

Sonntags-Blatt.

Beilage des „Anzeiger und Herold“.

J. P. Windolph, Herausgeber.

Grand Island, Nebr., den 7. Oct. 1898.

No. 6. Jahrgang 19.

Diener Schreiberbrief von Philip Sauerampfer's Vetter, John Stramper.

Copyrighted 1898 by H. H. COLEMAN.

St. Juan, 24. Sept. 1898.



Mr. Editor!

Es thut jezt heisse, da war vor der Hard lei Schob, das wir nach die Fuhneit Schlates zurückkomme thate. Es thut mir gar net kühle, das ich noch länger in das tonfaundet Eiland herumfode soll and wenn wir net fuhrt Marsing Orbers triege thue, so thu ich mei Kram einpade und uff eigene Hand nach die Kubneit Schlates retorne. For drei Monat hen ich kein Civilisatichon mehr zu sehe gefreit, wie nur die o'le verrottete Spanjahn and die Hälfbrieh and unsere Beus thue auch net mehr wie hielesich Men cusauke, sendern thue selbst so braun wie die Indians werde. Mit des Essen is es hier auch man schlecht beschteft, Ewerthig thut in Ranns tomme, Priphores thue mer jezt plenti hawne, böt e Piesch of frech Miet is ebant as röh hier, as an honest Polshim in New York.

Der Körnel thuts auch net mehr gleiche, er thut den ganze Tag graule, das der War ober sei and das die Voluntiers bistichatichon werde solle; wenn se noch Soldschiers in Porto Rico hawne wolte, so sollte se die Regulars nehme, wo aus des Soldschierei-Bustinesh made thate. Der Körnel is auch so braun in sein ganze Füh, das sei rote Nohs gar net so mütich schohe thut, böt wenn er so dabel bleime thut, so werd se noch fuhrt blau werde. Ich hen den andere Tag mei Akkamt ufge-macht and wo ich dem Dntel gefent hawne, was ich for sei Schif schuldig war, hen ich ausgefunne, das ich in de letzte drei Monat net ebao gekommen bin, böt dchifich imen sei thate. Ich hett expcted e Peil of Monnie zu machen, böt hen in Fätt nix gemacht and so hen ich dem Körnel gefagt, das es gar sei Nuts sei in solche Bustinesh zu werke, wenn ich net e Mal e bifent Profit for mei Wort draus made fönnte. So meint der Körnel, die Expierenz war doch auch e Benefitt and befeits ich hätt doch auch Lots of Fön abeitt. Well ebant den Fön, wo ich die ege drei Monat hatte, is net so viel zu brage. Wenn einer des Fön net nenne thate, wenn er von die Dntel gefent wird and von die Fieles and Mostitos halb ufgefresse wird, so hen ich, schucht enoff, Lots of Fön abeitt, böt mit diefeide of Fön thue ich nix in Sinn hawne. Da thu ich fuhner kom bleime witaus Fön. On die last Wief hen ich loche müffe, wo der Rativ, wo mir affehte thät, ben Körnel gefuhlt hat. Es hen hier in Portorico eine Nömer of seine Börs and die Plumos, wo die hawne thue, könne net gebote werde. So sagt der Körnel eine Morning: „John Du fantschit mir mal die Schottgönn lohne, ich will e halb Dohend von die seine Börs fülle and meiner Alte hende die weid sich freue, wenn se uff ihren Bonnet siche thate.“ „Ahl teit anhere ich, Körnel, mei Gönn lönt Jör hawne and ich wünsch Euch viel Led beim Hönting. So is er die am anere Morge los, böt bei Nuhn is er hom gefomme mitaus e sinale Börd and hat gefagt, des Viehzeu war ho scheid, das e hantomer net uff e Sunneit Jords an e herantommen fönt and er hätt net e singel Fichanz gekriegt, eine von die Börs zu fülle. Wo der Rativ des hört, thut er lache and rimarkt: „Well, Körnel, das is net der Wea, die Börs zu fülle, wenn se mit e Schottgönn nach ihne gebe thue. Befoids, wenn se eine von die Börs rielle hitte sollte, so thue se mit dem Schott sei ganze Plumes fülle and er is nix mehr werth. Die Börs müffe se mit Schepd fülle.“ Well der Körnel thut lache and anher, er hätt wohl davon gehört, das man Nix mit Schepd fülle thät, böt wie e Felloh Börd mit Schepd fülle fönt, das thät er net önderstänbe. So anher der Rativ: „Körnel, des is tweit simpel. Sie thue uff e Blag gebe, wo die von die Börs sei thue, e gute Blag thu ich ihne zeige. Dann thue se sich uff Ihre Bäd lege and strecke Ihre Fuhst ganz binner Ahren Kopp jurid. In beide Fuhst ihne se e kurze weid fahneres Nohs nehme and denn nehme se e groß Schid Schepd in Ihre Mund and liege schill. Nach e Weil thue die Börs den Schepd schmelte and hie herantommen, bitohs diefeide of Börd sei sehr fond of Schepd and denn müffe se uffpasse. Les fuhrt as einer wo de Börs des Schid Schepd aus Ihre Mund inschlage will, thue se truid mit dem Nohs inschlage and em uff e Kopp treffe. Denn is er taput and se hen em mitaus einoar Gönn and Reifel gefitt and sei Plumes net geschepult. Es maq strändich haunde, böt es is e Fakt, das viele Hönters in dies- en Wea an eine Morning mehr als e Sunneit Börd gefitt hawnen, bitohs diese Börs seien trähle vor Schepd and ihne damit zu fülle.“ Well der Körnel hat gebent, der Felloh wör hie- rids and das es e aub die war, die Börs in diese Wea zu fülle and er wolts treie. So thu wir ihm e Bäh- fahl Nohs in der Mitte durschge and ich thue ihn e große Schepdschwarze oehen and denn is er los mit dem Rativ, wo ihn den Blag zeige sollt. Er wea is, hen ich e paar von die Wer- den Dschot erzählt and es hat noch sei- fess Minnits gemomme, da se ebant 50 von die Beus hinner ihn her, um den Fön mit anzusehe. Well, wo der Kör-

nel hintommt, thut er sich uff sei Bäd lege and nimmt den Schepd zwischen sei Fühne and thut for die Börs mehte. Die Beus hen alle biheind die Buches gefchante and wolte vor Lache verplage. Ahl at wona kolleere se alle, wie uff Kommando: „Hit em hard!“ and rönnne. Well der Körnel thut uff- dschompe, böt for Schred is em die Schepdschwart im Hals schtede ge- bliehe and er wär ahimoch gefchmoo- dert, böt der Rativ and ich hen en on sei Bäd gefloppt and nach e Weil hen wir södfiedet, e paar Whisties duan sei Trost zu kriegt, so das er wieder Ahr kriegt fönt.

Well er is denn bäd zu mei Tent gefomme and wir hen en mit noch e paar Drints uffgefirt, böt mit Schepd and e Köpp wolte er nit mehr fönte gefu. Böt am nächste Tag is es em noch wörs gegaunge. Am nexte Moening feie wir in mei Tent, als ahl at wona e Schorm uffstomme thate. Well, Mr. Editor, es hat geblahse wie Furie and denn thut es e Kräsch gebe and im nexte Anstant war mei Tent, Poles and ahl ebant 50 Fiet in die Ahr. Das Legt, was mer von em sehe thate, war, das es ebant e halb Weil über den Dschon war and wir sahe da mit nix über un- sere Köpp. Well, nah beim Kämp lag e Stuner, wo Peinbords gelade hat and ich hen mir e paar von die Börs ge- holt and an annern Moran gefchate, e Schantie uffzuschlage, das ich nur e Ruff ober mei Kopp hawne thate. Der Rativ hat mir gebalse and am Ahr- noon hen wir auch e feine Schantie ge- fert gebett. So saet der Rativ, wir mühte Boards whetwaiche von inne and auch sonst thate die Börmis in das Wöde tomme and wir föntens nimmer schände. Wir hen auch e Bude- tit mit Leim uffgerächt and zwei große Budets mit Whetwaich gefirt and wo wir die Schantie von aufge- gehwhetwaich hatte, hen wir wir se von inne gepant. Ich hen das Ruff gepant and an jede Seit von die Schantie drei Bärrels uffenaner gefchelt and e Bord akros aelag and da oben bin ich mit mein Bude Whetwaich gefchante, so das ich das Ruff rieltche fönt. Well der Rativ and einer von de Beus hen die Wabls gepant and der Körnel thut mitte in die Schantie schlehe and den Dschob böhhe. Well der Beu and der Rativ hen bei die Arbeit mehr Drints gemommen, wie se schände fönt and es hat auch net lang gemomme, so fange se antworrelle and denn zu seite. Der Rativ thut sei Whetwaichschüch, wo schodfull Leim sei thate, dem Beu nach sei Kopp schmeiße, böt der thut se dod- sche and se fiegat über sein Kopp weg and dem Körnel mitte in die Füh, das die Whetwaich nach alle Dirsch- schüch flicke thut. Der Körnel thut in e große Räbsch tomme and will uff den Reel loschpringe and en zu fasse kriegt, böt da er sei Auge voll Leim hawne thate, fönt er net sehe and thut gef- fald halte thate and ich tomme mit mei ganze Scaffold and mei Bude Whet- waich herunner, das ich dent, ich hätt mir alle Knoche gebroche. Dabel thut der Bude dem Körnel uff den Kopp fliege, das er wie e Helmet uff n Kopp sah and der Körnel von oben bis unter voll Whetwaich war. Well, Mr. Editor, son Seih hen Sie Ihr Lebtag noch net gesehe. Der Alte sah aus wie en Snobman and es hat drei Tag gemomme, bis wir all die Whetwaich von sei Kopp herunner hatte. Sei Suht war ganz hin and er hat geförzt wie e Rüt and wo die Beus en gesehe hawne in sei weih Juniform, hen hen noch aus- gelacht befeids.

Nhr John Stramper.

In einem Artikel über Referendum und Initiative sagt das Chicagoer „Chronicle“, die Ver. Staaten hätten heute schon. Das stimmt nicht. Ein Referendum haben wir in Bund und Staat in Verfassungsfragen, Initiative aber verwehrt das „Chronicle“ mit dem Verhinderrecht. Man mag hier eine Legitimität oder den Congreß mit Petitionen bombardiren so viel man will ohne das die Gesetzgeber, wenn sie nicht wollen, davon Notiz zu nehmen brauchen, wenn in der Schweiz aber 50,000 Bürger eine Gesetzvorlage unterbreiten, muß dieselbe zur Abstim- mung gebracht werden.

General Greeley, vom Wetterbureau, ist auf Grund seiner Beobachtungen zu dem Schlusse gelangt, das das Tro- pentlima für Leute in mittleren Jah- ren weit weniger gefährlich ist als für solche unter 25 Jahren. Die nach Cuba und Porto Rico gefandten Signal- beamten waren sämtlich ältere Leute und hatten, trotz gleicher Strapazen und Entbehrungen wie die Soldaten, wenig vom Klima zu leiden. Von neuere Mann im regulären Dienst war keiner im Hospital, nur zwei er- krankten leicht, von neunundzwanzig aus dem Freiwilligendienst herangezo- genen Leuten blieben nur neun dienst- fähig und zwanzig mußten ins Ho- spital.

Kunst, Wissenschaft und Gewerbe.

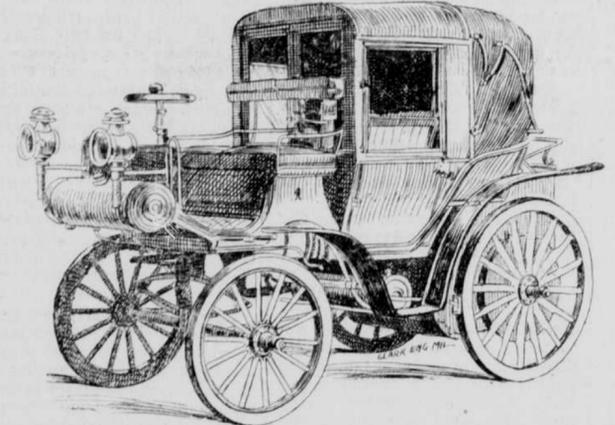
Mit Recht hat man unser Jahrhun- dert das Jahrhundert des Dampfes ge- nannt, während wahrscheinlich das kommende Jahrhundert dasjenige der Elektrizität genannt werden wird. Unser Jahrhundert ist die Geburts- stätte der noch in der Wiege liegenden Verbindung der elektrischen Kraft mit Chemie und Technik in der Form von Elektrochemie und Electrotechnik, welche die glänzendsten Aussichten in der Zukunft eröffnen. Die wunderbare Kraft der Elektrizität übertrifft an Brauchbarkeit alle anderen Naturkräfte und überwindet, wie keine andere, die hemmenden Schranken von Raum und Zeit. Sollte es gar der Electrotechnik gelingen, wozu gegründete Aussicht vorhanden ist, das Problem einer Ge- winnung der Elektrizität unmittelbar aus Brennstoffen zu lösen, statt wie bisher auf einem kostspieligen Umwege, so würde dieses ein Ereignis von so außerordentlicher Tragweite sein, das dasselbe in seiner Bedeutung für die Zukunft kaum hoch genug veranschlagt werden kann. Für heute möchten wir unsere Leser mit einem Fortschritt der Zeit bekannt machen, dem Motorwa- gensystem, wo sowohl Dampf wie Elektrizität an Stelle der bisherigen Fuhrmittel tritt.

Automobilwagen.

Von Ingenieur W. Freyer.

Auf holpriger Straße, in schwer- fälligen Wagen, von schneufenden Rossen gezogen, raffelte man in der Vergangenheit seines Weges dahin; auf glattem Eisengleise in festem Fahrzeuge faust mittels Dampf und Elektrizität die rasche Gegenwart ein- her; auf gut gepflegten Wegen lenkt

mehr, durchaus nicht, denn er ist älter als die Eisenbahn! Aber diese schien ihn überflüssig zu machen und ersetzte seine noch bescheidenen An- fänge auf lange Zeit, bis er jetzt kommt und das fordert, was neben jener ihm sein Daseinsrecht verleiht: der freie Verkehr auf beliebigen Straßen und Wegen. Freilich wäre er auch ohne die Konkurrenz der Eisenbahn kaum viel eher lebensfähig geworden, als er es ist, denn er bedurfte dazu dreier Dinge, welche die fortschreitende Technik auch dem ebenso davon abhängigen Fuhrwerke erst vor gar nicht langer Zeit gemährt konnte: Gerines Gewicht, leichte Be- weglichkeit und Verhütung harter Stöße auf unebener Bahn. Das erste dieser drei Erfordernisse, das geringe Gewicht, ist deshalb so wichtig, weil der Wagen sonst neben seiner schweren Maschine kaum noch etwas anderes würde aufnehmen können, wenn er nicht auf viele Straßenbrücken, die nur für den gewöhnlichen Verkehr gebaut sind, verfahren könnte, und gewichtig sein, in den nicht gepflasterten Straßen, welche nicht eben selten sind, bei Regenwetter rüttellos stehen zu bleiben. Nun aber kann das Fuhrwerk die technischen Eigenschaften, welche ihm seinen mächtigen Aufschwung ermöglichten, dem größeren, mit Eigen- kraft begabten Bruder, dem Automobi- l, mittheilen. Und da ist denn die Verringerung des Gewichtes eine außerordentlich große, sowohl bei dem Rahmen oder Gestell, als auch bei den Achsen und Rädern. Man konnte so- bald man im Stande war Röhren mit sehr dünner und gleichmäßiger Wand- stärke aus Stahlblech herzustellen, hie- raus Gestelle erzeugen, die bei gleicher Festigkeit kaum den fünften Teil der früheren wogen; bei den Rädern kam das Gleiche dem Radtranz zu flatten. Die Radspeichen aber schwandten zu zierlichen Drähten zusammen, seit man darauf kam, die Radnabe nicht mehr mittels starker Druckfedern auf der- gerade unten befindlichen Theil des Radreifens zu stützen, sondern an den



Geschlossener Victoria-Wagen. Automobil der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Mannheim.

gerade obenstehenden mit tangentialer Drähte aufzuhängen. Das zweite der Haupterfordernisse, der möglichst hö- here Gang, den man durch alle Abbie- gungen nicht erreichen konnte, fand sich durch die in den sechziger Jahren auf- gekommenen starken Gummitreifen der Räder sehr gut erfüllt und erreichte seinen Gipfel durch die Dunlop'sche Erfindung des mit Luft aufgeblasenen Gummitrings, des „Aneumatis“, der bei den Fuhrwerken alles Andere ver- drängt hat. Damit war aber auch die dritte Bedingung, die leichte Beweglich- keit, schon zum Theil erfüllt, und in fast idealer Weise wurde sie es durch die gleichzeitig mit Gummitreifen und Tangentialspeichen auftretenden Kugellager. Durch das Einlagern der Achse in einem runden Behältnis inmitten einer großen Anzahl vollkommen runder, polirter Kugeln wird die gleitende Reibung des Zapfens in eine rollende verwandelt, welche bis zu zehnmal kleiner ist, und der Widerstand von Ar- beitsverlust ist dabei so groß, das bei einem vortragenen Versuche ein schweres Artilleriegeschütz von zwei Pferden ebenso schnell fortgezogen werden können, wie vorher von vieren, so das das Kugellager, und bei großen Lasten das Rollenlager, anfängt, sich überall einzubürgern. Während aller dieser Verbesserungen, welche so den Weg ebneten, waren die Maschinen- konstrukturen aber auch nicht stehen ge- blieben, und die Motoren und Treib- apparate hatten eine Vervollkommnung erreicht, welche sie nicht nur leicht ge- nug machte, um mit Erfolg gegen om- nialische Zugkräfte in Weibewerben treten zu können, sondern es auch er- laubte, sie dem Laien in die Hand zu geben und sie längere Zeit ohne Auf- sicht, also ohne besonderes Bedienung- personal, arbeiten zu lassen, ohne das man Betriebsstörungen befürchten mußte.

Die weitaus ersten und ältesten, und

dennoch heute durchaus nicht veraltete Straßenwagenmotoren sind die Dampfmaschinen. Lange bevor man an Dampftrieb und Lokomotive den- ken konnte, fuhr der Franzose Cugnot im Jahre 1768 mit seinem noch heute im Conservatoire des arts et metiers zu Paris erhaltenen Dampfwagen spazieren, und in England gab es schon im ersten Drittel dieses Jahr- hunderts einen regelmäßigen Verkehr mittelst riesiger, durch Dampf getrie- bener Mailcoaches, sie verschwanden natürlich als die Eisenbahnen auf- traten. Erst vierzig Jahre später durch Einführung des Kleinwasser- Dampfessels erlang man in Frank- reich mit Dampfomnibussen achtungs- werthe Erfolge.

Am gebräuchlichsten sind gegenwär- tig die mittelst Benzin betriebenen Ex- plosionsmotoren mit elektrischer Zün- dung. Diese können aber nicht, wie der Dampfmotor, vor- und rückwärts laufen, sondern haben nur eine Um- drehungsrichtung, weshalb bei ihnen Umkehrmechanismen in der Uebertra- gung zwischen Motor und Treibachse erforderlich sind.

Von anderen Explosionsmotoren käme noch der Petroleummotor in Be- tracht, und jedenfalls auch, wiewohl noch nicht zur Zeit, der Acetylenmotor. Ein Motor, welcher beliebig schnell vorwärts und rückwärts arbeiten kann, und zwar völlig ohne Abgabe und Ge- rüche, ist der Elektromotor. Dagegen ist sein Gewicht immer noch recht be- trächtlich, und man ist nach Erschöp- fung der Sammelbatterie bezüglich Neuaufladung außerordentlich abhän- gig. Wasser, Kohlen, Benzin, kann man überall bekommen, aber der Elektro- motor kann erst allgemeynere Verbrei- tung dann finden, wenn man elektri- schen Starstrom überall bequem er- halten kann.

Alle Motoren sind möglichst elastisch aufgehängt, sowohl zu ihrer eigenen Schonung vor den Stößen des Fuhr- werkes als auch zur Bewahrung der Fahrgäste vor den Erschütterungen ihres Ganges, und natürlich außen so dicht wie möglich abgeschlossen. Die auf der Treibachse sitzenden Hinterräder sind so eingerichtet, das sie in Krüm- mungen mit verschiedener Geschwindig- keit laufen können; die Uebertragung geschieht mittels Riemen, Zahnräder oder wie beim Fuhrwerk durch Gleder- ketten. Die steuerbaren Vorderräder sind mittelst lenkender Zapfen an den Achsen festlich drehbar und werden vom Fuhrer durch einen gewissermaßen die Deichsel erfindenden Handhebel ge- lenkt. Seltener ist die ganze Achse unter dem Wagen drehbar gemacht, gleich der bei Pferdefuhrwerken übli- chen Anordnung. Die Lage der Ma- schine ist meist unter und hinter dem Sitze, bei Omnibus, Geschäfts- und Lastwagen unter dem Wagkasten, an der Hinterachse angeordnet.

Veranlaßt durch die in Frankreich in den letzten Jahren veranfalteten Wettfahrten größten Stiles, welche eine ungeahnt große Leistungsfähigkeit des Automobilbaues erwiesen, wandte sich das öffentliche Interesse diesem zeitgemäßen Problem in hohem Maße zu. Es bildete sich der Auto- mobilklub von Frankreich, dem als Vorbild bald solche in England, Ame- rika, Deutschland und Oesterreich folg- ten. In Amerika entwickelten sich die elektrischen Omnibusse besonders leb- haft, auch die Droschken mit Selbstan- trieb nehmen stark zu.

Bereits hat das französische Kriegs- ministerium die Verwendung der Mo- torwagen im Felde in Aussicht genom- men, während in Berlin versuchsweise solche im Sanitäts- und Postdienste verwendet werden.

Unsere Abbildung zeigt einen Auto- mobil der „Daimler-Motoren-Gesell- schaft“ in Mannheim (Württemberg). Diese Firma war bereits auf der Chi- cagoer Weltausstellung vertreten und baut fast alle Automobilarten, Om- nibus, Geschäfts-, Last-, Kutschwagen etc. Solch ein zweifelhinder Motor- wagen von 4 Pferdekraften verbraucht von seinem für 10 Stunden ausreichen- den Benzinorrath bei voller Fahrt nur für 10 Pfennige Benzin mündlich, seine Geschwindigkeit beträgt bis 25 Km. (etwa 15 1/2 Meilen) mündlich, gegenüber etwa 16 Km. (etwa 6 Meilen) Dauerleistung eines guten Pferde- geschäftes.

folgt! Mit dem Verschwinden des Pferdehofes von den Straßenbäumen und dem Seltenerwerden der Pferde- fälle in den Städten wird einer uns höchst anhänglichen, aber nichts un- serer Stubensiege, die Existenzmög- lichkeit in hohem Grade bedroht, denn in Pferdehof legt sie ihre Eier und zieht darin ihren holden Nach- wuchs auf. Der Staub in den Stra- ßen wird sich erheblich vermehren, so- bald kein Pferdehof mehr von Wind und Sonne in Atome zerstäubt werden kann und nicht mehr durch unaufhö- rliches heftiges Gehämmern von Huf- schlägen die Steine des Pflasters abge- meht und in Staub verwandelt wer- den, und mit den Fliegen und dem Staube verschwinden zwei der eifrig- sten Träger von Krankheitskeimen aller Art. Auch der Thierfreund sin- det seine Rechnung durch Verschwinden des Anblicks abgeherrgter armer Gän- le; diese ziehen dann friedlich den Flug auf dem Lande, auch bei jenem kleinen Bäuerlein, das bei der jetzigen starken Nachfrage nach Pferden und dadurch bedingten hohen Preisen sich ein solches nicht leisten kann. Fuhrräder und Selbstfahrer haben ein Lebensinteresse an gutem Zustande der Wege, und so kommt jetzt die infolge der Entwick- lung der Eisenbahnen so ganz zur Seite geschobene gute alte Landstraße im ewigen Kreislaufe der Dinge wie- der zu Ehren und Ansehen.

Admiral Matarow, der wohlbe- kannte Erforscher des nördlichen Silen- Ocean ist neuerdings mit dem Plane hervorgetreten, den Nordpol der- mittelst mächtiger Eisbrecher zu errei- chen. So merkwürdig dieser Vorichlag zuerst auch klingen mag, so beruht er doch auf wissenschaftlicher Berechnung und zum guten Theil auch auf Erfah- rungen, die der Admiral in Kronstadt seit dem Jahre 1864 mit Eisbrechern gemacht hat. Der amerikanische Eis- brecher „St. Mary“, der über 3000 Pferdekräfte verfügt, bewegt sich leicht in Eis von fast 1 m Dike und durch- bricht Eiswalle von 5 m Höhe. Noch stärkere Eisbrecher hat man in jün- gerer Zeit in America für den Hafen von Vladivostok gebaut. Zieht man nun in Erwägung, das nach Nauens An- gaben die Eiswalle im Arktischen Meere selten die Höhe von 8 m errei- chen und das fast ein Drittel derselben eisfrei ist, während das Eis im Som- mer durch das Auftauen weich wird und viele Spalten durch Salzanhäu- fungen zeigt, so muß ein Eisbrecher von 20,000 Pferdekräften nach Matarow's Ansicht alle Schwierigkeiten über- winden können. Er meint, ein solcher Eisbrecher könnte von 78 Grad nörd- licher Breite ab in etwa 12 Tagen den Pol erreichen. Noch bessere Dienste, wie ein Eisbrecher von 20,000 Pferde- kräften, würden nach den in den letzten Jahren in Rußland gemachten Erfah- rungen zwei Eisbrecher leisten, etwa zu 10,000 Pferdekräften (6000 Tonnen Gehalt), die hintereinander arbeiten und Matarow schlägt vor, solche Eis- brecher bauen zu lassen, um damit den Pol zu erreichen.

Sie möchten lieber nicht. Das Schicksal von Cuba hängt, wie das der Philippinen, noch in der Schwebel. Porto Rico aber, das wir erobert, und Hawaii, das unsere Di- plomaten mit staatsmännischer Weis- heit gewonnen, gehören uns unweide- rlich. Die dortige Bevölkerung darf sich unter den Sternen und Streifen des goldenen Lichtes der Freiheit freuen, wofür sie uns von Herzen Dank wissen mühte. Aber Undant der Welt Lohn und Wohlthaten bestgemeiner Abicht werden oft miß- verstanden. So auch hier. Raum da- von auf Hawaii die Commission an Stelle der freiwillig abgeanteten Daupter der ehemaligen Republik das Ordnungsgeschäft im Territorium be- kommen, da werden sie mit Gefuchen eines Theiles der Bevölkerung förmlich überschwenmt, in welchem um die Wiedererlangung der verbannten Königin gebeten wird. Die constitutionelle Re- gierung, wie sie bis zum 16. Januar 1896 bestanden, solle wieder eingeführt werden. „Das Ansliederungs- Vo- tum“, heißt es in einem der Gefuche, „ist von einer Handvoll Ausländer durchgedrückt worden. Wenn America uns wohl will, warum werden keine Savoirer in die Commission ernannt? Wir sind in derselben nicht vertreten und haben bei der Bestallung der poli- tischen Zukunft des Landes keine Stimme.“ Nach solchen Opfern viele Liebe!

Und nun auf Porto Rico! Die an- genehmen Botschaften klingen uns noch in den Ohren, wie die dortige Bevölke- rung beinahe Triumphbogen gebaut hätte, um die landenden Besreiter zu begrüßen, das der Wafsch nach San Juan, wenn die spanischen Truppen nicht ebenfaller hätten Widerstand leisten müssen, der reite Spaziergang zum Pie-Nie gewesen wäre. Und nun kommen 19,000 anstößige Bürger mit dem Gefuchen, auf Reiarungsstoffen nach Spanien befördert zu werden, weil sie unter amerikanischer Herr- schaft nicht leben möchten. Sie wollen optiren wie die Gsch-Lothringer anno 71. Aber damit werden sie keinen Er- folg haben. Gefällt ihnen die Lage nicht, mögen sie auf eigene Kosten aus- wandern. Andersfalls werden sie, wie die Kanaken auf Hawaii, eine neue Spezies in unserem Völkergemisch als Miß-Amerikaner bilden.

Die Nachricht, das Frankreich, die Republik der Philippinen anerkennen wolle, kommt aus Hongkong. Von da sind während der letzten vier Monate mancherlei fragwürdige Nachrichten ge- kommen.