Philippiner-Schulen.

Ihre Einrichtung im Wesentlichen nach amerikanischem Vorbilde.

Wichtiges Administrations-Departement—Pädagog und Nationalökonom—Ein deutscher Doktorhut — Gute Wahl — Amerikanische Lehrer—Sprachenwirrwarr.

Die Errichtung des am 4. Juli d. J. in's Leben getretenen Civil-Gouvernements der Philippinen, des ersten der Inselgruppe, involvirte gleichzeitig die Etablirung von vier Administrations-Departements, von denen das für den öffentlichen Unterricht zu den bedeutsamsten zu zählen sein dürfte. Ein Zeichen für die Wichtigkeit, die dieser Abtheilung beigelegt wird, bildet die Berufung Professor Bernard Moses' von der Universität von Kalifornien an die Spitze dieses Departements, sowie die Ernennung des Prinzipals der Hochschule zu Springfield, Mass., Professor Frederick W. Atkinson, zum General-Superintendenten des öffentlichen Unterrichts der Philippinen. Während beide der genannten Herren als hervorragende Pädagogen bekannt

Bernard Moses.

sind, ist Moses außerdem ein Nationalökonom von Ruf.

Bernard Moses ist ein Eingeborener Connecticuts. Er graduirte 1870 an der Universität von Michigan, betrieb mehrere Jahre in Europa geschichtliche und nationalökonomische Studien und wurde 1875 Lehrer an der Universität von Kalifornien. Professor Moses hat mehrere Bücher veröffentlicht, von denen insonderheit das Werk „Das Kolonialsystem der verschiedenen Nationen" hohe Anerkennung fand. Für seinen neuen Posten dürfte ihn noch besonders seine Kenntniß des Orients befähigen. Er machte in diesem ausgedehnte Reisen und hat den morgenländischen Verhältnissen seine spezielle Aufmerksamkeit zugewandt.

Frederick W. Atkinson wurde 1865 in Reading, Mass., geboren. Er besuchte von 1887 bis 1890 die Harvard-Universität, war dann Lehrer an der Hochschule zu Westfield, Mass., und reiste hierauf nach Europa, um die dortigen Schulmethoden zu studiren. Nachdem er in Leipzig zum Doktor der Philosophie promovirt hatte, wurde er

Frederick W. Atkinson.

1894 Prinzipal der Springfield-Hochschule, die er auf eine hohe Stufe der Leistungsfähigkeit brachte.

Als daher die vor nahezu zwei Jahren nach den Philippinen entsandte Taft-Kommission zu der Erkenntniß gelangte, daß der kräftigste Hebel zur Heranbildung der Philippiner zu guten Bürgern Schulen seien, und als es galt, einen Mann zu finden, dessen pädagogische Bildung und organisatorisches Talent ihn zur Einrichtung dieser Schulen befähige, fiel nach vorangegangener Konsultation der Präsidenten der führenden Colleges hierzulande die Wahl auf Dr. Atkinson.

Letzterer trat sein Amt bereits am 1. September 1900 an, und er hat sich seitdem vorwiegend mit der Etablirung eines Schulsystems beschäftigt, das im Wesentlichen demjenigen in den Ver. Staaten gleicht. Der ganze Archipel wurde in 18 Schulbezirke getheilt, an deren Spitze je ein Bezirks-Superintendent steht. Das für die Philippinen geschaffene Schulgesetz sieht überdies die Anstellung von 1000 Lehrern aus der Union vor. Die Schulsprache ist natürlich die englische. Ihre allgemeine Einführung dürfte umso leichter sein, als nur ein kleiner Theil der philippinischen Bevölkerung spanisch, der Rest aber wohl ein Dutzend derart von einander verschiedener malaiischer Dialekte spricht, daß die Vertreter der einzelnen Mundarten sich gegenseitig nicht verstehen.

Präsident T. J. Shaffer.

Bemerkenswerthe Karriere des Führers in dem Arbeiterkampfe gegen den Stahltrust.

Präsident Theodore J. Shaffer von der „Amalgamated Association of Iron, Steel and Tin Workers," der Führer in dem großen Kampfe der letzteren Organisation gegen den Billion-Dollar-Stahltrust, hat eine bemerkenswerthe Karriere hinter sich.

Shaffer wurde in Pittsburg, Pa., geboren und war schon mit acht Jahren

Theodore J. Shaffer.

auf sich selbst angewiesen. Aber während er in den dortigen Walzwerken arbeitete, eignete sich der von ungeheurem Wissensdrang erfüllte Junge privatim eine gediegene Bildung an, ja seine Bücher begleiteten ihn sogar zur Arbeit. Sein Ehrgeiz war es, Geistlicher zu werden, und auf Zureden mehrerer Freunde entschloß er sich, in's theologische Seminar einzutreten. Als die Mittel, die er sich gespart, zur Neige gingen, mußte er noch vor seiner Ordination in's Walzwerk zurückkehren. Später indessen setzte er seine Studien fort und wurde ordinirt.

Shaffer ist ein armer Mann und auf sein Gehalt angewiesen, welches er von der von ihm geleiteten Arbeiter-Organisation bezieht.

Dumonts lenkbares Luftschiff.

Bedeutsamer Erfolg in der Lösung eines wichtigen aeronautischen Problems.

Ein neuer bemerkenswerther Erfolg auf dem Gebiete der lenkbaren Luftschifffahrt ist letzter Tage aus Paris vermeldet worden. Es machte dort der brasilianische Luftschiffer M. Santos-Dumont, nachdem er bereits seit geraumer Zeit Versuche angestellt, mit seinem von ihm erfundenen Luftschiffe eine Auffahrt, deren Verlauf den Schluß zuläßt, daß das Problem der lenkbaren Luftschifffahrt, wenn nicht gelöst, so doch seiner Lösung um einen bedeutenden Schritt näher gerückt ist.

Santos-Dumont, der den von Henry Deutsch für einen lenkbaren Luftballon ausgesetzten Preis von 100,000 Francs zu erringen hofft, stieg im Parc de Meudon auf. Der Ballon bewegte sich in großen Kreisen über dem Bois de Boulogne und schlug dann die Richtung nach dem Eiffelthurm ein, den der

M. Santos-Dumont.

Ballon umsegelte. Letzterer gehorchte dabei augenscheinlich vollständig dem Steuer, auch schien der aus entgegengesetzter Richtung kommende Wind das Luftschiff in seinen Bewegungen nicht zu hindern. Auf der Rückfahrt nach dem Parc de Meudon entstand jedoch an der Steuervorrichtung ein Schaden, so daß Dumont bereits in Boulogne-sur-Seine den Abstieg antreten mußte, den er dadurch bewerkstelligte, daß er die seidenen Seiten des Ballons aufriß, so daß dieser zwischen Bäumen landete.

Der hellfarbige Ballon hat Cigarrenform. Er ist 150 Fuß lang und an seiner dicksten Stelle 40 Fuß breit. Der Lenker des Ballons sitzt auf einer leichten, metallenen Stange, auf welcher ein gewöhnlicher Zweirad-Sattel befestigt ist. Zu seiner Rechten und theilweise vor ihm befindet sich ein Gasolin-Motor, welcher, wenn er von den Bicycle-Pedalen in Gang gebracht wird, den Propeller am Ende des Schafts in Bewegung setzt. Der Propeller mißt zwölf Fuß im Durchmesser, macht 180 Umdrehungen in der Minute, und besteht aus zwei Schrauben. Das Steuerruder hinter der Schraube wird durch ein Segel gebildet.

Santos-Dumont ist Ingenieur und etwa 27 Jahre alt.

Massengrab bei Long Branch.

Denkmal-Enthüllung in Hoboken bringt einen Unfall in Erinnerung.

Die Enthüllung des Denkmals auf dem Massengrabe der Opfer des Hobokener Dockbrandes erinnert an eine Schiffskatastrophe, deren Opfer auch auf New Jersey'er Boden ein gemeinschaftliches Grab gefunden haben, den Untergang des Einwandererschiffes „New Era" im November 1854 nahe Long Branch, und die Enthüllung eines Denkmals auf dem Massengrabe durch die Deutschen von Monmouth County.

Ueber die Unglücksfahrt der „New Era", die am Kennebec, Maine, gebaut wurde, hat in einer kürzlichen Versammlung der „Monmouth County Historical Society" Ex-Richter Edwin Beekman einen interessanten Vortrag gehalten, welcher ersehen läßt, daß die „New Era", welche im April 1854 vom Stapel gelassen wurde, am 19. September desselben Jahres mit 374 Zwischendecks-, elf Kajüten-Passagieren und einer 30 Köpfe zählenden Mannschaft unter dem Befehl von Kapitän Hard die Wesermündung verließ, um nach dem gelobten Lande zu fahren, wo für Einwanderer eine neue Aera beginnen sollte. Aber das Schicksal wollte es, daß die meisten Emigranten vor dem Thore der neuen Welt ihren Tod fanden und eine Anzahl schon unterwegs von einer Seuche hinweggerafft wurden. Es war eine Unglücksfahrt vom Anfang bis zum Ende. Man hatte kaum Liverpool, wo das Fahrzeug anlegte, um Kreide an Bord zu nehmen, verlassen, als die „New Era" in einen Sturm gerieth, der kein Ende nehmen wollte.

Riesige Sturzseen gingen über Bord und drei Personen wurden, als die Küche für die Passagiere zertrümmert wurde, erschlagen. Einer Seuche erlagen eine Anzahl Einwanderer und als das Fahrzeug bis auf 100 Meilen von Sandy Hook angekommen war, hatte man bereits die Leichen von 18 Menschen, Männer, Frauen und Kinder, in's Meer gesenkt, eine Beute für die Haie, welche das Unglücksschiff umkreisten. Das Schiff, welches auch in Bremerhaven eine große Quantität Waaren an Bord genommen, war durch die stürmische Fahrt leck geworden und obwohl die Pumpen Tag und Nacht in Thätigkeit waren — auch die Passagiere mußten mithelfen—, stand das Wasser doch sechs Fuß hoch im Laderaum, als der verhängnißvolle 13. November heranbrach. Es war am Tage vorher, einem Sonntag, neblig und regnerisch gewesen, sodaß Kapt. Hard keine Observationen machen konnte.

Am Morgen des 13. fand er jedoch bei Anwendung des Bathometers, daß er an der Küste war, doch glaubte er, es sei die Long Isländer Küste. Er ließ mehr Segel aufziehen, um das Fahrzeug von der Küste fernzuhalten, und begab sich in seine Kajüte, das Weitere dem ersten Steuermann überlassend. Dieser muß aber noch weniger gewissenhaft gewesen sein, denn er begab sich gleich darauf in's Zwischendeck und überließ die Führung dem zweiten Steuermann, der bei der nächsten Messung mit dem Senkblei nur mehr vier Faden Wasser fand. Als der Kapitän um 6 Uhr früh aus der Kajüte kam, fuhr das Schiff an der schlimmsten Stelle des New Jersey'er Ufers, auf dem Triebsand bei Little Pond, auf. Alle Versuche, tieferes Wasser zu erreichen, waren vergeblich, und der Kapitän ließ, als Nothsignale, ein Theerfaß in Brand stecken, sowie mehrere Schüsse abfeuern.

Der Lebensrettungsdienst war damals noch sehr primitiv und die wenigen Stationen an der New Jersey'er Küste waren von Freiwilligen bemannt; eine Station befand sich schon damals nahe der Stelle, wo die „New Era" auffuhr, weil es, wie er erwähnt, für nach New York bestimmte Fahrzeuge ein sehr gefährlicher Küstenpunkt war. Der erste Schuß wurde auch vom Kapt. Allen, der die Mannschaft, meist Fischer, befehligte, gehört und er konnte auch durch den Nebel die Umrisse eines Vollschiffes auf dem Strande bemerken. Er ließ — Telegraphen oder Telephon gab es damals ja noch nicht — die Leute zusammentrommeln und auch die Mannschaft der Stationen No. 2 und 4 wurden benachrichtigt. Bis die erste Rettungsleine auf das gestrandete Schiff geschleudert wurde, verging viel werthvolle Zeit, und als endlich der Kapitän und mehrere Passagiere an's Ufer gezogen wurden, riß die Leine und die Insassen des Rettungs-Korbes fielen in's Wasser, doch wurden Hard und zwei Passagiere gerettet.

Von der „New Era" waren mittlerweile mehrere Retungsboote nach dem Strande gefahren, und wenn die Mittheilungen über den Schiffbruch richtig sind, muß die ganze Mannschaft nur auf die Rettung ihres eigenen Lebens bedacht gewesen sein. Der erste Steuermann forderte zuerst die Passagiere auf, ruhig liegen zu bleiben, da keine Gefahr drohe, und fuhr dann mit einigen Mitgliedern der Mannschaft davon; gleich darauf bestiegen die meisten anderen Seeleute die übrigen zwei Boote, und als endlich die Rettungsleine am Maste befestigt war, befanden sich nur noch der Kapitän und fürf Mann der Besatzung an Bord. Das Schif sank aber immer tiefer, die Flug stieg höher, die Wogen schlugen bereits über Deck, und die Situction der Passagiere war bereits eine trostlose. Viele hatten sich in die Takelage geflüchtet und ein Seemann aus Maine, der an Bord geblieben, half den Unglücklichen, sich an der Takelage festzubinden. Andere Einwanderer wurden über Bord geschwemmt und die Rettungsmannschaft konnte, da sie keine Leine mehr auf's Schiff werfen konnte, nichts Anderes thun, als die auf den Strand Treibenden zu retten, die Leichen zu bergen. Auch eine Frau, welche sich an einer Spiere festhielt und bis Deal hinabtrieb, wurde lebend, aber bewußtlos, gerettet; sie wurde in Allen's Wohnung gebracht, wo sie im Laufe der Nacht ein Knäblein gebar.

Gegen Abend kamen zwei Schleppdampfer nach dem gestrandeten Schiffe, konnten sich demselben aber nicht nähern. Die Mannschaften derselben hörten jedoch deutlich die Hülferufe der an Bord befindlichen Einwanderer. Die Schleppdampfer blieben die ganze Nacht in der Nähe, aber außerhalb der Brandung, liegen und am Strande wurden Feuer unterhalten, als schwacher Trost für die Unglücklichen auf der „New Era", aber am nächsten Morgen waren nur noch wenig übrig geblieben, und von den 397 Menschen, welche sich bei der Strandung auf dem Schiffe befanden, wurden nur 157 gerettet. Auch ein 16jähriger Junge, der auf der Reise die anderen Emigranten mit Liedervorträgen erfreut hatte, war unter den Opfern; seine Arme und Beine waren noch an der Takelage festgebunden, aber sein Körper von den aufgeregten Wogen weg- und über Bord gerissen worden. Auf ähnliche Weise wurden noch mehr der Unglücklichen verstümmelt.

Mehrere Tage lang trieben die Leichen der Emigranten an den Strand; viele hatten Geld im Besitze, und in den Taschen eines Mannes, eines Diamantenhändlers, dessen Leiche bei Monmouth Beach gefunden wurde, fanden sich eine Anzahl ungefaßter Diamanten. Die Leichen wurden in einem Friedhofe bei Deal Beach in ein Massengrab gelegt und es kümmerte sich Niemand um das Massengrab, bis die Deutschen von Monmouth County im März 1891 unter dem Namen „New Era Association" sich zusammenthaten und ein Denkmal errichten ließen, das am 20. November 1892 enthüllt wurde. Ein junger Anwalt aus Red Bank, Edmund Wilson, hielt die Rede, und Kapt. Ernst Stahl verlas ein die erschütternden Scenen am Unglücksplatze schilderndes Schreiben des Steuermannes R. S. Styles von einem der Schleppdampfer, welche der „New Era" Hülfe bringen wollten. Das 11 Fuß hohe Granit-Monument trägt die Inschrift: In Memory of German Passengers, who perished in the Wreck af the „New Era".

Röntgenbilder eines chinesischen Frauenfußes veröffentlicht in vortrefflicher Wiedergabe das „British Medical Journal" nach Photographieen, die ein englischer Arzt, Dr. Duncan Thomson, aus Hankau eingesandt hat. Ueber die künstlich verstümmelten Füße der chinesischen Frauen, die berüchtigten „goldenen Lilien", ist unendlich viel geschrieben worden, aber noch nie hat man die Art ihrer Verunstaltung so deutlich vor sich gesehen, wie in den mit Röntgenstrahlen aufgenommenen Photographieen. Das eine Bild zeigt einen chinesischen Frauenfuß von der Innenseite aufgenommen, das andere denselben Fuß von der Außenseite. Die Verunstaltung wird auf doppeltem Wege erreicht, einmal dadurch, daß der Spann des Fußes gebogen wird, indem die Hacken und die Ballen der Zehen aneinander gepreßt werden; zweitens dadurch, daß die vier äußern Zehen unter den großen Zeh gebunden werden. Die Folge für die Lage und Entwicklung der Fußknochen ist auf den Röntgenbildern ganz genau zu erkennen und wird von Dr. Thomson bis ins einzelne beschriebn. Da die Verunstaltung schon im Säuglingsalter geschieht, so wird die Entwicklung der Knochen gehemmt, ofbeersbnckßck der Knochen gehemmt, besonders die der Mittelfußtnochen, des Würfelbeins und des vorderen Endes des Fersenbeins. Der Stillstand der Entwicklung erstreckt sich dann weiter auf die Knochen und Muskeln der Schenkel. Wenn sonst körperliche Uebungen vorgenommen werden, so entwickeln sich die Hüften bei den chinesischen Frauen gewöhnlich gut, da aber eine genügende Bewegung durch die verstümmelten Füße schwierig wird, so leidet in den mesten Fällen der ganze Körperbau, und nach vielen Generationen muß di ganze Rasse die Folgen der Fußverstümelung sowohl physisch als moralisch empfinden.

Aus Philadelphia wird gemeldet, daß vor einiger Zeit einem jungen Mädchen in einem Straßenbahnwagen das Malheur passirte, den Nickel, den sie dem Conducteur reichen wollte, einem neben ihr sitzenden Herrn zwischen Rockkragen und Hals fallen zu lassen. Dies führte zu einer Unterhaltung, näherer Bekanntschaft und schließlich Hochzeit. Bei diesem Ausgang des Abenteuers ist allen Junggesellen, die es bleiben wollen, anzurathen, recht enganliegende Halskragen zu tragen, damit allenfallsige Attentate heirathlustiger Jungfrauen von vornherein unmöglich werden.

Amerikanischer Historiker.

Seine Verdienste von der Berliner Akademie der Wissenschaften anerkannt.

Eine bezeichnende Ehrung wurde kürzlich einem amerikanischen Gelehrten, dem Historiker James F. Rhodes, von deutscher Seite zu Theil, indem ihm die Berliner Akademie der Wissen-

James F. Rhodes.

schaften für seine „Geschichte der Ver. Staaten" den Preis von 3000 Mark zuerkannte.

James F. Rhodes wurde 1848 als Sohn eines Eisenindustriellen in Cleveland, O., geboren. Er besuchte die dortige Hochschule und studirte, einer natürlichen Neigung folgend, an der New Yorker Universität Geschichte, sowie an der Chicagoer Universität Rhetorik und Metaphysik. Rhodes setzte hierauf seine geschichtlichen Studien in Paris fort, hörte in Berlin einen Kursus über Metallurgie und trat 1870 in das Geschäft seines Vaters ein, dessen Theilhaber er 1874 wurde. In 1885 zog sich Rhodes vom Geschäfte zurück und bereiste zwei Jahre lang Europa, um in dortigen Bibliotheken und Archiven geschichtliche Forschungen zu betreiben. Er machte sich hierauf an die Verabfassung seiner „Geschichte der Ver. Staaten," wovon der erste, die Jahre 1850 bis 1860 umfassende Band in 1892 erschien und bis 1895 bereits drei Auflagen erlebte. Im letztgenannten Jahre wurden der zweite und dritte Band, in 1899 der vierte Band veröffentlicht, welche die Zeit von 1860 bis 1864 behandeln.

Rhodes, der gegenwärtig in Boston lebt, ist Mitglied der Historischen Gesellschaft von Massachusetts, sowie der dortigen Militärisch-Historischen Gesellschaft. In 1893 verlieh ihm das Adelbert College der Western Reserve University in Hudson, O., den Titel eines Doktors beider Rechte. Rhodes ist, außer der englischen Sprache, noch der griechischen, lateinischen, französischen und deutschen Sprache mächtig.

Auf der Suche nach Peary.

Die dritte vom „Peary Arctic Club" ausgerüstete Peary-Hilfsexpedition.

Auf dem Schiffe „Erik" fuhr letzter Tage von Sydney, Neuschottland, die dritte vom „Peary Arctic Club" zu New York ausgerüstete Peary-Hilfsexpedition ab, um nach dem Verbleib des kühnen Nordpolfahrers Leutnant Peary zu forschen, von dem man seit dem 31. März 1900 nichts mehr gehört hat. Die Expedition wird außerdem nach der „Windward" auslugen, auf der Frau Peary, die Gattin des Forschers, mit ihrem achtjährigen Töchterchen im August vorigen Jahres von Sydney nach Etah, Nord-Grönland, dem Hauptquartier Pearys, absegelte. Auch von diesem Schiffe weiß man nicht, ob es seinen Bestimmungsort erreichte oder unterwegs im Eise stecken blieb. Als weitere Aufgaben hat sich die Hilfsexpedition die Auskundschaftung der Stein-Forschungs-Gesellschaft gestellt, sowie die der „Fram," Nansens alten Schiffes, welches die Norwegische Sverdrup-Nordpolar-Expedition trägt. Die Stein-Forschungs-Gesellschaft ist seit dem 5. August 1899, als sie von der „Diana," dem Schiffe der ersten Peary-Hilfsexpedition in Payer Harbor auf Ellesmere-Land gelandet wurde, verschollen. Von der Sverdrup'schen Expedition datirt das letzte Lebenszeichen vom 18. August 1899.

Als Leutnant Peary im Jahre 1898 seine diesmalige, dritte Nordpolarreise —die beiden ersten hatte er in den Jahren 1891 auf 1892 und 1893 bis 1895 ausgeführt — antrat, übernahm der

Herbert L. Bridgeman.

„Peary Arctic Club" die Aufgabe, durch jährlich auszusendende Hilfsexpeditionen Peary in Verbindung mit der Heimath zu halten. Die erste, 1899 abgegangene Hilfsexpedition wurde von Commander Herbert L. Bridgeman von Brooklyn, N. Y., dem Sekretär des „Peary Arctic Club," der sich bereits 1894 an der Hilfsexpedition der „Falcon" betheiligte und auch die heurige befehligt, geführt. Der Expedition wurde damals auf Saunders Island von einem Eingeborenen ein Brief Pearys übergeben, auch traf sie das Boot Pearys. Im September 1899 langte die Hilfsexpedition wieder in Sydney an.

Das Schiff der zweiten, in 1900 abgegangenen Hilfsexpedition, die „Windward," hatte, wie gesagt, die Gattin und die Tochter Leutnant Pearys an Bord.

Herbert L. Bridgeman stammt aus Massachusetts. Er graduirte in den 70er Jahren am Amherst College und schlug die journalistische Karriere ein und wurde später Verleger bei der Brooklyn-„Standard-Union," an der er einen Besitzantheil erwarb.

Die heurige Hilfsexpedition wird keinerlei wissenschaftliche Arbeiten vornehmen, sondern ausschließlich das Eingangs beschriebene Ziel verfolgen. Zum „Peary Arctic Club" gehören 14 Mitglieder, und die von ihnen übernommene Aufgabe ist lediglich eine Ehrensache. Zur Erfüllung seiner Aufgabe hat der Klub bereits $75,000 verausgabt.

Der Kultur eine neue Gasse.

Besiedlung eines großen Landstriches im Indianer-Territorium durch Weiße.

Präsident McKinley erließ unlängst eine Proklamation bezüglich der in den ersten Augusttagen d. J. erfolgenden Eröffnung der Ländereien, die neuerdings von den Indianern im Indianer-Territorium abgetreten wurden. Die Gebietsabtretungen wurden von den Wichita-Indianern und deren verbündeten Stämmen laut einem Vertrage vom Jahre 1895 gemacht und von den Comanches, Kiowas und Apachen gemäß einem Vertrage vom vorigen Jahre.

Das in Frage kommende Land umfaßt über 2,500,000 Acker. Vertragsgemäß erhält von diesem Gelände erst jeder der 3000 auf dem Gebiete lebenden Indianer eine Farm von 160 Ackern, deren Lage er sich wählen darf. Außerdem werden von dem Gesammtareal insgesammt 480,000 Acker zu einem oder mehreren Weideplätzen ausgeschieden, ferner Flächen zur Anlage von Städten, für Schulzwecke u. s. w.,

Lone Wolf.

so daß im Ganzen noch ungefähr 1,900,000 Acker zur Vertheilung unter weiße Ansiedler übrig bleiben.

Da die Regierung diesmal fest entschlossen ist, „Boomers" und Landspekulanten fernzuhalten, so hat sie einen eigenartigen, bisher noch nicht geübten Modus der Gebietsvertheilung beschlossen. Die Applikanten ziehen nämlich, nachdem sie den Vorschriften des Heimstättengesetzes bezüglich des Alters, des Bürgerrechts u. s. w. zu genügen vermochten, eine Nummer. Das Land wird dann in so viele, je 160 Acker enthaltende Grundstücke getheilt, als Nummern gezogen wurden. Diejenigen, welche eine höhere Nummer in Händen haben, als Landflächen von dem angegebenen Umfange zur Verfügung stehen, gehen leer aus.

Bemerkenswerth ist, daß eine Anzahl Indianer gegen die beschlossene Eröffnung der Reservatländereien protestirten. Als Vertreter der Opponenten erschien einer der ersten Häuptlinge der Kiowas, Lone Wolf, in Washington, D. C. Ihr Protest begründet sich auf die Angabe, daß einige Bestimmungen eines vor neun Jahren zwischen der Ver. Staaten-Regierung und den Indianern abgeschlossenen Vertrags geändert und dieser amendirt worden sei, ohne daß der Vertrag in dieser seiner neuen Form den Indianer-Stämmen zur Genehmigung wieder unterbreitet worden sei. Thatsache ist, daß man den Modus der Entschädigung der Rothhäute für das von ihnen abgetretene Gebiet geändert hat, indem man ihnen jetzt Land überweist, während sie früher meist durch Geld abgefunden wurden. Zu der Aenderung führten gewisse Erfahrungen, und sie geschah im Interesse der Indianer und mit Rücksicht auf ihre bessere Prosperität.

Die Kiowas ragen unter den Rothhäuten des Indianer-Territoriums durch ihre Intelligenz und ihre Lernfähigkeit hervor. Sie haben Selbstregierung in der Form einer Stammesorganisation. Ihr gegenwärtiger Oberhäuptling ist Appeahtone, der mehrere Sprachen spricht und ein befähigter Advokat ist. Auch die anderen Indianerstämme in dem Territorium, deren Land demnächst der Besiedlung durch Weiße erschlossen wird, weisen zahlreiche civilisirte Vertreter auf. Viele junge Männer und Frauen von ihnen graduirten in Hampton, Va., Carlisle, Pa., und anderen Indianerschulen.

Das Automobil soll nach dem Muster New Yorks auch in Paris binnen Kurzem in den Ambulanzdienst gestellt werden.