

Großartige Vorbereitungen, Alles was bis jetzt in Uebertragung von Electricität geleistet worden ist, zu übertreffen, sind im Staate Californien im Entstehen.

Seit vor 30 Jahren die transcontinentale Bahn gebaut wurde, ist Nichts für die Wohlthat Californiens geschehen, was dem Staate so zum Vortheil gereichen dürfte, wie diese Electricitäts- Uebertragung.

Der Erfolg der elektrischen Anlage in Jolison, von wo 2000 Pferdekraft von American River über kupferne Drähte nach dem 26 Meilen entfernten Sacramento befördert werden, ohne unterweg ein nennenswerthe Kraft einzubüßen, hat die Aufmerksamkeit der Capitalisten und Ingenieure auf die Möglichkeit gelenkt, eine noch billigere Electricitäts- Uebertragung von den Strömen und Flüssen der Sierras zu gewinnen.

Der Anfang des Jahres 1890 wird das kühnste und tollstieligste elektrische Werk des ganzen Continents, westlich vom Niagara, praktisch vollendet finden. Es ist dies die Ruhbarmachung des Santa Anna-Flusses im San Bernardino- Gebirge, des wildesten und mächtigsten Flusses des südlichen Californiens.

Die Gesellschaft findet, daß 33,000 Volten Electricität, welche eine Arbeitskraft von 4000 Pferdekraft erzeugen, die 83 Meilen lange Strecke mit einem Verlust von nur 10 Prozent zurücklegen könne. Im Jahre 1890, als in der Schweiz verhältnißmäßig ein Strom von nur 8000 Volten durch die Laufen - Frankfurt Leitung abgeleitet wurde, gingen nur 17 Prozent verloren.

Die „Power Station“ im Santa Anna Canon befindet sich nur aus einem Steinabäude; aber darin befinden sich die besten bis jetzt hergestellten Electricitätsmaschinen.

# Sonntags-Blatt

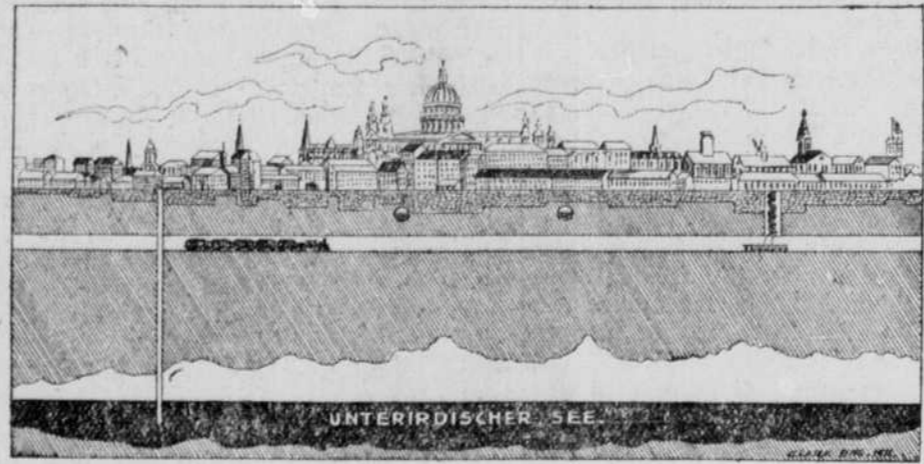
## Beilage des „Anzeiger und Herold“.

J. P. Windolph, Herausgeber.

Grand Island, Neb., den 10. Febr. 1899.

Jahrgang 19. No. 23.

### Süßwassersee unter London entdeckt.



In London, wo die Frage der Wasserversorgung seit Menschengedenken den Behörden Kopfschmerzen gemacht hat, hat jetzt der Ingenieur des County-Rates, Walter Wolsten, dieser Behörde offiziell mitgeteilt, daß ein immenses Süßwasser-See sich in einem Kalk-Block von 2506 Quadratmeilen Ausdehnung in einer Tiefe von hundert Fuß unter der Erdoberfläche direkt unter der Stadt befindet.

Der Regenfall, durch den der See gespeist wird, wird zum Mindesten auf dreihundertundachtzig Milliarden Gallonen geschätzt, was einen Durchschnitt von hunderttausend und fünfundsiebzig Millionen Gallonen per Tag ergibt.

Man glaubt, daß durch diese Entdeckung die Frage der Wasserversorgung für London endgültig gelöst ist. Es wird nur notwendig sein, eine genügende Anzahl von Röhren in die Tiefe zu senken, um soviel Wasser zu bekommen, als immer notwendig sein mag.

Wortwiegend ist, daß man, obwohl London mehr als zweitausend Jahre existiert, noch nie etwas von der Existenz dieses Sees geahnt hat.

daß dasselbe einen großen monumentalen Eindruck erzielt. Brächtig ist dieser, wenn man sich von der Hafentfront nähert, und nicht minder imposant die Fassade an der Summer und Federal Street (siehe Bild). Der Gebäudecomplex bedeckt 13 Acker Land, wozu noch 22 Acker Hofräume kommen.

Die enorme Zughalle deckt ein Dach von 602 Fuß Länge, 570 Fuß Breite und 112 Fuß Höhe. Hier verkehren täglich 710 Züge, und man schätzt den Passantenverkehr auf 25 Millionen im Jahr. Der große Wartesaal, einfach, aber geschmackvoll architektonisch ausgebaut, ist 225 Fuß lang, 65 Fuß breit und 28 Fuß hoch. Der Bahnhof enthält alles, was man sich für Bequemlichkeit und Comfort des Publikums nur denken kann, als Speisefläche, Sanitätsstation etc. Ja, selbst reisende Mütter finden ein heimlich eingerichtetes Zimmer mit Betten und Wiegen für die kleine Welt.

Abgerechnet die Hauptfacade, macht das Gebäude mehr den Eindruck eines Wertes der Ingenieurkunst, als eines solchen der Architektur. Es erreicht nicht jene monumentale Schönheit, wie sie die Bahnhofe von Frankfurt, Hannover, Berlin und anderer deutscher Hauptverkehrsplätze aufweisen. Es sieht an decorativer Zier. Die große



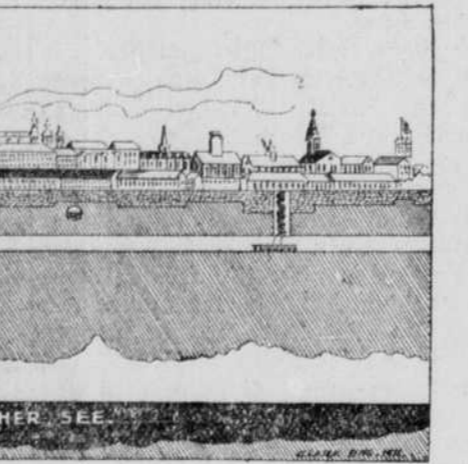
Der neue Bahnhof in Boston. Frontansicht Süd der Summer- und Federal-Street.

die Kraft nach Stockton und, wenn irgend möglich, auch nach San Francisco zu leiten. Die Arbeit ist bereits weit genug vorgeschritten, um zu zeigen, daß wenigstens 4000 Pferdekraft in den dortigen Transformatorien in einem elektrischen Strom über mehrere Kupferdrähte über das ganze San Joaquinthal verbreitet werden können.

Boston's neuer Bahnhof, größtes Stationsgebäude der Welt.

Am ersten Tage des neuen Jahres wurde in Boston die „Great South“ Railroad Station dem Verkehr übergeben. Es ist das größte derartige Gebäude, welches die Welt aufzuweisen hat und dient zwei Bahngesellschaften (New York, New Haven und Hartford - Boston und Albany) als Hauptbahnhof. Hier vereinigen sich sämtliche Bahnhöfe, die südlich der Stadt einlaufen. Vor drei Jahren wurde von Hon. Josiah Quincy der Bau, welcher vor zwei Jahren in Angriff genommen wurde, in Vorschlag gebracht. Der neue Bahnhof erhebt sich einer äußerst günstigen Lage. Er befindet sich nämlich im Herzen des Geschäftsviertels der Stadt. Mit großem Kostenaufwand wurden die Straßen um das neue Gebäude verändert, so

### Süßwassersee unter London entdeckt.



In London, wo die Frage der Wasserversorgung seit Menschengedenken den Behörden Kopfschmerzen gemacht hat, hat jetzt der Ingenieur des County-Rates, Walter Wolsten, dieser Behörde offiziell mitgeteilt, daß ein immenses Süßwasser-See sich in einem Kalk-Block von 2506 Quadratmeilen Ausdehnung in einer Tiefe von hundert Fuß unter der Erdoberfläche direkt unter der Stadt befindet.

Der Regenfall, durch den der See gespeist wird, wird zum Mindesten auf dreihundertundachtzig Milliarden Gallonen geschätzt, was einen Durchschnitt von hunderttausend und fünfundsiebzig Millionen Gallonen per Tag ergibt.

Man glaubt, daß durch diese Entdeckung die Frage der Wasserversorgung für London endgültig gelöst ist. Es wird nur notwendig sein, eine genügende Anzahl von Röhren in die Tiefe zu senken, um soviel Wasser zu bekommen, als immer notwendig sein mag.

Wortwiegend ist, daß man, obwohl London mehr als zweitausend Jahre existiert, noch nie etwas von der Existenz dieses Sees geahnt hat.

daß dasselbe einen großen monumentalen Eindruck erzielt. Brächtig ist dieser, wenn man sich von der Hafentfront nähert, und nicht minder imposant die Fassade an der Summer und Federal Street (siehe Bild). Der Gebäudecomplex bedeckt 13 Acker Land, wozu noch 22 Acker Hofräume kommen.

Die enorme Zughalle deckt ein Dach von 602 Fuß Länge, 570 Fuß Breite und 112 Fuß Höhe. Hier verkehren täglich 710 Züge, und man schätzt den Passantenverkehr auf 25 Millionen im Jahr. Der große Wartesaal, einfach, aber geschmackvoll architektonisch ausgebaut, ist 225 Fuß lang, 65 Fuß breit und 28 Fuß hoch. Der Bahnhof enthält alles, was man sich für Bequemlichkeit und Comfort des Publikums nur denken kann, als Speisefläche, Sanitätsstation etc. Ja, selbst reisende Mütter finden ein heimlich eingerichtetes Zimmer mit Betten und Wiegen für die kleine Welt.

Abgerechnet die Hauptfacade, macht das Gebäude mehr den Eindruck eines Wertes der Ingenieurkunst, als eines solchen der Architektur. Es erreicht nicht jene monumentale Schönheit, wie sie die Bahnhofe von Frankfurt, Hannover, Berlin und anderer deutscher Hauptverkehrsplätze aufweisen. Es sieht an decorativer Zier. Die große



Der neue Bahnhof in Boston. Frontansicht Süd der Summer- und Federal-Street.

die Kraft nach Stockton und, wenn irgend möglich, auch nach San Francisco zu leiten. Die Arbeit ist bereits weit genug vorgeschritten, um zu zeigen, daß wenigstens 4000 Pferdekraft in den dortigen Transformatorien in einem elektrischen Strom über mehrere Kupferdrähte über das ganze San Joaquinthal verbreitet werden können.

Boston's neuer Bahnhof, größtes Stationsgebäude der Welt.

Am ersten Tage des neuen Jahres wurde in Boston die „Great South“ Railroad Station dem Verkehr übergeben. Es ist das größte derartige Gebäude, welches die Welt aufzuweisen hat und dient zwei Bahngesellschaften (New York, New Haven und Hartford - Boston und Albany) als Hauptbahnhof. Hier vereinigen sich sämtliche Bahnhöfe, die südlich der Stadt einlaufen. Vor drei Jahren wurde von Hon. Josiah Quincy der Bau, welcher vor zwei Jahren in Angriff genommen wurde, in Vorschlag gebracht. Der neue Bahnhof erhebt sich einer äußerst günstigen Lage. Er befindet sich nämlich im Herzen des Geschäftsviertels der Stadt. Mit großem Kostenaufwand wurden die Straßen um das neue Gebäude verändert, so

Centimeter im Durchmesser, bestand aber aus 6 Gläsern, brauchte zu ihrer Herstellung zwei Monate und kostete \$200, ihre vorzügliche Construction ermöglichte eine ganz ungewöhnliche Vergrößerung ohne jede Verzerrung. Mit Hilfe dieses außerordentlichen Apparates erhielt man ein Abbild der auf dem Testamente befindlichen Schrift in 3600facher Vergrößerung. Unter Anwendung von elektrischem Lichte waren nur rarste Stellen schwach, aber deutlich auf dem Papiere zu erkennen. Da man ferner annehmen durfte, daß die später geschriebenen Worte mit einer anderen Art von Bleistift aufgeschrieben waren, so versuchte man 2400 verschiedene Arten von Bleistiften von amerikanischer und anderer Herkunft, photograpirte die Schrift und prüfte sie dann. Schließlich fand man auf diese Art diejenige Sorte, mit der die gefälschten Schriftzeichen geschrieben waren. Der große photographische Apparat ist bald darauf zu einer zweifachen Verwendung gekommen, indem er von der Polizei zur Untersuchung eines Checks auf die Bank von Nevada benutzt wurde, der angeblich von 22 auf 22,000 Dollars umgeändert war. Der Schein wurde zwischen zwei Glasplatten gelegt, eine Photographie aufgenommen, und man konnte nun leicht erkennen, daß ein Wort geschickt mit einer Säure megabeizt und dafür mehrere andere zu Vergrößerung mit einer anderen Tinte hinzugefügt waren.

Aur Geist und Gemüth. Raslos vorwärts mußt Du streben, Nie ermüde stille stehn, Wiltst Du die Vollendung sehn; Mußt in's Breite Dich entfalten, Soll sich Dir die Welt gestalten; In die Tiefe mußt Du steigen, Soll sich Dir das Wesen zeigen, Nur Beharrung führt zum Ziel, Nur die Fülle führt zur Klarheit, Und im Abgrund wohnt die Wahrheit.

Der heute Dir entschunden, Der Gnade Sonnenblick, Ihn bringt von allen Stunden Dir keine mehr zurück.

Der Oberleutnant und der Obermann.

Zu der Verbeugungs-Verordnung betreffs militärischer Bezeichnungen schreibt der „Schwäbische Merkur“ unter Anderem: „Die Verordnung des Kaisers in der Nummer 1 des Armeeverordnungsblatts von 1899, betreffend die Verbeugung einzelner Fremdausdrücke wird nicht nur von dem Sprachreiner mit Befriedigung begrüßt, sondern insbesondere auch das württembergische Gemüth als solches mit freudiger Genuthuung erfüllen. Trut doch wie ein Bild aus alten Tagen unter „Oberleutnant“ in verjüngter Gestalt wieder in die Erscheinung, jetzt als ein Gemeinut der ganzen deutschen Arme, der sich im Lauf der Jahre schon mande altnürttembergische Eigenbüchlichkeit aus der Zeit unseres Soldatenkönigs Wilhelm der Erste mittheilt hat. Es könnte zwar im Grund gleichgültig sein, ob der beibehaltenen Bezeichnung „Leutnant“ in dem „Premier“ noch ein weiteres Fremdwort vorangestellt ist oder nicht. Aber alteselbst davon, daß gut und besser besser ist, dürfte sich der „Leutnant“ doch kaum mehr entbehren lassen. Ein ungelinkelter und vernünftiger Erfolg ließe sich zur Zeit nicht leicht finden. Die endgültige Aufnahme des Wortes „Leutnant“ in den deutschen Sprachbuch sollte wohl auch damit angedeutet werden, daß durch die Einweisung erwähnte taiserliche Verordnung die französische Schreibweise „lieutenant“ vom ital. luogotenente „Stellvertreter“ abgeleitet, im Mittelalter der vom Hauptmann gewählte Stellvertreter desselben, durch die unster Ausdrucks des Wortes anepaktische Schreibweise „Leutnant“ in allen seinen Zusammenhängen (Oberleutnant, Generalleutnant) ersetzt worden ist. Der bisherige Secunde - Lieutenant wird sich künftighin nicht zu seinem Nachtheil als einfacher „Leutnant“ vorstellen. Sehr zu beklagen sind auch die übrigen in der mehrten. Verordnung aufgeführten Verbeugungen, denen vielleicht mondar gern noch weitere anzureicht gesehen hätte. Wenn unser altnürttembergischer „Obermann“ den Unteroffizier verdrängt, so würde damit nur eine ähnliche Bezeichnung geschaffen, wie sie dieser Dienstgrad bei den preussischen Jägerbataillonen in den „Oberjägern“ schon besitzt. Wenn die Compagniemutter unferes Heeres, der Feldwebel, zum Oberfeldwebel befördert würde, um dem Wicfeldwebel Raum zum Feldwebel zu gönnen, so hätten beide wohl hietraegen nichts einzuwenden und mit der Einführung dieser weiteren altnürttembergischen Gradbezeichnung wäre das schöne Wort „Vize“ erriallens in dieser Zusammenfassung aus dem deutschen

Wortschatz verfligt. Doch - sapienti sat! Alles läßt sich nicht auf einmal erreichen, und am wenigsten eignet sich der Zwang auf sprachlichem Gebiet. Aber dem Kaiser wird für die eingeführten Reuerungen und ebenso bei weiterer Verfolgung des eingeschlagenen Wegs gewiß jeder Deutsche und voran der Württemberger warmen Dank wissen.“

### Das Drama im Eismeer.

Steuermann H. J. Haslun machte neuerdings folgende Mittheilung über eine eigenthümliche Beobachtung, die von einem Theil der Besatzung des norwegischen Fangschiffes „Garald Haarfager“ im Treibeis zwischen Island und Grönland gemacht wurde.

„Vierzehn Tage vor der Sommerfennende 1898 kam das Fahrzeug in das Eis zwischen Island und Grönland in 66 Grad 30 Min. nördlicher Breite und 28 Grad westlicher Länge von Greenwid. Man traf dort auf Rebben, und alle Boote wurden auf Kang abgelassen. Ein Boot mit fünf Mann Besatzung ruberte an einer Eisscholle vorbei, auf der eine Erhöhung, ähnlich einem Reiffinghaufen oder aufgeschichteten Stahlbänken, sichtbar wurde. Leider unterluchte man die Sache nicht näher, denn Rebel stieg auf, und da sie fürchten mußten, nicht den Rückweg zum Boote mehr zu finden, so ruberten die fünf Mann schleunigst zurück. Nachdem der Capitän den Bericht der Mannschaft gehört, blieb er mehrere Stunden vor Anker liegen, in der Hoffnung, daß der Rebel sich verflüchtete, aber als die Erwartung sich nicht erfüllte, und nachdem das Eis zu treiben begonnen, befahl der Capitän, das Fahrzeug in der von der Mannschaft bezeichneten Richtung vorwärts zu feuern, um, wenn möglich, die fragliche Scholle wiederzufinden. Doch infolge des anhaltenden Reibeis glückte es nicht, und man war genöthigt, unverrichteter Sache aus dem Eise herauszuweichen. Steuermann Haslun drückt sich großes Bedauern darüber aus, daß die Mannschaft das „Reiffingbündel“ nicht näher untersuchte, er sagt, sie hätten sich damit entschuldigt, daß ihnen damals nicht der leistungsdanke an Andreas Ballon gekommen sei, und sie ausschließlich von dem Gedanken erfüllt gewesen seien, ihr Schiff wieder zu erreichen. Man kann selbstverständlich nicht behaupten, daß der fragliche Gegenstand von Andree herührte - man hätte ja auch mit demselben Recht an Ueberbleibsel, die die „Arctik“ Expeditionsleiter zurückließ, denken können - in dieser Zeit der Ungewißheit hätte man indes nichts unbeachtet lassen sollen, was nützlichermesse auf die Spuren der fischen schwedischen Luftseger geführt hätte.

### Zu Sudaaroben.

Die politischen Zustände in Sudaaroben sind für die Autorität der türkischen Staatsgewalt nicht erfreulich, da der Aufstand dort zu den durch uraltes Herkommen sanctionirten Landesritten gehört, und die Souveränität des Sultans auf sehr schwachen Füßen steht. Nach den letzten Meldungen soll Yemur zur Zeit vollständig beruhigt sein, was aber nicht ausschließt, daß schon morgen an irgend einem Punkte jenes schwer zugänglichen Wüstenplateaus eine neue Schilberhebung platzgreift. Da die Stämme unter einander in steter Feindschaft leben und das Solidaritätsgefühl unter ihnen so wenig entwickelt ist, daß nicht einmal die nächsten Nachbarn sich zu einer gemeinsamen Action zusammenfinden, so werden gerade sie in der Regel die bittersten Feinde sein, so fällt den türkischen Truppenbefehlshabern die Einigung kriegerischer Vorkereen im Kampfe gegen die auffrischenden Wüstenstämme nicht schwer. Der jüngste Erfolg ist dem Marschall Abdullah Pascha zu danken, der die befehligen feindlichen Stellungen bei Chafli und Kasli mit Sturm nahm und deren Vertheidiger in die Flucht schlug. Damit war diese Affaire, gleich so vielen früheren, erledigt. Denn an die Ergraffung einer ernstlichen Offensivestärke einiger der Sudaarobischen Stämme denken, weil ihnen allen die elementarsten Begriffe geordneter Kriegführung gänzlich abgehen. Sie besitzen insgesammt Muth, Kampflust, und sind von Uebeln wider die türkische Oberherlichkeit durchglüht. Dieser Uebeln führt bald da, bald dort zum Aufstande. Aber noch nie haben sie den Versuch gemacht, sich zu einem regelrechten Kampfe mit dem europäisch gedüllten und bemanneten türkischen Militär zu stellen. Ihre Force besteht im Ueberfall harmloser Karawanen oder sonstigen belanglosen Handtreichen. Diese anarischen Zustände werden fortbauern.

### Eine Schlachthaus-Firma in Nord-Dakota.

Eine Schlachthaus-Firma in Nord-Dakota, hat bei der New Yorker Gesundheitsbehörde um die Erlaubnis erlucht, im dortigen Markte Pferdefleisch verkaufen zu dürfen. Sie will sich die Stadtviertel, wo die „Ausländer“ hausen, als besonderes Verbotquartier auszeichnen, hat aber verhältnißlich nichts dagegen, wenn ihre Waare auch anderswo in „Frankfurt“ verhandelt wird. Sie garantirt absolut gesundes Fleisch und zum Preise von nicht mehr als fünf Cents das Pfund für die beste Sorte. Die Sanitätsbehörde von New York verbietet das Schlachten von Pferden, wenn das Fleisch, aber aus Dakota kommt, drückt die Sanitätsbehörde im Interesse der vielen armen Leute, denen Rindfleisch zur theuren Delikatess geworden, vielleicht ein Auge zu.