Tägliche Omaha Tribüne

TRIBUNE PUBLISHING CO.—V. J. PETER, President.

Preis des Tageblatts: Durch den Träger, per Woche 12½ Cents; durch die Post, bei Vorausbezahlung, per Jahr $6.00; sechs Monate $3.00; drei Monate $1.50; bei Vorausbezahlung von zwei Jahren $10.00.
Preis des Wochenblatts bei Vorausbezahlung $2.00 das Jahr.

1307-1309 Howard Str. Telephon: TYLER 340. Omaha, Nebraska.

Des Moines, Ia., Branch Office: 407—6th Ave.

Entered as second-class matter March 14, 1912, at the postoffice of Omaha, Nebraska, under the act of Congress, March 3, 1879.

The Tägliche Omaha Tribüne is a strictly American newspaper, read by Americans of German blood. The Tribune recognizes the fact that no publication in this country has a right to exist if it does not devote its entire energy to the best interest of the United States of America, particularly the cause for which the United States entered this war. If any one should find anything in our columns which he believes is at variance with this principle, we would be grateful to have it called to our attention. The Tribune is nothing else than an all-American newspaper.

Omaha, Neb., Samstag, den 5. Oktober 1918.

Ein Freiheitsbond in jedem Haus

In seiner Ansprache im Medina-Tempel in Chicago zur Eröffnung der Kampagne für die vierte Freiheitsanleihe hat Marinesekretär Josephus Daniels Wesen und Ziele der Freiheitsanleihe schlagend und klar dahin ausgedrückt: „Ein Bond in jedem Haus und in jeder Hand!" Er führte aus:

„Eine Autokratie hat eine Armee. Eine Demokratie ist eine Armee. Dreizehn Millionen Amerikaner haben sich registriert und sind bereit, dem Rufe zu folgen. Es fehlen nur noch, um den Ruf vollständig zu machen, die Ausrüstung für sie, Schiffe, sie nach drüben zu liefern. Vor einigen Tagen hat das Repräsentantenhaus einstimmig eine Vorlage angenommen, welche dem Volke eine Steuer von acht Milliarden Dollar auferlegt. Zu dieser Summe werden Sie durch die Freiheitsbonds sechs Milliarden Dollar hinzufügen. Das amerikanische Volk ist so fest entschlossen, den Krieg zu einem siegreichen Ende zu führen, daß sein Eifer keine Grenzen kennt, diese Summe voll aufzubringen.

„Bis zu diesem Kriege war es allgemeine Ansicht, daß nur Bankiers und Millionäre ihr Geld in Bonds anlegen. Heute ist es ein selbstverständliches Schlagwort: **„Ein Bond in jedem Hause und in jeder Hand!"**

„Während der Kampagne zur ersten Freiheitsanleihe kauften über vier Millionen aus dem Volke Freiheitsbonds. An der zweiten Freiheitsanleihe beteiligten sich 5,400,000 aus dem Volke und an der dritten 17,000,000.

„Unter dem Aushebungsgesetz sind alle Männer, reich und arm, in Armee und Marine gleich. Den Söhnen der Armen, die in das Heer eintreten, liegen dieselben Pflichten ob wie denen, die in besseren Vermögensverhältnissen leben. Jeder gibt alles, was er hat, und alles, was er von der Zukunft erwartet.

„Wo es sich darum handelt, Geld zu geben, sollte es ebenso sein. Jeder sollte Freiheitsbonds zeichnen, bis es ihn schmerzt. Niemand ist wert, in einem Atem mit den Männern in Uniform genannt zu werden, wenn er nicht das Vorrecht, Bonds zu kaufen, ausnutzt bis zur Grenze, wo die notwendigen Bedürfnisse für den Lebensunterhalt beginnen."

Neue Berufe für Frauen

Frl. Margaret Scott, Mitglied der Beschäftigungsabteilung des Arbeitsdepartements, beantwortet die vielfachen Klagen junger Mädchen, die mit ihrer derzeitigen Beschäftigung unzufrieden sind, mit dem Hinweis auf die vielen Beschäftigungszweige, welche sich durch die Kriegsverhältnisse dem weiblichen Geschlecht eröffnet haben. Es ist ein langes Verzeichnis von bisher als ausschließlich männliche Beschäftigungen geltenden Berufsarten. Wenn man sich diese übrigens genauer ansieht, so muß man zugestehen, daß sich manche davon wirklich besonders für Frauen eignen, und man darf sich füglich wundern, daß nicht schon längst Mädchen in solchen Stellungen tätig sind. Andere Berufsarten möchte man allerdings für weibliche Kräfte weniger geeignet halten, indes, auch da käme es wohl nur auf einen Versuch an, das Gegenteil zu beweisen.

Mathematik, Baukunst und Chemie erfordern z. B. eine tüchtige wissenschaftliche und werktätige Vorbildung und dürften deshalb weniger für junge Mädchen in Betracht kommen; Gerichtschreiber und Stenographen, Marktgehilfen, Landwirtschaftsbeamte, Kartenzeichner, Schriftsetzer, auch an Maschinenarbeit, Sprachkundige und dergleichen, das sind alles Aufgaben, deren schließlich auch ein Weib Herr werden könnte. Hie und da sind ja auch schon erfolgreiche Versuche in dieser Richtung gemacht worden. Natürlich, auch manche dieser Aufgaben erfordern eine gute Vorbildung, aber die gehört ja schließlich zu jeder einigermaßen anständigen Beschäftigung. Zeichnen, Schriftsetzen, Landwirtschaft, Sprachenkenntnisse, daß läßt sich doch bei einigermaßen Fleiß und Anlagen erlernen. Vom einfachen Zeichnen zum Kartenzeichnen ist ja der Weg nicht so weit und schwer; freilich bis zu den bildenden Künsten, von denen für den werktätigen Gebrauch hier hauptsächlich die Baukunst in Betracht kommt, dürfte sich bei dem Mangel an Schulung in unserer Zeit so leicht kein weibliches Wesen aufschwingen.

Dafür haben wir aber den ärztlichen und den zahnärztlichen Beruf, in denen wir jetzt schon eine ganze Anzahl Frauen erfolgreich tätig finden.

Auf einen anderen Beruf macht Frl. Scott aufmerksam: das Schleifen von Augengläsern. Damit pflegte man sich vor dem Kriege hierzulande nur wenig abzugeben, man bezog einfach die fertig geschliffenen Gläser aus Deutschland. Jetzt muß sich natürlich das heimische Kunsthandwerk der Sache widmen. Geeignete Vertreter und Sachverständige dieses Kunsthandwerks haben wir ja hier, es mangelt aber noch an der genügenden Zahl gelernter Arbeiter. Die Heeresverwaltung hat deshalb eine Schule für Sehgläserschleifer in Rochester, N. Y., errichtet. Ein sechswöchiger Lehrgang genügt im allgemeinen zum Erlernen der Kunstfertigkeit, und dann ist der Schüler oder die Schülerin fähig, in eine der Fabriken optischer Kriegswerkzeuge einzutreten. Während der Lehrzeit wird ein für den Lebensunterhalt ausreichender Lohn gezahlt.

Neben diesen höheren Berufsarten bleiben natürlich, und zwar in weit umfangreicherer Beziehung als früher, die bisherigen Stellungen der Lehrerin, des Ladenmädchens usw. offen für weibliche Kräfte. Wer aber darin keine Befriedigung findet, hat in den genannten besseren Berufsarten eine schöne Zukunft vor sich.

Erschließung einer Wüstenei des Westens

Ein segensreiches Werk ist jüngst durch die Bundesregierung in den Wüsten des Westens ausgeführt und vollendet worden. Es handelt sich um die Errichtung von Wegweisern, die Wanderern den Weg zum Wasser weisen. Die Arbeit muß jedoch noch rege fortgesetzt werden; und außer dieser Schutzmaßnahme werden noch Pläne für eine neue „Offensive" ausgearbeitet, um schließlich doch das Wachstum der ganzen Wüstenei zum Einhalt zu bringen und sie wohnlicher für die Menschheit zu machen. Der gefährlichste Teil der Wüste bedeckt etwa 75,000 Quadratmeilen Gebiet.

Wer die Geschichte dieses Landstriches kennt, weiß, daß die Wasser-Wegweiser, welche im ganzen etwa 100,000 Dollar oder darüber kosten werden, von sehr großer Bedeutung sind. Und es ist nicht zu bezweifeln, daß sie, falls sie schon vor mehreren Jahrzehnten vorhanden gewesen wären, tausende von Menschenleben hätten retten können. Irgendwelche Wassergelegenheiten lassen sich fast überall in der Wüste finden oder erschließen, wenn man vielleicht fünfzig oder mehr Fuß gräbt.

Sogar am südlichen Ende des Todestales, wo eine Menge Menschen und Tiere umkamen, haben Mitglieder des Geologischen Amtes im Jahre 1918 nicht nur ihren Durst gestillt, sondern sogar ein angenehmes Schwimmbad in tiefen Wasserlöchern sich leisten können. Jene unglücklichen Opfer aber, so nahe der Hilfe, hatten keine Ahnung, wohin sie sich zu wenden hatten.

Klassifizierte Anzeigen in der Tribüne bringen gute Resultate.

Der Welt größter Schiffsbauhof

Auf Hog Island eine der größten Ingenieursleistungen über Nacht geliefert.

Eine geniale neue Idee: die Standardisierung im Schiffsbau. Beginn der Massenproduktion. Eine neue Industriestadt für eine große Arbeiterzahl. Fieberhafte Tätigkeit.

In der jüngsten Zeit ist ein Wunderwerk entstanden: Der größte Schiffsbauhof der Welt auf Hog Island in der Nähe von Philadelphia. Wir entnehmen darüber der New Yorker Staatszeitung folgende interessante Einzelheiten: Im September 1916 unterzeichnete der Präsident die Schiffsbau-Bill, die einen United States Shipping Board einsetzte, und unter anderem eine Hilfsflotte für die Marine und eine Handelsflotte, um den Bedürfnissen der Ver. Staaten zu genügen, schuf.

Inzwischen fanden sich auch die amerikanischen Schiffsbauhöfe, die seit Jahren untätig gewesen, mit Aufträgen für Schiffe überflutet, und viele begannen, ihre Einrichtungen zu vergrößern. Während dieser Periode war die American International Corporation, die ins Leben gerufen war, um amerikanische Interessen zu fördern, nicht tatlos gewesen. George J. Baldwin, dem diese Abteilung unterstand, sah schon Anfang 1916, daß der Schiffsbau und die Schaffung einer Handelsflotte nicht allein notwendig für den Auslandshandel Amerikas seien, sondern ebenso sehr für die Schöpfung einer verantwortlichen Stellung Amerikas unter den Völkern. Die American International Corporation sollte also Schiffe bauen. Die besten Ingenieure und Marine-Architekten wurden beauftragt, Berichte über alle wichtigen Schiffsbauhöfe entlang der Atlantischen Küste einzuschicken. Sie berichteten, daß von allen die New York Shipbuilding Co. in Camden, New Jersey, am Delaware, der bestorganisierte und leistungsfähigste sei. Es wurde daraufhin der Beschluß gefaßt, sie anzukaufen, der Plan wurde ausgeführt, und im November 1916 wurde die Kompagnie als die New York Shipbuilding Corporation reorganisiert, und sogleich 2,000,000 Dollar für eine wichtige Vergrößerung der Bauwerke bewilligt.

Der Tauchboot-Krieg.

In 1917 drängten sich die Ereignisse. Am 31. Januar trat der unbeschränkte Tauchbootkrieg in Kraft. Am 6. April folgte die Kriegserklärung der Ver. Staaten. Erstaunliche Ziffern von Versenkungen von Handelsschiffen, die für den Monat April auf über 800,000 Brutto-Tonnen stiegen, oder in der Bezeichnung frachttragender Kapazität 1,300,000 Tonnen. Der britische Schiffsbau, gewöhnlich ungefähr 60 Prozent des Weltschiffsbaus, war um ein Drittel seiner normalen Kapazität gesunken. Der Schiffsbau für die Neutralen und alle Alliierten, einschließlich des neuen Alliierten, der Ver. Staaten, betrug also wenig mehr als ein Fünftel dieser April-Rate der Zerstörung. Die Leute begannen zu erklären, daß Britannien nicht durchhalten könne, daß Hungersnot eintreten würde, daß wir jedenfalls keine Truppen nach Frankreich schicken könnten, es seien einfach nicht genug Schiffe vorhanden. Dann kam die Realisierung, daß Britannien durchhalten würde, ferner, daß wir Truppen zu schicken haben würden, darum mußten wir also Schiffe bauen.

Eine Handelsflotte schaffen, um den Bedürfnissen der Ver. Staaten zu genügen. Das war die Pflicht vom Shipping Board. Um die Aufgabe zu organisieren, dirigieren und einzuteilen, bildete man ein große Regierungskorporation und gab ihr den Namen: die United States Shipping Board Emergency Flett Corporation.

Die Tatsache, die nun entgegenstarrte, war, daß wir zum mindesten 6,000,000 Schiffstonnen gebrauchten, und zwar sobald wie wir sie erreichen konnten. Was konnte noch geschehen? Die Schiffsbauhöfe, die alten wie die neuen, waren bis zur Grenze beschäftigt; alle eilten mit der Arbeit bis zur letzten Kraft. Die Industrie schien die Grenze der Ausdehnung erreicht zu haben. Aber gerade zu dieser Zeit, im Juli 1917, erklärte die Fleet Corporation ihre Absicht, den Kongreß um Gelder anzugehen, um das geplante 3,000,000 Tonnen-Ziel durch den gleichzeitigen Bau von weiteren 3,000,000 Tonnen zu verdoppeln.

Die neue Idee.

Es schien nichts zu bestehen, um daraus die vermehrten 3,000,000 Tonnen herzustellen, es sei denn, daß irgendeine neue Idee aufgetreten war. Die Idee war da. Nach Ansicht einer Gruppe hervorragender Leute aus großen Betrieben war eine Revolution im Schiffsbau in die Erscheinung getreten. Stahlschiffsbau (Holz und Beton) war eine Kunst der Tradition. Eine neue Methode war die einzige Lösung.

Die Hauptfrage des Schiffsbaus liegt in den Werkstätten. Wenn einmal die verschiedenen Teile in den Werkstätten hergestellt sind, so ist es nur noch eine Frage der Zusammenfügung. Daher ist die Grenze der Schiffsproduktion die Grenze der Arbeitsleistung in den Werkstätten. Um eine große Vermehrung in der Herstellung von Schiffen rasch zu erreichen, warum könnte diese Werkstattarbeit nicht an Schiffsbauhöfe im ganzen Lande verteilt werden, indem man sie mit den nötigen Modellen versorgt? Wenn die bestehenden Schiffsbauhöfe überbürdet sind, gibt es nicht Hunderte von Stahlfabriken im Land, die fähig sind, Stahlteile von Schiffen zu fabrizieren, und da dies der Fall ist, könnten nicht Schiffsbauhöfe am Wasser errichtet werden, um diese Teile zusammenfügen? Diese Stahlfabriken könnten rasch für die neuen Zwecke eingestellt werden, wenn ihnen klar gemacht würde, was vonnöten sei.

Hier lag eine kühne Neuerung, die, wenn auf hinreichend großer Skala ausgebaut, die verlangten Schiffe liefern würde. Dadurch würde der Schiffsbau auf die Höhe Amerikas vom 20. Jahrhundert gelangen. Baldwin von der American International, der die Schiffsbau-Frage einer sorgfältigen Prüfung unterworfen hatte, sah sofort die großen Möglichkeiten. Dies war die Massenproduktion von Schiffen. Eine weitere Aufgabe für die Sommermonate bestand darin, einen Platz für den Schiffsbauhof zu finden, wo die American International die 7,500 Tonnen-Schiffe bauen sollte. Der Platz sollte nahe dem Ozean gelegen und doch vor Angriffen von der See her geschützt sein; eine Wasserfront von zwei Meilen war erforderlich und das Fahrwasser mußte tief genug sein, um die Schiffe vom Stapel laufen zu lassen. Auch waren Eisenbahnfazilitäten benötigt, um 300 Frachtwagen pro Tag benutzen zu können. Dann mußte der Platz in der Nähe eines Industrie-Zentrums gelegen sein, damit hinreichend Arbeitskräfte erlangt werden könnten, und die erforderliche elektrische Kraftleitung mußte zur Verfügung stehen. Nachdem die ganze atlantische Küste von Boston bis Baltimore abgesucht worden, wurde schließlich Hog Island, in der Nähe von Philadelphia, auserkoren.

Hog Island.

Eine rauhe, bewaldete Insel, wo gelegentlich im Herbst der Sportsmann zu jagen pflegte, unwegsam, oder wo überhaupt Wege vorhanden, waren sie schlimmer als gar keine; keine Eisenbahnen oder elektrischen Linien, um die rasch rekrutierten Arbeiter dem Schauplatz ihrer Tätigkeit nahe zu bringen. Das war die Situation. Da hieß es das Holz schlagen, graben, Landstraßen bauen, Geleise legen, Pfähle in den Boden treiben, bauen. Das waren einzige Sachen, die zuerst getan werden mußten. Bestenfalls standen noch zwei Monate guten Wetters zur Verfügung, ehe der Winter kam. Und der Schiffsbauhof sollte in zehn Monaten fertig gestellt werden. Aber die Leute, die sich ans Werk begeben hatten, arbeiteten zielbewußt. Da lagen etwa neunhundert Acker, die in wenigen Monaten in eine Industriestadt, die 25,000 Arbeiter beherbergen sollte, umgewandelt werden mußten. Da mußte ferner diese ungeheuere Arbeiterzahl so rasch wie es nur gehen wollte, eingereiht werden. Viele tausende von diesen mußten auf der Insel selbst untergebracht und verköstigt, für andere tausende mußten Behausungen in Philadelphia und Transportgelegenheiten von dort bis zur Insel geschafft werden. Da gab es zunächst temporäre Gebäude zu errichten, dann Werkstätten, Baracken für die Unterbringung von Arbeitern, für Lagerhäuser, elektrische Triebkraft, hunderte von Prähmen und sonstige Hebemaschinerie mußte gesorgt werden. Für diese Bauten und Einrichtungen, zur Beschaffung der Materialien und Vorräte waren tausende von Frachtwaggons nötig, wovon bis zu dreihundert täglich entladen werden mußten. Eine der größten Ingenieursleistungen mußte sozusagen über Nacht geliefert werden.

Früh im Dezember setzte einer der kältesten Winter, die wir seit Menschengedenken erlebt, ein, und dauerte an bis zum März. Während des ganzen Dezember und Januar stand das Thermometer nur zweimal über dem Gefrierpunkt, meistens weit darunter. Im Februar war es kaum anders. Die Arbeit konnte nicht eingestellt werden. Die Leute konnten nicht vor dem schneidenden Winde geschützt werden. Materialien kamen auf den Frachtzügen steif gefroren an. Hunderte von Wagenladungen Kohlenschlacke mußte mit Dampf aufgetaut werden. Tausend Tonnen Kohlen kamen an dem Tag herein, wo sie gebraucht werden sollten und mußten mit Pickärten herausgeschlagen werden. Für die Heiligen und die Bassins waren 150,000 Pfähle benötigt und eine große Anzahl mußte während dieser Monate durch den gefrorenen Boden hineingetrieben werden. Wo gewöhnlich ein paar Zoll Bodens gefroren zu sein pflegten, war jetzt der Frost drei Fuß tief eingedrungen. Der Boden mußte mit Dampf aufgetaut und mit Dynamit gesprengt werden, und überdies wurden 90,000 Fuß Hochdruckröhren, 120,000 Fuß gewöhnliche Wasserleitungsröhren und ein Abzugskanalsystem für 30,000 Menschen gelegt, die nahezu vierzehn Meilen Röhren erforderte. Alle Gräben mußten mit Dynamit ausgesprengt werden.

Das Transportwesen in Philadelphia brach in diesen Tagen fast zusammen. Die Leute brauchten häufig zwei Stunden, um hin- und zurückzukommen. Um die Zahl der Arbeiter auf 25,000 zu halten, mußten die wöchentlichen Listen auf 35,000 Namen gebracht werden. Aber jene, die blieben, arbeiteten, daß die Aufgabe in der angegebenen Zeit gelöst wurde. Der Schiffsbauhof ist heute so gut wie vollständig fertig, zehn Monate nachdem der Vermesser das Werk eingeleitet — ein Schiffsbauhof, so groß wie Camps, Fore River, Newport News, New York Shipbuilding oder die Union Iron Works, alle zusammen genommen vor dem Ausbruch des Krieges. Da sind die fünfzig Helligen, eine Strecke von ein und einviertel Meilen einnehmend, die in Gruppen von je fünf eingeteilt sind, von denen eine jede Werkstätten und Warenhäuser besitzt, und so gewissermaßen eine unabhängige Schiffsbau - Anstalt bildet. Dann die Bassins mit sieben Docks, jedes 1,000 Fuß lang, wo 28 Schiffe zu gleicher Zeit ausgerüstet werden können, nachdem sie den Stapellauf gemacht.

Was die Schiffe anbelangt, — ihr Bauen begann, als die Schiffswerft erst halb fertig war. Jetzt befinden sich 37 Schiffe in vorgeschrittenem Stadium der Fertigstellung. Sehr bald werden es fünfzig sein. Wenn die Tätigkeit ihren Höhepunkt erreicht hat, und das wird vor Ende des Jahres sein, dann werden sich fünfzig Schiffe auf den Werften befinden und 28 weitere bereits vom Stapel gelassen, in den Bassins, zur Ausrüstung. Drei Stahlrümpfe werden wöchentlich vom Stapel gelassen werden, und drei Stahlschiffe werden pro Woche fertig der Regierung abgeliefert werden. 30,000 Arbeiter sind bei diesem Werk, im Geist der eifrigsten Betätigung beschäftigt, und neue Leute werden fortwährend angelernt in einer Schule für Schiffsbauer, die auf der Insel besteht. Am fünften August wurde das erste der Schiffe ins Wasser gelassen. Das war ein wichtiger Tag in der Geschichte der Ver. Staaten. Dem Stapellauf wohnten 75,000 Personen bei und 179 andere werden allein in diesem Schiffsbauhof dem ersten folgen. In 22 Monaten nach Unterzeichnung des Kontrakts wird Hog Island Schiffe von 1,385,000 Tonnengehalt abgeliefert haben, und wenn der Schiffsbauhof in vollem Betrieb ist, werden solche von 1,500,000 Tonnen pro Jahr fertiggestellt werden. Das ist mehr als das dreifache des gesamten Schiffsbaus in den Ver. Staaten vor dem Kriege.

Reinigen bedruckter Kattune. Bunte Kattune und Musseline, die nur bedruckt sind, müssen sehr vorsichtig gewaschen werden, wenn die Farben nicht ineinander laufen sollen. Man nehme daher zum Waschen dieser Stoffe keine Seife, sondern koche statt dessen Weizenkleie in Wasser auf, und zwar auf ein Quart Wasser einen Eßlöffel Kleie. Diese Brühe lasse man gut lauwarm werden und wasche die Stoffe darin aus. Man spült mit klarem Wasser, dem man etwas Essig zugesetzt hat, nach. Sollen die Sachen gleich etwas Appretur erhalten, so koche man statt der Weizenkleie eine einfache dünne Mehlsuppe, läßt sie etwas abkühlen und benützt sie zum Waschen. Zum Spülen muß man noch etwas von der Suppe zurücklassen und dies mit ebensoviel Wasser vermischen. Man nimmt pro Quart Wasser gleichfalls einen Löffel Mehl.

Brot vor Schimmel zu schützen. Als erprobtes Mittel gegen den Brotschimmel empfiehlt es sich, das frisch gebackene Brot, sobald es aus dem Ofen kommt, in einen Mehlsack zu stecken, in welchem noch etwas Mehl übrig geblieben ist, und zwar so, daß immer die Oberrinden des Brotes aufeinander zu liegen kommen. Hernach bindet man den Sack zu und hängt ihn an einem luftigen Ort freischwebend auf. Auf diese Weise läßt sich das Brot vier bis sechs Wochen aufbewahren, ohne daß sich Schimmel ansetzt.

Sie sollten erwägen, daß Ueberanstrengung Ihrer Augen deren zarte Struktur und ebenfalls die das Auge beherrschenden Gehirnzellen schädigt. Dr. Weiland wird Ihnen helfen.

Interessantes aus der Bundeshauptstadt

(Fortsetzung von Seite 1.)

der Uebertreibung einbringen. Und doch zeichnet es nur die Situation, wie sie wirklich ist, und wie ich sie durch die folgende Schilderung beweisen möchte. Demjenigen, der am letzten Samstag durch die Straßen ging, bot sich ein ungewöhnliches Schauspiel dar. An mehreren Stellen in der Pennsylvania Avenue schien es, als ob eine Menge Menschen versuchte, in ein Theater zu kommen, aber die Linien, die gebildet waren, befanden sich vor keinem Theater. Die befanden sich vor den Plätzen, in denen man sich Mahlzeiten kaufen konnte. Vor einem Restaurant wartete eine riesenhafte Menge, in einer Linie, die sich die Pennsylvania Avenue mehrere hundert Yards hinzog, und im Innern eilten die Kellnerinnen geschäftig hin und her, um den Strom der Hungrigen zu verringern, die das Innere des Cafes derart füllten, daß es fast unmöglich war, sich darin zu bewegen. Sobald ein Gast fertig war, kam der nächste in der Linie, um den leeren Sitz einzunehmen und den leeren Magen zu füllen. Und so wie hier war es an vielen anderen Plätzen. Das sind eben Erscheinungen, die der Krieg gezeitigt hat. Die Bevölkerung Washingtons ist in unnatürlichem Maße gewachsen, die vorhandenen Speiseanstalten reichen kaum aus, und Raum für neue ist nicht verfügbar.

* * *

Langsam aber sicher ist Washington auf dem Wege, als eins der großen Musikzentren des Landes anerkannt zu werden. Der Zusammenfluß einer Menge Leute von Vermögen, Einfluß und musikalischem Geschmack hat es den produzierenden musikalischen Kräften gebieterisch nahe gelegt, Washington in Betracht zu ziehen und ihre „Buchungen" hier zu machen. Es kann daher mit Sicherheit prophezeit werden, daß musikalische Größen, Organisationen sowohl als Individuen, in diesem Winter kaum an uns vorübergehen werden. Ganz abgesehen von Gerüchten, ziemlich authentischen Gerüchten, daß wir eine Opernsaison haben werden, ist bereits eine Reihe von Konzerten festgelegt worden. Das größte Interesse wird natürlich dem Besuche des französischen Symphonie Orchesters entgegengebracht, das am 16. Oktober hier sein wird. Man ist sich absolut sicher, daß das berühmte Orchester, offiziell unter dem Namen „Societe des concerts du Conservatoire de Paris" bekannt, viel dazu beitragen wird, die beiden großen Republiken einander noch näher zu bringen.

Das Land erwartet, daß in diesen Tagen jedermann seine Pflicht tut, und die Bürger deutscher Herkunft werden dieser Erwartung zu entsprechen wissen.

605 Namen auf der Ehrenliste der Täglichen Omaha Tribüne

Zwei weitere Bausteine zum Eigenheim der Tribüne, in Gestalt von zweijährigen Abonnements, sind zu verzeichnen

605 Namen sind heute auf der Ehrenliste der Täglichen Omaha Tribüne zu verzeichnen, bestehend aus Lesern, die durch ein zweijähriges Abonnement einen Baustein zum Eigenheim der Tribüne gestiftet haben. Es ist unser Entschluß, 1,000 Bausteine zu erlangen, denn soviele brauchen wir, um unsere schwerwiegendsten Unkosten zu decken, die wir durch den erzwungenen Kauf eines Eigenheims für unsere Zeitung machen mußten. Jetzt, da wir das 7. Hundert begonnen, sollten wir in Bälde das Ziel erreichen.

Für die Abonnenten, die jedoch der Ehrenliste beitreten und ihr Abonnement auf zwei Jahre im Voraus bezahlen wollen, werden wir noch den alten Preis in Kraft lassen, bis die Ehrenliste 1,000 Namen erreicht hat. Sobald wir Tausend Bausteine haben, wird diese Vergünstigung zurückgezogen, da wir ohne einen Abonnementspreis von $6.00 das Jahr nicht fertig werden können. Wir brauchen aber gegenwärtig vor allem Bargeld, um unsere drückendsten Schulden teilweise abzuzahlen und deshalb werden wir bis auf unbestimmte Zeit den Abonnementspreis bei Vorausbezahlung von zwei Jahren auf $10 belassen. Dies sollte ein Ansporn für viele sein, ihr Abonnement auf zwei Jahre im Voraus zu bezahlen, auf diese Weise der Ehrenliste beizutreten und den Herausgeber in kräftiger Weise zu unterstützen. Sobald die 1,000 Leser erreicht sind, wird, wie gesagt, die Zeitung $6.00 das Jahr kosten, einerlei wieviele Jahre der Leser im Voraus bezahlt. Jetzt brauchen wir sofort Hilfe und wir tun unsern Teil, um dieselbe rasch zu bekommen, indem wir diese Vergünstigung auf kurze Zeit bestehen lassen. Wir hoffen deshalb, innerhalb weniger Monate die Ehrenliste mit 1,000 Namen abschließen zu können.

Wer ist also der Nächste, der sich selbst und uns hilft durch die Einsendung von $10.00 und damit einen Baustein stiftet zum Eigenheim der Tribüne?

PERUNA

Machte mich zum gesunden Mann

Herr Louis Young, 205 Merrimac Str., Rochester, N. Y., schreibt:

„Dreißig Jahre lang litt ich an Magenbeschwerden und Gedärmeblutungen. Wir kauften eine Flasche Peruna, und ich nahm dasselbe vertrauensvoll ein, und bald fühlte ich mich wohler. Meine Frau veranlaßte mich, die Medizin weiter zu nehmen und ich befolgte ihren Rat und nahm Peruna nach Vorschrift. Jetzt bin ich ein gesunder Mann."

Litt dreißig Jahre an Magenleiden und Gedärmeblutungen.

In flüssiger oder fester Form.

Bestellzettel

Tägliche Omaha Tribüne

Das einzige Tageblatt in deutscher Sprache im ganzen Westen

Abonnementspreise:

Per Post, bei Vorausbezahlung, ein Jahr.....$6.00

Per Post, bei Vorausbezahlung von zwei Jahren.....$10.00

Preis des Wochenblattes, $2.00 das Jahr bei Vorausbezahlung

Ort und Datum.....191..

Tägliche Omaha Tribüne, 1307 Howard Str., Omaha, Nebr.

Werte Herren!

Hiermit sende ich Ihnen $..... für .... Monate für die Tägliche Omaha Tribüne.

Achtungsvoll,

Name .....

Postoffice .....

Straße .....

Rural Route .....