

In Odeffa.

Deutschendverfolgung nach dem Ausbruch des Krieges.

Die „Neue Wiener Freie Presse“ veröffentlicht die Schilderung eines aus Odeffa auf Umwegen nach Wien gelangten Großhändlers über die Vorgänge in Odeffa während des Krieges, in der es heißt:

Der Kriegsausbruch wurde das Signal zur fanatischen Verfolgung aller Oesterreicher und Deutschen, von denen es in Odeffa und Umgegend etwa 10,000 gibt, insbesondere aber der letzteren. Etwa 500 Oesterreicher und Deutsche wurden deportiert. Odeffa hat seit Kriegsausbruch ein ganz verändertes Gesicht. Der großartige Handel der Stadt stößt vollkommen. Von 600,000 Einwohnern ist ein Drittel arbeitslos und der Rest preisgegeben. Das gesellschaftliche Leben ist vollkommen ins Stoden geraten. Was den Deutschen angetan worden ist und noch angetan wird, ist hauptsächlich furchtbar. Nur ein Beispiel aus der endlosen Reihe der Leiden sei erwähnt: In Odeffa befand ein deutscher Flottenverein, ebenso wie ein österreichisch-ungarischer. Der Konfularvertreter gelangte zu Gunsten der Zwecke des Vereins Sammlungen. Als der Krieg ausbrach, hat man beim deutschen Konful die Akte von Spenden gefunden; über wichtig Namen von Deutschen, hauptsächlich von hochangesehenen und reichen Kaufleuten waren verzeichnet. In Odeffa existiert nun eine Verordnung, zufolge derer alle Sammlungen ohne Zustimmung des Gouverneurs veranfaßt werden dürfen. Maßregeln sind nun der deutsche Konful erlaubt, die Sammlung zu Gunsten des Flottenvereins anzugehen.

Die Folge dieser Unterlassung war, daß dreihundertzig Deutsche nach Aufhebung der Liste verhaftet und eingekerkert wurden, um unter der Anklage des Hochverrats demütigt vor das Gericht gestellt zu werden. Kein russischer Advokat will die Verteidigung der Deutschen übernehmen. Alle Herren des Konfulats wurden eingekerkert und befinden sich auch jetzt noch in Haft. Wie verlautet, weil sie angeblich nach Kriegsausbruch drastische Verhandlungen mit Deutschland gesucht haben. In allen öffentlichen Lokalen befinden sich Aufschläge, in denen das Deutschsprechen unter Androhung einer Strafe von 3000 Rubel für den ersten Fall verboten wird. Sämtliche Lokale, deren Besitzer Deutsche sind, wurden gesperrt. Korrespondenzen in deutscher Sprache sind verboten. Hunderte von Spionen umlauert die Deutschen, um Uebertretungen dieser Bestimmungen zur Anzeige zu bringen. Eine neue furchtbare Maßregel betrifft die in Südrussland anwesenden deutschen Kolonisten. Gegen diese wurde kurzerhand ein Gesetz erlassen, demzufolge die Güter verkauft werden müssen. Man will sie von dem Boden, den sie durch Generationen besaßen, vertreiben. Die Banken sind beauftragt, ihnen jeden Kredit zu entziehen. Sie müssen ihre Schulden augenblicklich liquidieren und sollen so in den Ruin getrieben werden. Da dieses Gesetz unter den zahlreich in der Armee dienenden Soldaten deutscher Nationalität ungeheure Erbitterung weckte, so wurde es kürzlich dahin geändert, daß nur die Rußen deutscher Nationalität, die nach 1855 Boden erworben haben, von diesem Gesetz betroffen werden sollen.

Nach drakonischer sind die Maßregeln gegen die Juden. Selbst hier, wo man von der Wahrheit vollständig abgesperrt ist, fühlt man instinktiv heraus, daß England die Schuld an dem Weltbrand trägt. Der Haß gegen die Engländer ist allgemein. Was die in einem schrecklichen Zustand von der Front zurückgeführten Soldaten erzählt, ist haarsträubend. Es facht die allgemeine Wut gegen den Krieg noch mehr an. Sogar in eich russischen Patriotentreffen herrscht Verständnis, Eingabe und wahre Hochachtung vor den deutschen Leistungen, die sorgfältig verheimlicht werden, aber auf Umwegen dennoch den Weg nach Odeffa finden.

Kamerad Wilhelm.

Aus der Pfalz wird von „N. N.“ geschrieben: „Was ich vom deutschen Kaiser weiß“, lautet die Überschrift eines freien Schulkaufmanns, den ich dieser Tage schreiben ließ. Und da berichtet einer meiner vierzig Quantaner, dessen Vater als Feldwebellieutenant im Felde steht, folgendes: Als der Kaiser vor kurzem auf dem westlichen Kriegsschauplatz in den Schützengräben weilte, entfiel ihm das Tagesstück. Ein Infanterist hob es auf. Darauf gab ihm der Kaiser einige Zigaretten und der Soldat sagte: „Danke, Majestät!“ Der Kaiser antwortete: „Sie brauchen hier nicht Majestät zu sagen, sondern Sie können mich ruhig als Kamerad anprechen.“ Das Wort ein anderer Infanterist in der Nähe und sagte zum Kaiser: „Kamerad Wilhelm, geh mer och em!“ Unter herzlichem Lachen willfahrte der Kaiser dieser Bitte.

Eisenbahnkrieg.

Einen „Eisenbahnkrieg“ hat ein italienischer Militärsachverständiger den großen Erfolg des Feldmarschalls Hindenburg in Polen genannt, und als einen „Eisenbahnkrieg“ bezeichnet man vielfach die mit unübertrefflicher Verwendung der Schienenwege durchgeführten Operationen der verbündeten Heere auf dem östlichen Kriegsschauplatz. So ist durch die Eisenbahn eine ganz neue Form der Strategie heraufgeführt worden, die erst jetzt rein entwickelt wird, deren Anfänge aber schon gleich in die ersten Zeiten des Dampfes fallen. Bereits 1836, also bevor noch die Eisenbahn in Deutschland eingeführt wurde, hat Molite in einer kleinen Schrift auf die hervorragende militärische Bedeutung des neuen Verkehrsmittels hingewiesen, und so ist er eigentlich der Vater des heute so großartig ausgebildeten Eisenbahnkrieges. Der erste militärische Transport auf der Eisenbahn fand 1832 in England statt wo verfuhrsweise ein Infanterieregiment auf der eben erst gebauten Bahn von Liverpool nach Manchester gebracht wurde. In Deutschland fand der erste größere Truppentransport auf dem Schienenwege im Jahre 1846 statt. Es wurden 9990 Mann, 309 Pferde, 10 Feldgeschütze und 30 Krainwagen des 4. preussischen Armeekorps auf der oberschlesischen Bahn nach Ratlau befördert. Das war damals schon eine recht gute Leistung.

Die Wichtigkeit der Eisenbahnen für die Mobilmachung und die Nachschubtruppen, und die Militärbehörden legten der Organisation des Truppentransportes immer mehr Bedeutung bei. Zu eigentlichen strategischen Operationen aber ist die Eisenbahn zum ersten Mal im Jahre 1859 von den Franzosen benutzt worden. Schon die Beförderung des französischen Heeres nach Italien war ein Meilenstein des damaligen französischen Eisenbahnwesens. Es wurden auf der zweigleisigen Strecke Paris-Marseille und deren Abzweigungen vom 20. April bis zum 15. Juli gegen 290,000 Mann mit etwa 36,000 Pferden befördert, wobei durchschnittlich täglich 30 Züge mit einer Fahrgeschwindigkeit von 25-30 Kilometer in der Stunde abgelassen wurden und sich das Verhältnis des Bahntransportes gegenüber dem Fuhrwesen zu Gunsten des ersteren wie 1:6 stellte.

In größerem Maßstabe wurde die Eisenbahn 1862 von den Oesterreichern für ihre strategischen Operationen ausgenutzt bei der Verlegung der österreichischen Söldnerarmee aus Italien nach dem nördlichen Kriegsschauplatz. 129,000 Mann mit 16,631 Pferden, 259 Geschütze und 2777 Fahrzeugen wurden auf 3 nur zum Teil doppelgleisigen Linien in etwa 10 Tagen eine Strecke von über 750 Kilometer befördert. Unterdessen aber hatte das Feldbahnwesen bereits im nordamerikanischen Bürgerkrieg eine wichtige Ausbildung erfahren, die die eigentliche Grundlage für den modernen Eisenbahnkrieg bildete. Am 11. Februar 1862 wurde der General MacCallum von der Regierung in Washington zum „militärischen Leiter der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten“ ernannt und schuf das erste militärisch organisierte Feldbahnwesen und damit eine neue Form der Landesverteidigung. Das ganze Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten wurde von ihm während des Krieges unter rein militärischen Gesichtspunkten ausgebildet und vollbracht so für damalige Verhältnisse geradezu wunderbare Leistungen. Während die Eisenbahnen von dem Schienenwege durchgeführten großen Truppentransportleistungen waren die Beförderung des 23,000 Mann starken Korps Cooper in 7 Tagen von den Ufern des Kapitan in Virginia 2000 Kilometer weit bis nach Ebenebon und im folgenden Jahre 1864 die Verlegung der Tennessee-Armee mit über 100,000 Mann und 30,000 Zugtieren etwa 400 Kilometer weit direkt in feindliches Gebiet.

Während Preußen 1866 auf dem Gebiet des Bahnwesens nichts Bedeutendes leistete, bestand im Jahre 1870 das deutsche Militär-eisenbahnwesen glänzend seine Probe. Nach dem Beispiel Nordamerikas waren bei Ausbruch des Krieges von 1866 in Preußen drei Feldbahn-Abteilungen eingerichtet worden, die sich 1870 vorzüglich bewährten. Das französische Eisenbahnwesen versagte im deutsch-französischen Kriege, weil es trotz der guten Einrichtungen der Bahnen an jeder einschlägigen Oberleitung fehlte. Das deutsche Eisenbahnwesen aber zeigte sich gleich bei der Mobilmachung auf der Höhe, als auf 9 Eisenbahnlinien in den Tagen vom 24. Juli bis zum 4. August nicht weniger als 384,000 Mann mit allem Zubehör an die Grenze geführt wurden. Auch bei den strategischen Operationen haben sich die Deutschen öfters der Bahnen bedient; so schickte z. B. das deutsche Armeekommando eine Infanteriebrigade des 4. Korps von Paris aus mit der Bahn nach St. Quentin, und die Verstärkungen kamen rasch genug an, um der ersten Armee zum Siege zu verhelfen.

The Ben-Hur Minuet

US BY THE HIPPODROME ORCHESTRA, NEW YORK

Schnitzel.

Mancher läßt lieber den Kopf als den Kopf.

Das Riefenkänguruh führt auf der flucht Sprünge von sechs bis zehn Meter aus.

Der sogenannte „Weisheitszahn“ (dritte Mahlgahn) er scheint bei den primitiven Völkern viel früher als bei den Europäern.

Der Amerikaner J. J. Gaisman bekam für eine Verbesserung des Kosbarapparates 1,280,000 Mark.

Die Baffins, in denen die glühenden Geschüßrohre abgefüllt werden, enthalten je für 30,000 Mark Del.

Von Oktober 1905 bis Oktober 1906 forberten die politischen Unruhen in Rußland fast 17,000 Opfer.

Das Höchstmaß der Belastung für einen Pneumatikreifen liegt ungefähr auf 700 bis 750 Kilogramm für jedes Rad.

Frage man, ob die Menschengattung als eine gute oder schlimme Rasse anzusehen sei, so muß ich gestehen, daß nicht viel damit zu prahlen sei.

Die Milchfähigkeit macht nicht die Größe, aber sie begleitet sie; nicht notwendig, aber oft. Mit Halbheiten wird nichts Ganzes gemessen, der höchste Preis darf den höchsten Einfluß fordern.

Offenbar mir, was du wahrhaftig liebst, was du mit ganzer Seele suchst und anstrebst, wenn du den wahren Genuß deiner selbst zu finden hoffst—und du hast mich dadurch dein Leben gebeut. Was du liebst, das liebt du.

Dasjenige Volk, welches bis in die untersten Schichten hinein die höchste und vielfältigste Bildung besitzt, wird zugleich das mächtigste und glücklichste sein unter den Völkern seiner Zeit, unbeständig für seine Nachbarn, beneidet von seinen Zeitgenossen und ein Vorbild der Nachkommen für sie. J. B. Fichte.

Die Geographische Gesellschaft in Paris hat kürzlich einstimmig beschloffen, Senk See von der Reihe ihrer Mitglieder auszuschließen. Der Beschluß erfolgte wegen der deutschfreundlichen Auslassungen Senks nach seinem Besuch bei dem deutschen Heere. Ferner beschloß die Gesellschaft, an das Ordenskapitel der Ehrenlegion das Ansuchen zu richten, Senk von den Listen der Ehrenlegion zu streichen.

Eine mehrere tausend Fuß über dem Meere arbeitende Gasmaschine zeigte nicht die erwartete Kraftleistung. Das führte auf den Gedanken, daß daran die Höhenlage Schuld sein möchte. Eine sorgfältige Prüfung ergab aber, daß mit je tausend Fuß größerer Höhe die Kraftleistung der Maschine um ein Prozent abnahm. Ihre Wirkung ist also bei niedrigem Luftdruck, wenn auch nur wenig, doch etwas geringer als bei hohem.

Nach Informationen der „Vossischen Zeitung“ aus Kopenhagen hat der Fall Rennkamp eine überraschende Lösung gefunden. Allerdings wurde bestätigt, daß Rennkamp sich mit dem Großfürsten Nikolai Nikolajewitsch entzweit habe; jedoch sei er keineswegs folgericht, sondern angefangen der schwierigen Lage im Kaukasus dort mit einem neuen Kommando gegen die Türken betraut worden.

Das Verhalten des Malers Philipp Lafo, der bei Kriegsausbruch die ungarische Staatsbürgerschaft ablegte und die englische erwarb, hat in seine Heimat lebhaften Mißbilligung erregt. Als Ausdruck davon wurde in der Künstlergenossenschaft Remzelt Salon der Antrag gestellt, daß sein Name aus der Liste der Ehrenmitglieder gestrichen werde. Seine im Museum der schönen Künste befindlichen Portraits wurden dieser Tage herabgenommen.

Mit zunehmender Verbreitung des Fliegens wird nun auch der Jünger der Wissenschaften mehr und mehr veranlaßt sich über seine minder gelehrten Mitmenschen zu „erheben“, teils aus reinwissenschaftlichem Interesse, teils aus praktischen Gründen. So sind denn nach den Meteorologen, die als erste Wissenschaftler sich in die Höhe tragen ließen, nun auch andere Mitglieder gelehrter Berufsbezüge zu übergegangen, das Fliegen zur Ausübung ihres Berufes zu benutzen. Als der erste fliegende Arzt in Deutschland kann wohl der Praktizant an der medizinischen Universitäts-Volklinik in Leipzig, Dr. E. Fiedler, angesehen werden, der unlängst seine Pilotenprüfung auf einem Weitz-Doppeldecker mit Auszeichnung bestand hat. Er will seinem ärztlichen Beruf treu bleiben, um später in der Verbindung von Aviatik und Medizin in den Kolonien zu praktizieren.

Lieben Sie
ein Glas gutes Ale?
Natürlich thun Sie, und es giebt kein besseres als Stegmaier's perlendes Ale.
Es ist leicht, brillant und köstlich, das von der Natur selbst geschöpft ist, und probiert ein Glas mit der Wahrheit. In kleinen oder großen Mengen zu haben, wie gewünscht.
Stegmaier Bruu Co.
Scranton Telephone No. 456.
Scranton, Pa. 1533

Wm. F. Kiesel,
Passage-Notariats- und Baugeschäft, Feuer-Versicherung.
[Etabliert 1859.]
115 Cadawanna Ave., Scranton, Pa.
Schriftlich jeder Dampfmaschine nach und Europa und dem Orient.
Berechnen sowie Verarbeiten einflüssiger, Bohmenden, Schlangen usw. ausgefertigt.
Verschiedene Eisenwerke gefertigt.
Verkauf von Sägen und Bauplänen.

Gebrüder Schener's
Konditorei
Cracker & Cakes
Bäckerei,
No. 343, 345 und 347 Broad Street
gegenüber der Knopf-Fabrik
Scranton, Pa.
Ebenso Brod jeder Art.
Zimmer Bequem.

Blaue Banking-Gasse,
118 Cadawanna Ave., Scranton, Pa.
Alt
Weidelberg.
Restauration:
A la Carte, Table d'hôte
von 12—2 Uhr Nachmittag.
Imprimatur und bieser Dire. Feine Cigaren und Cigaretten. Separat Gesellschaftszimmer.
Albert Jenke, Eigenth.
206—210 Penn Avenue.

Lohmann's,
323-325 Spruce Street.
Club Frühstück.
Dinner und Restaurant's Lunch
11.30 bis 2.
A la Carte immer.
Theater Gesellschaften Spezialität.
Prompote Bedienung.
George J. Rofar, Eigenthümer.

„Hotel Belmont“
Cadawanna u. Adams Avenues,
in nächster Nähe der Laurel Linie und des
Cadawanna Bahnhofs.
Gebr. Wenzel, Eigenthümer.
Das Hotel wird nach europäischem Plan gehalten. Beste Küche, laufige Zimmer, prompte Bedienung. Die besten biergen und importierten Getränke und prima Cigarenn. Etwas für auch für „Hamburg-Bier“ aus Baden, Lohrstraße 17, Rheinfelden bei Dreilingen Baden.

Henry Sorn's
Restaurant,
213 Penn Ave., Scranton, Pa.
Neben den besten Getränken und Cigarenn werden auch in einer vorzüglichen benannten Küche zubereiteten Speisen aufgetragen. Preis ist und zwar zu sehr mäßigen Preisen.
Samstagmahl Mittags um 12.30 Cente.
Jeden Samstag Abend warmer Lunch-Schweinisch, Beef a la Mode, Hühnerfleisch, etc., mit Soufflet oder Kartoffeln.

Dr. Seidler's
Deutsche Bäckerei
210 Franklin Avenue.
Bäckereibetrieb und täglich frisch. Warme Speisen sowie leichte Getränke.

Schadt & Co.,
Allgemeine Versicherung,
103-105 Nears Gebäude.
Vollständige Telefon.