

Welt und Leben unter der Lupe editorialer Betrachtung.

Immer noch Polygamie.

Vom Mormonenthum hat man hierzulande lange nichts mehr gehört. Seit Utah Staat geworden und Kolonien unzufriedener Anhänger der Kirche der letzten Tage ins Ausland gezogen sind, um dort ungestört in Polygamie zu leben, haben die Leiter versichert, daß die lügerliche Gesellschaft des Staates streng den Gesetzen des Landes folge und die Vielehe entlag habe, gerade wie dies durch das Edmunds-Gesetz für das Territorium vorgeschrieben war, nur die kirchliche Gemeinschaft besthe weiter, aber unter strengem Ausschluß des von der öffentlichen Meinung verpöbten Brauchs. Man hat das für bare Münze genommen; nun aber kommen aus England Beschwörungen, die das Verhalten der Mormonenkirche doch in verächtlichem Lichte erscheinen lassen. Auch aus Dänemark und anderen Ländern kommen Berichte, die das bestätigen. In England, in Irland, in Schottland und in Wales haben neuerdings Massenversammlungen stattgefunden, in denen die Verurteilung der Mormonen aus dem Lande gefordert wird. Das Parlament wird sich mit der Angelegenheit zu beschäftigen haben. Die Aufregung hat sich vermahen heftig geäußert, daß Joseph F. Smith, das gegenwärtige Oberhaupt der Kirche, sich veranlaßt gesehen hat, einen offenen Brief an das englische Volk zu richten, in dem er das Fortbestehen der Polygamie entschieden in Abrede stellt. „In den neun Jahren, in denen ich die Leitung der Kirche führe“, sagt er darin, „hat kein verheirateter Mann eine zweite Frau nehmen dürfen und kein verantwortlicher Geistlicher eine polygame Ehe eingegangen, ohne exkommuniziert zu werden.“

Die Erklärung wird aber nicht als zufriedenstellend aufgenommen. In den Massenversammlungen wurde die Behauptung aufgestellt, daß die das Land durchziehenden Missionare nicht nur in Vielehe leben, sondern sie auch predigen, „für die Erde wie für den Himmel“. Auch wird die Beschuldigung erhoben, daß viele vermählte Wöchnerinnen heimlich nach Utah geschickt worden sind und daß Tausende von englischen Unterthanen, zum Teil weiblichen Geschlechts, nach Utah auswandern, um dort in Vielehe zu leben. In den Beschüssen wird erklärt, es sei Pflicht der britischen Regierung, die Frauen von der Entwürdigung, die ihrer in Utah harzt, zu schützen.

Die Mormonen haben in England zweiundzwanzig Kirchen mit einer Mitgliederzahl von 85.000. Die nach Salt Lake alljährlich gesandten Zehntenabgaben belaufen sich auf über 25.000. Mehr als dreihundert Mormonen-Missionare sind im britischen Reiche thätig. Die Erklärung des Präsidenten Smith, worin er das Bestehen der Vielehe positiv in Abrede stellt, entspricht der Wahrheit nicht. In einer Rede, die er bei der einundachtzigsten Tagung der Kirche hielt, gab er zu, daß in dem abgelaufenen Jahre einhundert Vielehen geschlossen worden seien, allerdings unter Verletzung der Gesetze der Kirche, immerhin aber, wie er sichlich, derart, daß die Leiter der Kirche darum wußten. Bezeichnend waren auch seine Angaben, daß die Mormonenkirche die höchste Geburtsrate in der Welt nachweisen könne, die niedrigste Sterberate und die wenigsten Ehescheidungen. Woraus man schließen könnte, daß die Aeltesten der Kirche zwar äußerlich sich den Anschein genauer Befolgung der Gesetze geben, daß sie aber ein Auge, oder beide, zu drücken, wenn in ihren Gemeinden Vielehe noch wie vor getrieben wird. Dagegen einzuführen, liegt zur Zeit dem dritter Ältester Anlaß vor, man wird eben abwarten, wie sich die Bewegung in England gestaltet.

Chinesische Eisenbahnpolitik.

Der chinesische Eisenbahnerlaß, dessen Kennzeichen die Ägide „Extrem-Orient“ vermittelte, gehört zu den interessanteren und wichtigsten Dokumenten des jungen China. Wir haben ja in letzter Zeit verschiedene Mitteilungen aus dem Reiche der Mitte gehört, die erfreulich klangvoll und von hartem zielbewußten Streben nach kraftvollem Vorwärtsschreiten Zeugnis ablegten. Die Energie, die man in den mandchurischen Provinzen entwickelte, der Eifer, den man auf die Umwandlung des absoluten Regimes in eine konstitutionelle Monarchie verwendete, alle die kleinen und kleinsten Zeichen des Aufstrebens und Wachstums der chinesischen Nation werden jetzt erdang durch diesen Erlass, der ein Beweis politischer und wirtschaftlicher Reife ist. Das Kaiserreich China litt bisher und leidet noch heute unter seiner Größe. Von Kanton nach Peking ist der Weg recht weit, und das Gezeuch treibt nur langsam durch den sanftigen Katerkanal. Von Tschefan und der tibetischen Grenze bis zur Zentrale Peking ist der Weg aber noch weiter, und die Karawanen ziehen sich langsam durch die sanftigen Ebenen und hohen Berge. Rein Wunder, daß die weiten Entfernungen und schlechten Verkehrsver-

hältnisse dem Reiche politischen Schaden brachten. Der Bischof von Kanton war unbeschränkter Herrscher in seinem Reiche. Wenn die Zentralverwaltung beschloß, garnicht die Mittel, ihn zu bändigen oder mit Waffengewalt seine Machtgelüste zu brechen. Und wenn von Tibet Stück um Stück abdrückte, wenn an den Grenzen Räuberbanden die wenigen Straßen unsicher machten, wenn Handel und Verkehr unterbunden wurde, so war die Regierung ebenso machtlos, weil derartige Nachrichten sie nur spät erreichten. Man hat dem Reiche der Mitte oft in Wort und Schrift gesagt, daß die Anpassung in moderne Zivilisation und Technik das einzige Mittel sei, um es aus der Ungarung durch Japan und Rußland zu retten und es lebensfähig und selbständig zu machen. Man hat der vorherrschenden Mandschu-Dynastie ebenso oft gerathen, ihren wankenden u. besonders vom politisch lechteren Süden her bedrohten Thron durch straffere Zivilisation und durch Wege- und Bahnbauten zu festigen.

Aber der konservative Geist, der im Chinesenthum steckt, hat alle Warnungen in den Wind geschlagen. Während Rußland die gewaltige transsibirische Strecke baute und jetzt schon am Projekt einer Amurbahn arbeitet, während in Japan das Eisenbahnnetz noch dichter und enger wurde, und das kleine energische Inselvolk schon Korea und die Mandchurie mit modernen Eisenbahnen versieht, die ihnen militärisch und kulturell großen Vorsprung sichern, mußte dem erstarrten China von den Fremden die Bahn gegen abgerungen werden. Die Deutschen bauten die Bahn nach der Provinzhauptstadt von Schantung, nach Tsinanfu, die Franzosen die Peking-Hangfobahn. Die Engländer sind mit der Hongfo-Kantonbahn am Werk und haben den Schienenweg von Schanghai nach Nanjing vorgeschoben. Recht spät, erst in den allerletzten Jahren, erkannte China, was auf dem Spiel stand und baute ganz aus eigenen Mitteln, und wie selbst scharfe Kritiker anerkennen, ganz vortrefflich seine Bahn von Peking nach Kalgan in die Mongolei, brachte die Peking-Hangfobahn in seine Verwicklung und konfessionierte den Deutschen und Ausländern den Bahnweg von Tientin nach Peking. Im nächsten Jahre wird man also von Peking über das wichtige Tsinanfu nach dem unteren Yangtse laufend, nach Nanjing fahren können, wie man jetzt schon Peking an den oberen Yangtse in das Zentrum der heutigen chinesischen Industrie nach Hankow fahren kann. Aber noch fehlt das wichtigste Mittelglied der Kette, die Hankow-Kanton-Strecke. Offenbar meint der kaiserliche Erlass, der von dem Befehl dreier wichtigen Eisenbahnen spricht, damit die Linie Tientin-Peking-Kanton, die Linie Tientin-Peking-Wukow (Nanking) und die nach zu bauende Linie in der Mongolei, die heute von Peking nach Kalgan führt. Das ist also die große, das ganze Reich durchziehende Nord-Süd-Strecke und die beiden Strecken, die von Peking aus nach Südosten an das Meer und nach Nordosten in die Mongolei führen. An den Bau der großen Westostbahn von Kalgan nach Peking denkt er wohl mit Recht noch nicht.

Der Erlass hebt ganz richtig die politische Bedeutung dieser Bahnlücken hervor, die die Zentralisation der Regierung und Verwaltung und die strategische Bewachung des Reiches und seiner Grenzen erleichtern soll. Er verweist aber auch nicht, gebührend die wirtschaftlichen Ziele der Entwicklung und Förderung des Handels sowie die Bekämpfung der das Reich entervendenden Hungernöthe zu erwähnen. Daß das Reich die Hauptlinien in Staatsbesitz haben soll, ist ohne weiteres klar und verständlich. Mit Privatgesellschaften, die von Chinesen gebildet sind, hat man, wie der Erlass lächelnd und vorsichtig andeutete, wenig Erfolg gehabt. Wohl wurden Gesellschaften gegründet und das Kapital gezeichnet. Wenn es aber an das Einrufen solcher Kapitalien ging, verlagte der ganze Apparat. Es gab ein jämmerliches Hin- und Her, dabei trieb der Chauvinismus die wildsten Blößen und verkehrte die Provinzial- und Zentralregierungen, im Ausland Anleihen zu Bahnzwecken zu machen, weil man dem blinden Volk demagogisch einredete, Eisenbahnen bereicherten nur die Fremden und entzogen dem Land Geld und Kraft. Man gründete verangelt chinesische Gesellschaften und sagte der Regierung: Seht, was die Fremden können, können wir auch. Der Erfolg lehrte das Gegenstück, und wenn nun der kaiserliche Erlass alle derartigen Eisenbahn-Gesellschaften energisch und kurzer Hand aufhört, so kann man darin ein gutes Zeichen der Selbstständigkeit sehen. Der Erlass redet eine kräftige Sprache, indem er alle als Aufrührer mit irdenen Straßen bezieht, die gegen diese Anleihen der Regierung haubeln, denn zweifellos weiß die Regierung, daß die Unkenntnis zu der sie sich durchsetzen hat, noch keineswegs aus nur von den Alergelehrtesten im Reiche geteilt wird. Um so erfreulicher ist deshalb die Energie, wenn jetzt das Finanz- und Verkehrsministerium allein ohne alle schädlichen Nebenregierungen die Eisenbahnen vorbereiten. Dann wird diese Grundfrage in der chinesischen Entwicklung wohl bald wieder ihrer Lösung entgegengeführt werden.

Zwei Jahre Hansa-Bund.

Am 12. Juni waren zwei Jahre vergangen seit der Gründung des Hansa-Bundes für Gewerbe, Handel und Industrie. In der damaligen Zeit der Kämpfe um das suum cuique im Wirtschaftslieben fand sich der deutsche Gewerbestand mit freudigem Optimismus zu einem Wirtschaftsbund zusammen, dessen Aufgabe es sein sollte, für das wirtschaftliche Gleichgewicht der einzelnen Erwerbsstände im Deutschen Reich in der richtigen Weise einzutreten. Damit war ein Gedanke verwirklicht, der in unserer Zeit wirtschaftlicher Organisation in der Luft lag. Der Druck der Gegner einer machtvollen Entwicklung der deutschen gewerblichen Produktion und des ihr gebührenden Einflusses im Staatsleben erzeugte denjenigen Gegenstand in allen Kreisen der Industrie, des Handwerks, des Handels und der Angestellten, der erforderlich war, um den Zerfallungsstufen die einige Zerfall des deutschen Gewerbestandes gegenüberzustellen. Die Zeiten können als überwunden angesehen werden, wo das Prinzip des Divide et impera wesentliche Erfolge für die Gegner mit sich bringen konnte. Sonach ist die Grundlage, auf der sich der Hansa-Bund aufbaute, als ein Zeichen zunehmenden politischen Verständnisses und wachsender staatsmännischer Reife des deutschen Gewerbestandes anzusehen. Man hat, aus der Taktik der Gegner lernend, seine Geschichte in eigene Hände genommen. Die äußere Arbeit des Hansa-Bundes ist gekennzeichnet durch seine 57 Landes- und Bezirksgruppen, 634 Ortsgruppen und 1500 Vertrauensmänner in den Orten, wo keine Zweigorganisationen bestehen. Die Mitgliederzahl ist stetig im Wachsen. Die Mitgliederlisten sind abgeschlossen, die vorhandenen gewesenen Doppelmitglüder sind getilgt, und 250.000 einzelne Mitglieder konnten gezählt werden. Rund 740 große wirtschaftliche Verbände aus der Industrie, dem Handwerk, den Detailhändlerkreisen, dem Handel, den Angestellten sind dem Hansa-Bund angeschlossen und haben somit den Hansa-Bund zum größten deutschen Verband der Verbände entwickelt. Bei der Mitgliederzählung sind diese wirtschaftlichen Verbände nur als Einzelmitglieder gezählt worden. Mit Ausscheidung aller allgemeinen parteipolitischen oder konfessionellen Auseinandersetzungen wird die Zukunft der Hansa-Bundes auch weiterhin zu leisten sein. Fortritt in re und suaviter in modo, das ist die Richtlinie für die äußere Sebarung der Politik des Hansa-Bundes, von welcher sich dieser nicht abbringen lassen wird. Ueber Hochmuth und Dünkel der Rassen hinweg verlangt der Hansa-Bund die Anerkennung des kaufmännischen Geistes im öffentlichen Leben des Deutschen Reiches, das heißt die verständnisvolle Würdigung praktischer kaufmännischer Erfahrungen und Lehren, wo sie am Platze sind. Er tritt ein für das allgemeine Prinzip, daß die gewerbliche Arbeit als solche für ebenso vornehm und staatshaltend angesehen wird wie jede andere ehrliche Arbeit. Dieses soziale Programm läßt sich in zwei Jahren nicht verwirklichen. Die gute Sache des Bundes ist aber zu einem Bestandtheil des deutschen Volksempfindens geworden. Darum gehört ihr die Zukunft! (Köln 31g.)

Luftschiffahrt-Gesetze.

Das erste umfassende Gesetz zur Regulierung der Luftschiffahrt ist in Connecticut vor kurzem in Kraft getreten. Das Gesetz verfügt die Registrierung aller Flugmaschinen und die Lizenzierung aller Piloten. Irgejemand darf eine Flugmaschine oberhalb seines eigenen Grund und Bodens tummeln, oder über dem Gelände, dessen Eigentümer ihm gefahrt, allein wer darüber hinaus fliegen will, muß sich die Lizenz verschaffen. Die Ausfüllung dieses Verabreichens, hat den Hals zu brechen, ist dem Staatssekretär übertragen, der sie auf die Empfehlung einer Behörde, bestehend aus kompetenten Richtern, gewähren soll. Der Piloter wird durch das Gesetz zur alten Schwaben weisheit gemacht, indem irgend eine Person erleidet durch Verletzungen, die durch irgend ein Luftzeug veranlaßt sind, eine Haftung, die Schadenersatz für beschädigtes Eigentum, z. B. eingeschlagene Dächer, abgerissene Schornsteine u. s. w. auszusprechen scheint. Auch kann die Lizenz an Personen ohne Prüfung ausgestellt werden, die von einer aeronautischen Gesellschaft von anerkannter Ruhe dazu empfohlen werden. Drei andere Staaten, California, New York und Pennsylvania haben Bills in Betrachtung, die die aeronautik behandeln, doch sind sie nicht so umfassend wie das Connecticut Gesetz. Die California Bill verfügt nur die Registrierung der Flugmaschinen. Die New Yorker Bill sieht die Einsetzung einer zehn Sachverständigen bestehenden Behörde vor, die vom Gouverneur ernannt werden und aus Richtern aeronautischer Gesellschaften bestehen soll, um die Lizenzen an Piloten zu erteilen, nachdem sie diese geprüft haben. Die Pennsylvania Bill verfügt außerdem von Lizenzen an Piloten, die schon solche von aeronautischen Gesellschaften besitzen. Alle diese Bills werden eingebracht, weil sie die Justifikation der Pilotengesellschaften als hinreichend zur Berechtigung von Staatslizenzen aner-

kennen. Ob der Titel berechtigt ist, kann zweifelhaft sein. Die Staatsbeamten selbst sind doch kaum kompetent, um zu entscheiden, ob jemand fähig ist, ein Flugzeug zu manipulieren oder nicht, sie werden sich also immer auf das Urteil anderer verlassen müssen, und da sind doch die Mitglieder der Gesellschaften, die diesen Sport pflegen, naturgemäß die am besten geeigneten Personen. Aber es will fast scheinen, als ob es reichlich frühe ist, breite Grundzüge für Luftschiffahrt Gesetze aufzustellen, es sei denn, daß man die Flieger für den von ihnen angerichteten Schaden haftbar macht. Sonst dürfte es besser sein, mit dem Erfolg von Gesetzen noch etwas zu warten, anstatt jetzt Bestimmungen für Möglichkeiten zu erlassen, die vielleicht nie eintreten.

Gemeindebetrieb in Kanada.

Sind die Kanadier auch heute noch „bessere Menschen“, wie einst der Dichter Seume meinte? Fast scheint es so. Sie haben in einer Anzahl ihrer Städte den municipalen Betrieb öffentlicher Anstalten mit sichtlichem Erfolge eingeführt. Was wir in den Ver. Staaten noch nirgends haben fertig bringen können. Unter allen Städten Nordamerikas, welche sich öffentlichen Besitz und Betrieb öffentlicher Anstalten geleistet haben, ist aber bis jetzt wohl keine so fertig geeignet, durch ihre diesbezüglichen Erfolge Stimmung für diese Idee zu machen, wie die westkanadische Stadt Winnipeg. Noch nicht ganz 25 Jahre wandelt Winnipeg auf dieser Bahn. Die Bewegung begann mit dem Auskaufen der Wasserwerke - Gesellschaft, und man war schon mit den Ergebnissen dieses ersten Schrittes allgemein sehr zufrieden. Wenige Jahre darauf wurde beschlossen, eine städtische Asphalt-Anlage einzurichten; und es sind schon viele Meilen Straßen mit den Erzeugnissen dieser Anstalt gepflastert worden. Aber meistens konnten sich die Angebote der betreffenden privaten Firmen nicht mit den Voranschlägen des städtischen Ingenieurs vergleichen; in einem Fall erhielt eine Firma den Kontrakt, aber sie machte so schlechte Arbeit, daß nach einem Jahre schon die Straße neu gepflastert werden mußte. Der städtische Asphalt beherrschte sich im kältesten und im heißesten Wetter vortrefflich. Außerdem kann die Stadt auch Steinpflaster aus ihren eigenen Steinbrüchen liefern. Was übrigens die Wasser - Zufuhr anbelangt, so sind Vorkehrungen für eine weitere Vergrößerung derselben im Gange. Zwar kann die Anlage in ihrer jetzigen Größe 10 Millionen Gallonen Wasser pro Tag liefern, und es werden derzeit nur etwa 7 Millionen Gallonen gebraucht; aber die Bevölkerung Winnipegs ist in zehn Jahren von 50.503 auf 170.000 gestiegen, und es wird eine mindestens ebenso bedeutende Zunahme für die nächsten zehn Jahre erwartet! Und für Feuer- und Wasserversorgung ist eine besondere städtische Wasserleitung angelegt. Ein besonders wichtiger Akt aber wird in der nächsten Zeit vollzogen. Wirren mit der „Winnipeg Electric Co.“, welche noch neuerdings die Straßenbahn, die Gas-, die Elektrizität- und die Betriebskraft - Gesellschaften in ihren Händen vereinigte, führten zunächst dazu, daß die Bürgerschaft sich durch Abstimmung dafür entschied, eine städtische Kraftstation am Winnipegfluß, 60 Meilen entfernt, zu errichten. Dieselbe wird Anfang Juli betriebsfertig; — mittlerweile aber entschloß sich die besagte Gesellschaft, ihren ganzen Krepel an die Stadt auszuverkaufen. Sie verlangte eine verhältnismäßig niedrige Summe dafür, nämlich \$18.000.000; im Falle das Parlament von Manitoba keine Zustimmung gibt — was für sicher gilt — wird unzweifelhaft ein Handel vollzogen. Die Stadt braucht dann kein Straßenbahnstystem mehr anzulegen, und in Erwartung des Gewinnes, welchen die Gesellschaft, trotz der Abgaben an die Stadt leichtes Jahr erzielt, wird ein Profit von über 11 Prozent an diesen Anlagen ausgerechnet. Bis jetzt haben alle solche Rechnungen gestimmt. Unter den sonstigen öffentlichen Anstalten Winnipegs sei nur noch erwähnt, daß die Stadt eine große Abfallerklärungs-Anlage besitzt, und daß sie bald, in Verbindung mit der Schiffarmachung des Red River, auch eine Werk und einen Abfallplatz haben wird, um Holz aus dem fernsten Norden nach dem städtischen Holzhof zu bringen.

Mit dem Abschluß des obigen großen Handels wird die Stadt schon mehr als 30 Millionen Dollars in öffentlichen Anstalten angelegt haben. Das Telephon - System ist dort gleichfalls in öffentlichem Besitz, jedoch nicht der Stadt, sondern der Provinzialregierung.

Der Voll- und Telephonbetrieb wirkt dem Deutschen Reiche über 120 Millionen Mark Gewinn ab. Hierzu kommen freizeut wir und wie die jungen Sachverständigen, wenn die Postverwaltung zwei genau passende Fächer, füllte dieselben mit Holzmasse und steck nun, wenn ich nur einen Topf in die Höhe setzen will, den passenden geklopften Sad in das leere Loch. Auf diese Weise erspare ich das un-

Haus- und Landwirthschaft.

Der Ausguss. — Ein verstopfter Ausguss gehört zu den Unannehmlichkeiten, die manchmal schwer zu beseitigen sind. Niemals kommt dieser unangenehme Zustand vor, wenn nach dem Aufwaschen ein Stück Soda auf das Ausfließloch gelangt und ein Topf hochendes Wasser darüber gegossen wird. Gut wird es immer sein, zu vermeiden, daß sehr fettiges Spülwasser, Speisereste und Kaffeefatz in den Ausguss geschüttet werden. Vor dem Aufwaschen schabt man die Teller gut ab und fügt diese Tellerreste, sofern sie sich dazu eignen, entweder in das Spül-, das zum Schweinefutter verworfen wird, oder auf den Komposthaufen, oder ins Feuer. Auf diese Weise wird die Arbeit erleichtert, das Wasser bleibt länger rein, und eine Verstopfung des Ausflusses ist ausgeschlossen.

Der Eisstrant muß im Sommer täglich ausgewaschen werden. Man vergesse auch nicht, den Eisbehälter zu reinigen und stelle niemals heiße Speisen in den Strant, sondern lasse sie erst austühlen.

Kaffeetrichter aus Porzellan, die sehr feine Löcher haben, werden durch den feingemahlten Kaffee leicht verstopft. Deshalb ist es gut, gleich nachdem der Kaffee gekocht ist, den Trichter zu entleeren, in eine reine, nur zu diesem Zwecke gebrauchte Schüssel zu legen und mit lauwarmem Wasser zu übergießen. Wenn er so einige Zeit auf einer leichten Stelle stehen bleibt, ist es nur noch nötig, ihn warm und kalt zu spülen.

Ungezieser jeder Art hält sich leichter in tapezierten als in gemauerten oder mit Delfarbe gestrichenen Wänden auf, deshalb sollten alle Schlafstübchen stets gestrichene Wände haben, die in jedem Frühling und Herbst erneuert gestrichen werden.

Ein Bratofen mit sehr starker Unterhitze ist oft sehr unangenehm für die Bereitung von Braten und Kochen, oder Aufläufen, die Oberhitze brauchen. Man kann diesen Uebelstand mitbewerben, wenn man die Platte mit Badsteinen belegt und auf diese die Form oder die Pfanne stellt.

Zwiebelsaft als Klebmittel. Zwiebelsaft ist ein gutes Klebmittel, um Papier auf Metall zu befestigen; die Gegenstände müssen vorher mit Soda abgewaschen werden. Der Zwiebelsaft hält außerordentlich fest.

Reinlichkeit. Kinder sollen sich vor dem Essen die Hände waschen und das Haar glatt kämnen, den Anzug in Ordnung bringen und nach dem Essen die Zähne putzen, mit einem Zahnstocher etwaige Speisereste entfernen und den Mund gut ausspülen. Man soll sein Augenmerk vor allen Dingen darauf wenden, daß sie beim Essen sich manierlich benehmen und weder Mund noch Hände beschmutzen. Wie der Mensch ist, das kennzeichnet sein Wesen; Sauberkeit gerade bei dieser wichtigen Lebensarbeit ist unentbehrlich.

Seng- und Brandflecken aus weißer Wäsche zu entfernen. Die Flecke werden mit kaltem Wasser angefeuchtet (nicht zu heiß), mit Salz bestrichen und an die Sonne gelegt. Nach einigen Stunden sind die Flecke weg.

Finkenflecke entfernen. Ich fleck aus Büchern, Kleidern, Wäsche und dergl., gleichviel von welcher Art die Flecke herkommen, indem ich Wasserstoffsuperoxyd mit etwas Salzwasser vermischt, den Fleck damit wiederholt betupfe und alsdann am Licht trocknen lasse, am besten in der Sonne, es hilft immer.

Zahnpflege im Kindesalter ist deshalb so wichtig, weil eine unauferer gebaltene Mundhöhle die Quelle von vielen Infektionskrankheiten werden kann. Wagenkrankheiten bei Kindern sind nicht selten auf schlechte Zähne zurückzuführen, die einerseits das zur Verdauung erforderliche Säuren nicht besorgen können, andererseits Gährungsäure erzeugen, welche die Gesamtsundheit schädigt.

Verbesserung der Kochtöpfe. Seit Jahren benutze ich mit bestem Erfolge eine solche mit zwei Kochtöpfen, empfand es aber oft während, daß wenn ich nur ein Gericht zu kochen hatte, doch auch den zweiten Topf füllen und mit heiß machen mußte, weil sonst der leere Raum die Hitze zu sehr entweichen ließ. Da erdachte ich mir eine Abhilfe und nähte für die beiden ungleich großen Kochtöpfe zwei genau passende Fächer, füllte dieselben mit Holzmasse und steck nun, wenn ich nur einen Topf in die Höhe setzen will, den passenden geklopften Sad in das leere Loch. Auf diese Weise erspare ich das un-

nöthige Heißmachen des zweiten nicht benötigten Topfes, und es locht ebenso gut.

Früchte zum schnellen Reifen zu bringen. Der Wein am Hause oder Laube, welcher noch zur rechten Zeit reif und süß werden soll, sowie Pfirsiche und anderes Obst, welches man gern etwas früher reif haben möchte, braucht nur wöchentlich dreimal heiß gegossen zu werden, wozu sich Aufwaschwasser, schmutzige Lake von der Hauswäsche usw. sehr gut eignet, weil Dunststoffe darin enthalten sind. Wer dieses Abfallwasser nicht auf dem Herde heißmachen will, der nehme reines Wasser und giesse dies so heiß, daß man die Hand nicht gar zu lange darin halten kann, beim Wein in eine Rinne, welche vom Stod 1/4 Yard oder etwas mehr entfernt, gemacht wurde. Bei anderen Fruchtbäumen treibt man mit einem Pfahl einige nicht zu tiefe Löcher in den Boden (welche mit Brettern oder Steinen belegt werden, damit nicht Fall- oder Kröten oder Frösche u. dergl. hineinfallen), und zwar mindestens 1/2 Yard vom Umfang des Baumes oder der Baumkrone nach dem Stamme zu entfernt und giesse da hinein das noch recht warme Wasser, aber eben nicht so heiß wie beim Wein, weil hier durch die Löcher das warme Wasser den Saugwurzeln direkt zugeführt wird, wo beim Wein die obere Erdschicht einen großen Theil Hitze absorbiert. Die Wärme, die nun unten einströmt, wenn jeden zweiten Tag gegossen wird, kommt sehr bald den Früchten zu nuge, und so wird man seine Freude an deren Gebeihen und schneller Reife haben.

Panamakanal-Verkehr.

Ueber die Frage, ob die Eröffnung des Verkehrs durch den Panamakanal nicht etwa mehr zur Entwicklung des Handels Europas mit den Ländern Südamerikas beitragen, als der Ausbreitung des Handels der Vereinigten Staaten dienen wird, liegen von wohlinformierter Seite die folgenden Darlegungen vor:

Die obige Frage wird gegenwärtig nicht nur hiezulande, sondern auch in Europa lebhaft erörtert, und zwar mit Rücksicht auf die sich selbst häufen den Beweise, daß Europa vorfällige Vortheile erlangt, um sich den Vortheil des großen Verkehrsweges zu nuge zu machen, soweit er dem Weltmarkt zur Verfügung steht. Unterstützt werden diese Bemühungen durch die Ansicht, daß es den Vereinigten Staaten an einer genügenden Handelsflotte fehlt, um die von ihnen mit enormen Kosten zu eröffnende Verkehrsgelegenheit selbst auszubenten. Auch mehrere südamerikanische Länder sind dabei, Schiffe besonders für den Verkehr zu bauen, welchen die Eröffnung des Panamakanals ermöglichen wird. Dazu gehört Peru, welches Land gegenwärtig in England drei für solche Zwecke bestimmte prächtige Dampfer erbauen läßt.

Präsident Taft's Angabe, daß eine Gebühr von \$1 per Brutto Tonne für Passage durch den Kanal in Aussicht genommen ist, oder die gleiche Gebühr, wie sie für den Suezkanal gilt, sichert dem neuen internationalen Verkehrswege vom europäischen Standpunkte aus großen Zuspruch und hohen Werth. Dagegen glaubt man nicht, daß die Rate genügend Einnahmen zur Deckung der Betriebskosten liefern wird. Somit können die Vereinigten Staaten erheblich von dem Kanal selbst feinen Handelsvorteil ziehen, außer sie leiten ihren Handel mit Hilfe eigener Schiffe aus.

Das Uebergewicht europäischen Einflusses in Südamerika ist hauptsächlich die Folge der Herstellung naher Beziehungen durch erklaffende Verbindungen und ohne Konkurrenz seitens der Vereinigten Staaten. Italiens außerordentlich reger Verkehr mit Argentinien, wofür sich gegen 2.000.000 Italiener angesiedelt haben, ist durch die italienischen Dampfschiff-Gesellschaften mittels Einsetzung zahlreicher und schneller Dampfer in den Dienst zwischen Buenos Ayres und italienischen Häfen entwickelt worden. In ähnlicher Weise haben die Deutschen und die Franzosen außerordentlich wichtige Handelsbeziehungen mit Süd- und Zentralamerika angeknüpft. Die neuen Handelsanlagen in Rio de Janeiro sind mit französischem Kapital erbaut worden, und französische Ingenieure sind die Leiter des Unternehmens. Der Handelsverkehr der Vereinigten Staaten mit Südamerika beträgt dagegen nur etwa 15 Prozent ihres gesammten Außenhandels. Die Erfahrung hat die europäischen Weltmächte gelehrt, daß durch Einrichtung von Exportdampferdiensten sich am leichtesten Import- und Exporthandel gewinnen läßt. Sofern somit die Vereinigten Staaten nicht daran gehen, ihre Handelsflotte zur Erweiterung ihres Außenhandels zu vermindern, wird der Panamakanal nur dazu dienen, das Uebergewicht der europäischen Handelsinteressen in Südamerika zu häften.