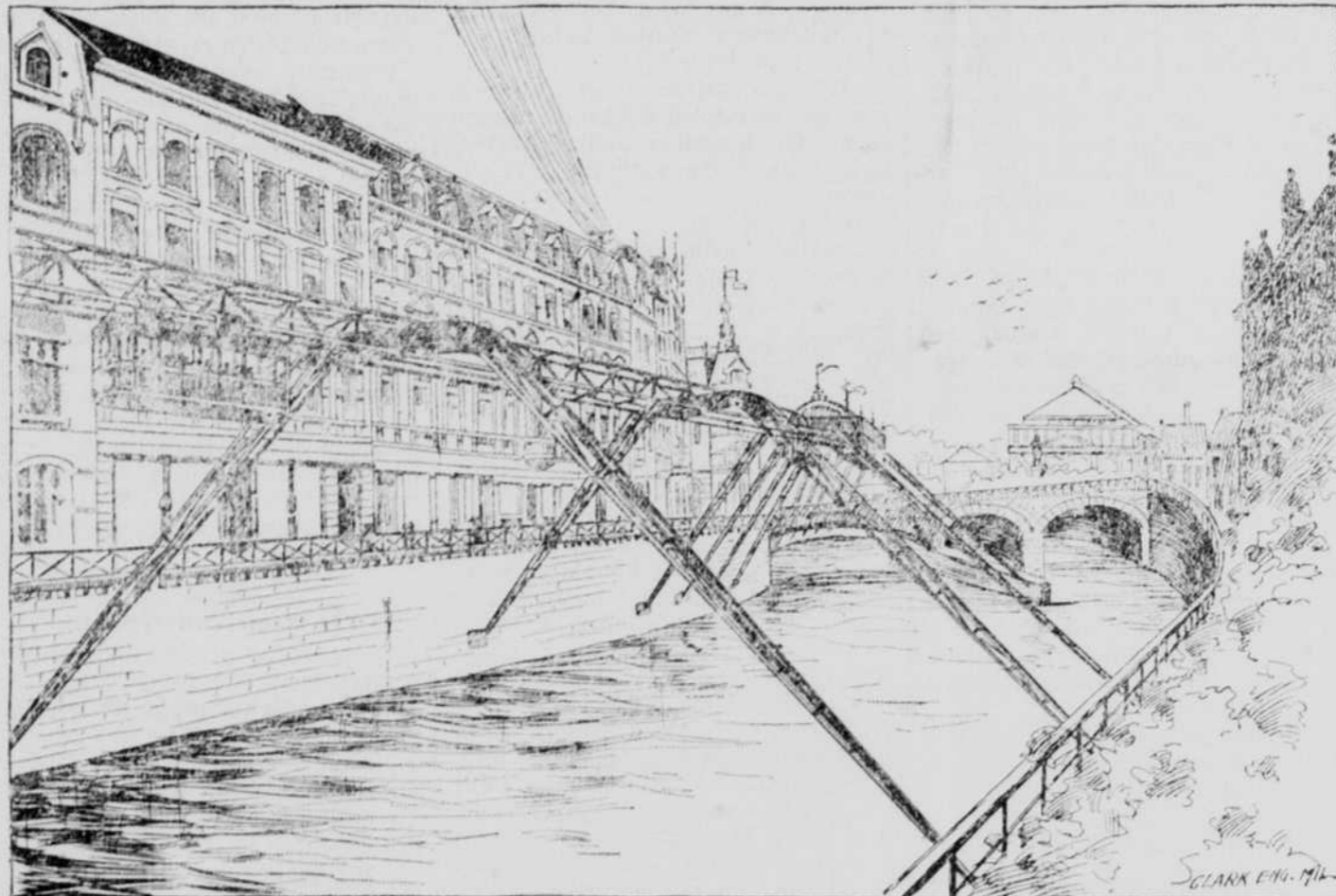
Die elektrische Schwebbahn in Elberfeld-Barmen.

Von Arthur Biewer.

Die beiden emporstrebenden Städte Elberfeld und Barmen sind durch eine elektrische Straßenbahn miteinander verbunden, die jedoch für den immer lebhafter sich gestaltenden Verkehr nicht mehr ausreicht. Schon längst hatte sich das Verlangen nach einer besseren Bahnverbindung bemerkbar gemacht, und es war auch schon vor Jahren eine Hochbahn geplant worden, wie sie gegenwärtig in Berlin von der Firma Siemens und Halske errichtet wird. Diese Hochbahn sollte über dem Flußbett der Wupper angelegt werden; da sich jedoch die Aufstellung der Stützen mitten im Flußbett nicht umgehen ließ und die Hochwassererhältnisse der Wupper keinen gefahrlosen Betrieb gewährleisten, so ließ man das Project wieder fallen. Da tauchte das Schwebbahnsystem Eugen Langen's auf, das für den in Rede stehenden Zweck vorzüglich geeignet erschien, und so wurde denn die Anlage einer Hochbahn nach diesem System beschlossene, deren Bau nunmehr bereits flott fortgeschritten.

Die Baukosten der zweigleisigen Hochbahn sind auf 8 bis 10 Mill. M. veranschlagt und für die Vollendung zwei Jahre Bauzeit in Aussicht genommen. Die Bau-Ausführung wurde der Würzburger Maschinenbau-Aktiengesellschaft übertragen.

Viele merkwürdige Einrichtungen in der Pflanzenwelt zur Verbreitung der Samen oder Früchte sind in den letzten Jahrzehnten bekannt geworden. Die Untersuchungen des russischen Gelehrten Kanaikin haben unsere Kenntnisse auf diesem Gebiete noch um einen feineren Natur nach einzig dastehenden Fall bereichert. Die Torfmoose, die in jedem Moor in ungeheurer Menge auftreten und für uns von großer Bedeutung sind, da sie das Hauptmaterial zur Torfbildung geliefert haben und noch liefern, entwickeln, wie alle Moose, Kapseln, die mit Sporen gefüllt sind. Jede Kapsel ist durch einen Deckel verschlossen, welcher bei der Reife mit hörbarem Geräusch abspringt, woraus sich aus der Kapsel ein gelbliches Sporenmölkchen erhebt. Die Ursachen des Aufspringens der Kapseln hat Kanaikin ermittelt. Innerhalb der Kapsel ist nämlich stark comprimierte Luft enthalten, welche unter einem Druck von etwa drei Atmosphären steht. Wenn nun die Kapsel eintrudelt, überwindet dieser starke Druck den Zusammenhalt zwischen dem Deckel und der Wandung der Kapsel, der Deckel wird abgesprengt, und die entweichende Luft reißt die Sporen heraus. Der Deckel wird dabei mit großer Gewalt fortgeschleudert, so daß er dem erlösten Besäuerer, der sich zur Betrachtung des ganzen Vorganges büßt, ins Gesicht fliegt.



Elektrische Schwebbahn zwischen Elberfeld und Barmen.

mit die des Altertums während der Völkerverwanderung, dafür bietet die praktische Bedeutung der ersten Gehwehre, Erfindungen des Altertums, wie etwa die Wassermühle, das Vergrößerungsglas, die Voranette für Krückerzüge u. A., fanden keine allgemeine Anwendung und wurden kein Bedürfnis der Menschheit. Deshalb ist es erklärlich, daß diese Sachen noch vor dem gänzlichen Verfall der alten Völker bereits in Vergessenheit gerieten. Aber selbst eine antike Erfindung, deren Bedeutung den Zeitgenossen so einleuchtend, daß sie ausnahmsweise den Namen des Erfinders aufbewahrten, nämlich die von Sergius Orata im Jahre 80 v. Chr. erfundene Luftbelegung ging wieder verloren. Für die Römer zwar war diese Heizung in den festeren Gegenden Bedürfnis geworden, die erobernden Germanen aber benutzten die in Pannonien, am Rhein, in England u. s. w. vorhandenen Luftbeheizanlagen, soviel wir wissen nichts. Hin und wieder hört man die Behauptung, die antike Kultur würde sich erhalten haben, wenn im Kriegswesen eine einschneidende Erfindung, wie etwa die einer Feuerwaffe, gemacht worden wäre. Eine solche Annahme erscheint unbegründet. Bei verbesserten Waffen hätten sich die einzelnen Gebiete des Römischen Reiches gegenseitig um so gründlicher zerfleischt und die nordischen Eindringlinge hätten die entartete Ueberbleibsel ebenfalls vernichtet, vielleicht allerdings etwas später, nachdem die verbesserte Waffentechnik auf die Barbaren übergegangen war. Die Erfindungen unserer Zeit greifen im Gegensatz zu den antiken wesentlich in das Leben ein. Die Erhaltung des Bestandes der Eisenbahnen, der Dampfschiffe, der Fernschreiber, der Druckmaschinen, der Zündhölzer u. s.

Die schräg gestellten Stützen, die je nach den Krümmungsverhältnissen der Wupper in Entfernungen von 15 bis 25 Mtr. (etwa 50—80 Fuß) auf besonders fundierten Auflagern an den Ufern ihren Fußpunkt haben und in ihrem oberen Theil durch horizontale Träger in dieser Lage gehalten werden, sind wiederum untereinander durch ein Längsträger System verbunden und stellen so den Bahnkörper dar. Die ganze Bahnstrecke ist etwa 13 Kilometer (etwa 8 Meilen) lang; auf einer kleineren Streckenlänge treten an Stelle der schrägen portalartigen festsitzenden Stützen. Die Haltestellen werden so angeordnet, daß sie von den Wupperbrücken aus durch Treppenanlage erreichbar sind. Sie verteilen sich in der Weise, daß auf jede Strecke von 500 bis 600 Meter (etwa 1650—2000 Fuß) eine Haltestelle kommt. Die Wagen fassen 50 bis 60 Personen und hängen pendelartig auf den unter dem Längsträger System montirten Kopfschienen. Die Laufachsen der Räder ruhen in beweglichen Drehscheiben, damit auch bei kleinen Krümmungen das schnelle Dahingleiten der verhältnismäßig langen Wagen nicht beeinträchtigt wird.

Die Sicherheit des Betriebs ist ungleich höher als bei jeder anderen Bahnanlage. Ein Herabstürzen der Wagen ist ausgeschlossen; bei einem etwaigen Vorfalle treten Greifvorrichtungen in Thätigkeit, und Gegenrollen hindern ein zu starkes Schwanzen der Wagenkasten. Bei der Höhenlage des Bahnkörpers wurde darauf Bedacht genommen, daß die Wagenunterlage ungefähr 5 Meter (etwa 16 1/2 Fuß) über der Flußbahn der treuenden Brücken liegt. Die Fahrgeschwindigkeit bei elektrischem Betrieb wird ungefähr 40 Kilometer (etwa 25 Meilen) in der Stunde betragen.

Eisenbahnpoesie.

von Friedrich Feinburg.

Dieser Tage wird die Jungfrau-bahn eröffnet. Noch nicht die ganze Bahn; nur erst das offen gehende Stück bis zum Eigerletcher. Aber die Sache wird sicher vollendet werden. In der Formel, dem Verhältnis von Geld, Kraft, Zeit und Widerstand ist der Fall bereits erledigt. Die Electricität, die als Mädchen für alles dient, die wärmt und kühlt, die leuchtet und leuchtet, ist am Werk. In einigen Jahren wird der Zug, wie der Schornsteinfeger dem Kamin, dem Gipfel der Jungfrau entspringen. Und die Kesselflektoren, die auf der Spitze geplant sind, geben das Spielzeug ab, mit dem die Electricität sich ihre müßige Zeit vertreiben wird, wenn sie Radis 'dre Scheine über die Gletscherwelt, über die ganze Schweiz bis nach Deutschland und Italien spielen läßt. Diese Electricität wird bekanntlich von der Bergwelt selbst gestellt, der so an die Rieten geoffenen wird. Es sind die Wasserfälle des Lauterbrunnner Thales, die zu ihrem Dienst gepreßt sind.

Ein Stück alter Welt ist so im Entstehen, ein Stück neuer Welt erlosch sich. Das Herz ist um Vieles konservativer als der Verstand. Das Unterbewußte, Heißes, das den Gipfel der Jungfrau umschwebte, ist eine der poetischsten Vorstellungen der Vergangenheit gewesen. Die Promenade auf der Jungfrau wird in einigen Jahren so banal sein wie der Speisesaal eines großen Schweizer Hotels. Man wird sich telegraphisch ein paar Meter Raum zum Sonnenaufgang sichern. Aber unsere heutige Zeit marschirt mit dem Inge-

neur. Der Ozean wird ja auch von Luxusdampfern durchzogen und hat auch an seiner Poesie nichts eingebüßt. Die Luxusdampfer, die nach New York gehen, beschäftigen ihre Passagiere so viel mit Essen und Toilettemachen und Plätzen, daß das Meer sehr in den Hintergrund tritt. So Mancher nimmt überhaupt nur Notiz von ihm, wenn es sich abetierlich mit der Seebrantheit meldet.

Jedenfalls werden die, die nur in der Sammlung und Stille die Poesie der Gebirgswelt genießen, die sich den höchsten Genuß erkämpfen, nicht erlaufen wollen, sich in Zukunft andere Ziele setzen müssen als die Jungfraugruppe. „Excelsior“, dieser Drang nach oben wurzelt unerschütterlich in der Brust von Völkern. Sie werden andere Stätten suchen, um dem Genügte leisten zu können. Die Romantik selbst wird langsam nachkommen, auch ihre Formen sind nicht unabänderlich, sie passen sich neuen Kulturereignissen an, wenn auch ihr tiefster Sinn je nach den alten, überlebten zieht. Wie tomsch erschien den Zeitgenossen der Posttische dieses Transportmittel, wie banal! Und welcher poetische Zauber liegt jetzt für uns in den Klängen des Posthorns, das an den Bergwänden widerhallt?

Auch der Eisenbahnzug hat schon seine Poesie, seine Romantik. Ich habe sie gelernt bis in das Tiefste erschütternd gefühlt, als der Eisenbahnzug auf dem Zug an mir vorbeiführte, der die Leiche der ermordeten Kaiserin in die Gruft nach Wien brachte. Aber auch welche Anzerrnung!

Der Wallenfädler See hat in seinen klaren, hell sich aufhimmelnden Wänden selbst bei hellem Sonnenschein etwas Finsteres, Grimmes, man könnte sagen, etwas Menschenfeindliches. Auf dem Hintergrund der von jenseits herüberkarenden Felswand sah ich bei einer kleinen Station der Bahn, wo wir warteten, einen im hellsten Lichterglanz langsam heranziehenden Luxuszug. Die rothen Lichter der Prochlokomotive funkelten. Aus den Fenstern der Waggons, die alle überhängt waren, fielen die Kessler in die dunkle Umgebung. „Es ist der Zug der Kaiserin!“ sagte Jemand, und ein Schauer ging wohl durch alle Gemüther.

Im ersten Wagon sah das Trauergefolge, in tiefes Schwarz gehüllt, die Frauen in langen Trauerkleidern. Die arme Kaiserin, die keine so liebes hätte vielleicht die Verse ihres Poeten zitiert:

„Die verummten und verstummen Leidenhüter sitzen drin.“

Aber sie wird ja Niemanden und nichts mehr citiren. Dort in dem Wagon stand, mit Blumen überdeckt der Katafalk mit der Hülle der so schändlich und gräßlich Hingemordeten. Ein anderer Wagon war randvoll mit Blumen und Kränzen gefüllt.

Und der ungeheure Schicksalschlag äherte nochmals durch alle Gemüther. Und doch, auch das Leben fordert seine Rechte. Dem feierlichen Trauerzuge war noch ein Küchewagen eingereiht, wo die weißen Gefellen an ihren Kaffeetischen hantirten.

Wie ein Trauermantel senkten sich die grauen Abenddünste um die weißen Felsenmauern, die das Bild umrahmten. So fuhr der Zug langsam und gespenstlich, fast lautlos weiter, bis er hinter der Felsenecke verschwunden war. Es ist symbolisch für das ganze Leben der Kaiserin, daß auch ihr Weg nach der Gruft eine Reisefahrt war. Ruhe und rastlos durchwanderte sie leit langsam die Welt. Was fachte ihre Seele in diesem ewigen Wechsel, oder welchen Gedanken wollte sie entschießen? Wer irgend gereift ist, der ist der Kaiserin sicher des Desteren begegnet. Zuletzt hatte ich sie in Mentone gesehen, wo sie auf Kap Martin nahe bei der Villa der Kaiserin Eugenie wohnte. Man konnte die beiden kaiserlichen Frauen oft zusammen prominenten sehen. Kaiserin Eugenie gebüht, hüftällig und wie nur mit unausgelegter Anstrengung sich hinschleppend, die Kaiserin Elisabeth, die Schnellkraft ihres Schrittes mühsam juridhaltend, stolz und aufgerichtet. Wer die beiden Frauen zusammen sah, sie, die beinahe gleichzeitig die mächtigsten Throne Europas bestiegen hatten, nicht nur die größten, sondern auch die schönsten Frauen ihrer Reiche, konnte sich dem tragischen Eindrud nicht entziehen, daß diese schwarzen Gestalten jetzt zu den unglücklichsten ihres Geschlechts gehörten. Beide durch den Verlust der „in-jonen Söhne in den Lebenshoffnungen gekrohen. Man konnte zweifelhaft sein, wem man das größere Maß von Unglück zuerleihen sollte. Seitdem hat das Schicksal die Wege des Unglücks für die Kaiserin Elisabeth gesent. Was kann mir nach solchem Verlust, wie der Tod des Kronprinzen Rudolf, noch geschehen? mag sie gedacht haben. Da verbrannte in Paris ihre Schwester, die Herzogin von Auenon. Die Kur in Raubheim soll der Kaiserin gut gethan haben. Dagegen lauteten Rach-

richten über die Gesundheit Eugeniens so schlimm, daß die Neurologie schreibe sich schon an die Arbeit machten. Doch Kaiserin Eugenie lebt noch immer, und Kaiserin Elisabeth lag in dem blumenüberfüllten Katafalk des Eisenbahnzuges, in dem sie zur ewigen Ruhe einfuhr.

Doch ich möchte von der reizvollen, für alle Männer so bezaubernden Erscheinung der Kaiserin nicht unter diesen dunkeln Schatten Abschied nehmen. Lieber rufe ich mir je zurück, wie ich sie beim Hofkonzert in der Burg sah, als Kaiser Wilhelm der Zweite zum ersten Besuch in Wien eingetroffen war. Sie hatte ihre stolze Einfachheit verlassen, um den kaiserlichen Gast zu ehren. Nach Schluß des Konzertes führte sie eine Unterhaltung mit Kaiser Wilhelm, deren Dauer selbst die anlanges geduldige Stehen gewöhnliche Hofgesellschaft auf die Probe stellte. So schlant und aufgerichtet, so hellen leuchtenden Auges stand sie da, so lebhaft bewegt war ihr Mienenpiel, daß die Jahre spurlos an ihr vorbeizugegangen schienen. Immer noch die glänzende und die gewinnendste Erscheinung ihres Hofes. Aber noch lieber rufe ich mir zurück, wie wir in Aofru auf ihren Spuren wandelten. Der österreichische Generalkonful vor-ten, ein geistvoller homerischer Forscher, hatte Kaiserin Elisabeth ganz in den Dunstkreis gezogen, mit dem er Odyfseus und sein Athana zum Mittelpunkt seines Denkens und Dichtens gemacht hat. Dort erschleht sich ihr der griechische Sänger und seine Welt. In seiner unsterblichen Schönheit erschließen sich ihr Geist und ihr Gemüth. Homer und Heine waren die Geister, die am tiefsten in ihr wirkten. Und unter dem Geleite dieser Schatten mag ich sie gern entschwinden sehen.

Wenn die Tragik zum Wesen der Poesie gehört, ja es vielleicht bildet, so ist offenbar keine Gefahr vorhanden, daß sie von dieser Erde verschwindet, auch wenn die Schweizer ihre gesammten Berge mit Hotels bestücken und mit Eisenbahnen bestücken. Der menschlichen Seele bleibt doch das Stühwort: Excelsior. Und die Flügel der Phantasie lassen auch die banalisierte Jungfrau tief unter sich.

Zur Eröffnung der Jungfrauabahn läßt die Gesellschaft grundsätzlich keine Frauen zu. Ausgesucht zur Eröffnung der „Jungfrauabahn“.

Die Handelsmarine.

Die Hebung der amerikanischen Handelsmarine aus ihrer gegenwärtigen Unbedeutendheit im überseeischen Verkehr zu ihrer früheren Bedeutung auf den Meeren der Welt ist nationales Programm. Es läßt sich in keine Parteiplattform einsperren, denn keine Partei hat das Recht, einen Wunsch zu monopolisieren, der mit dem Wachsen unseres auswärtigen Handels im ganzen Volke wieder mächtig entstanden ist. An regem Unternehmungsgeist zur Verwirklichung desselben fehlt es nicht, auch nicht an Kapital, sobald demselben einige Aussicht auf profitable Verwendung gegenüber dem ausländischen Wettbewerb gegeben ist; wie aber diesem zu begegnen, das ist die schwierige Frage. Der Congreß wird versuchen müssen, über eine vernünftige Lösung in's Reine zu kommen, unter den verschiedenen in Vorschlag gebrachten Mitteln zu wählen.

Eins derselben ist die Aufhebung des Verbotes, im Ausland gebaute Schiffe zu kaufen und unter amerikanischer Flagge zu führen. Ein anscheinend sehr einfacher und bequemer Weg. Dagegen aber steht das Bedenken, daß darunter der einheimische Schiffbau, der sich mit demjenigen irgend einer Nation messen kann, durch den Wettbewerb der billigeren Herstellungs-methoden des Auslandes leiden würde. Ein anderer Vorschlag befürwortet die Wiedereinführung der Unterscheidungszeichen, wie sie früher bestanden haben, monach Waaren, die in fremdländischen Schiffen eingeführt werden, einen höheren Eingangszoll bezahlen würden, als solche, die in amerikanischen Schiffen kommen. Die Idee ist an und für sich richtig. Aber das Mittel würde entsprechende Unterscheidungen im Auslande zur Folge haben, es würde gegen fast alle Handelsverträge mit anderen Nationen verstoßen. Um diese nicht zu verletzen, könnten wir den amerikanischen Schiffen einen Nachschuß gewähren. Damit würden aber die Zollmaßnahmen geschwächt und das Ausland mit Rückvergütung für den eigenen Handel Folge leisten. Es wäre der nächste Schritt zur direkten Subsidierung, die mit der Marine-Reserve beginnt. Die Maßregel ist aber im Volke nicht populär. Es müßte erst dafür gewonnen werden, daß es für das Gesaminteresse besser ist, aus den Einkünften eine bestimmte Vergütung an die Aebder zu bezahlen, als etwa dreihundert Millionen Dollars als Frachtagelöhnen an die ausländischen Schiffbesitzer. Die Frage des geeignetsten Mittels ist für die gesetzgeberische Weisheit keine leichte, irgend eine Form aber wird gefunden werden müssen, den amerikanischen Schiffbau-Interessen gleich günstige Bedingungen mit denen des Auslandes zu schaffen.

Die in Argentinien lebenden Spanier haben über drei und eine halbe Million zu den Kriegskosten beigetragen. Wo solche Mittel sind, wird die patriotische Anhänglichkeit nicht ohne Einfluß auf die Stimmung der gesammten Bevölkerung sein. Viele Freunde werden die Ver. Staaten da nicht zählen.