Scranton Wochenblatt,

erscheint jeden Donnerstag.

Fred. A. Wagner, Herausgeber,

410 Spruce Straße, Vierter Stock,

Zwischen Wyoming und Washington Ave.,

Bell Telephon 5145. Scranton, Pa.

Die Verbreitung des „Scranton Wochenblatt" in Lackawanna County ist größer als die irgend einer anderen in Scranton gedruckten deutschen Zeitung. Es bietet deshalb die beste Gelegenheit, Anzeigen in diesem Theile des Staates eine weite Verbreitung zu geben.

Abonnements-Bedingungen:

Jährlich, in den Ver. Staaten.....$2.00
Sechs Monate, " 1.00

Entered as second-class mail matter July 3, 1918, at the Post-Office at Scranton, Pa., under the Act of October 3, 1917

Donnerstag, 1 August 1918.

Verschollene Reisende.

Einer kürzlich veröffentlichten Statistik zufolge verschwinden jährlich ungefähr 2000 Personen vom Erdboden, gerade als wenn die Erde sie verschlungen hätte. Der größte Teil dieser Unglücklichen besteht aus Ferienreisenden.

Vor einigen Jahren herrschte in Amerika große Aufregung über das Verschwinden des Generaldirektors der Nord-Eisenbahngesellschaft, Mr. B. F. Egan, eines noch jungen Mannes. Er unternahm mit einer größeren Gesellschaft von Freunden einen Ausflug in die Felsengebirge in einem von der Gesellschaft gestellten Extrazug zur Hochwildjagd. An einer kleinen Station verließ Egan mit einigen Freunden den Zug, um, wie er sagte, sich die Beine etwas zu vertreten. Der Direktor schlug dann einen Seitenpfad in den Wald ein, „Ich bin gleich wieder zurück. Will mich nur mal ein bischen umsehen", rief er seinen Gefährten zu. Mit diesen Worten verschwand er, und nie ward er wieder gesehen. Als er nicht zurückkehrte, wurde die Gesellschaft ängstlich und begab sich auf die Suche nach ihm. An der Station telegraphierte man um Hilfe, und nach wenigen Tagen waren 400 Jäger, Detektive und Indianer auf der Suche nach dem außergewöhnlich beliebten und tüchtigen Manne. Doch alles vergebens. Sein Schicksal ist bis heute unenträtselt.

Einige Jahre früher erwartete Mr. Arthur Winstanley, der Obersheriff von Leicester, einer der volkstümlichsten Männer Mittelenglands, im Hafen von Folkestone seine Mutter und Schwester, die aus Boulogne anlangen sollten. Der Dampfer kam zur festgesetzten Zeit an, und die geängstigten Damen fragten die versammelte Menge vergebens nach ihrem Verwandten. Dieser war nirgends mehr zu erblicken. Seit er in freudiger Erwartung den Hafendamm betreten hatte, war und blieb er verschwunden.

Ein junger Ehemann aus Lancashire, Aufseher in einer großen Wollenweberei, hatte vor einigen Jahren ein furchtbares Erlebnis. Er unternahm mit seiner jungen Frau eine Hochzeitsreise nach Irland. Bald nachdem der Dampfer den Hafen verlassen hatte, äußerte sie sich ängstlich über die Sicherheit einer Handtasche, die sie in ihrer Kabine zurückgelassen hatte. „Wage nicht, ohne die Tasche wieder vor mir zu erscheinen", sagte der Gatte mit erheuchelter Strenge, und mit einer scherzhaften Antwort auf den Lippen verschwand die junge Frau in den unteren Räumen des Dampfers. Sie wurde nie wieder gesehen. Jeder Zoll des Schiffes wurde von den mitleidigen Passagieren und der Mannschaft abgesucht, doch die junge Frau war und blieb verschwunden.

Das befangene Gericht.

Berliner Blätter melden folgende für die Zeit der Einschränkungen bezeichnende Geschichte: Das Schöffengericht Klötze hatte den Fensterputzer Wilhelm Krause aus Berlin in Bestätigung eines vorangegangenen Strafbefehls zu 50 Mark Geldstrafe wegen verbotenen Einkaufs beträchtlicher Mengen von Kalb- und Schweinefleisch, sowie Wurst und beschlagnahmtem Mehl verurteilt. Krause beruhigte sich indes bei diese mllrteil nicht, er legte Berufung beim Landgericht Stendal ein, vor dem am 30. April Termin anstand. Die Verhandlung konnte jedoch nicht stattfinden, da sämtliche Richter der Strafkammer sich für befangen erklärten.

Warum steigen eigentlich die meisten Frauen noch immer von den Straßenbahnwagen verkehrt ab?

Wir mißbilligen manches nur deshalb, weil man uns nicht vorher Gelegenheit gab, es zu billigen.

Auch der Pfandschein, den man für eine versetzte Uhr erhalten, zeigt deutlich, was die Glocke geschlagen hat.

(True translation filed with the Postmaster at Scranton, Pa., on August 1, 1918, as required by the Act of October 6, 1917.)

Allgemeines

Interessantes vom Inlande und Auslande.

U-Boote wieder in amerikanischen Gewässern.

Die Wahrscheinlichkeit, daß deutsche Unterseeboote nach amerikanischen Gewässern zurückgekehrt sind und aufs neue ihre Schreckensherrschaft ausüben, wurde durch die Ankündigung des Marine-Departements enthüllt, daß der V. St. Panzerkreuzer „San Diego" etwa 10 Meilen südöstlich vom Fire Island Leuchtturm auf der Höhe der Long Islandküste, ungefähr 50 Meilen vor der Einfahrt in den New Yorker Hafen versenkt wurde.

Während die Untersuchung der Versenkung durch das Marinedepartement die Ursache der Versenkung noch nicht feststellen konnte, deuten alle berichteten Umstände auf eine Torpedierung hin. Das Departement besitzt auch zuverlässige Beweise, daß das Schiff nicht von einer amerikanischen Mine getroffen werden konnte, die sich losgerissen hatte, oder durch eine innere Explosion zerstört wurde, aus dem einfachen Grunde, weil es zur Zeit keine Explosivstoffe an Bord hatte. Die einzige mögliche Erklärung des Unglücks, abgesehen von der eines U-Boot-Angriffs, ist daß der Kreuzer auf eine Mine stieß, welche deutsche U-Boote bei ihrem ersten Besuche auslegten.

Das Marinedepartement wurde benachrichtigt, daß zwei Dampfer 1156 Offziere und Mannschaften des „San Diego" in Hoboken und New York gelandet haben.

Ueberlebende teilen mit, daß im Maschinenraum Viele durch die Explosion, welche das Kriegsschiff zerstörte, getötet worden sein müssen. Der Kreuzer blieb noch 36 Minuten flott nachdem er getroffen worden war. Es herrschte keine Aufregung nach der Explosion. Die Leute nahmen ihre Stellungen wie in der Schlacht ein und legten eine Kaltblütigkeit und einen Mut an den Tag, entsprechend den besten Traditionen der Marine. Alle waren mit Rettungsgürteln versehen und das Herablassen der Boote ging ohne Unfall vonstatten.

Als die Verdecke überflutet wurden sprangen Viele ins Meer und wurden von Booten der zu Hilfe geeilten Schiffe aufgenommen. Mehrere Schiffe waren auf die drahtlosen Hilferufe herbeigeeilt.

Der „San Diego" war von der Portsmouth, N. H., Marinestation, wo er repariert wurde nach New York unterwegs als er torpbiert wurde. Kapitän H. H. Christi führte das Kommando.

Der torpedierte Kreuzer hatte früher den Namen „California". Der Kreuzer wurde 1899 in San Francisco erbaut und hatte in Friedenszeiten eine Besatzung von874 Mann. Sein Tonnengehalt war 13,680 und er hatte zur Zeit des Unfalls 1114 Offiziere und Mannschaften am Bord. Der Kreuzer war 502 Fuß lang und konnte eine Fahrgeschwindigkeit von 22 Meilen entwickeln. Ihre Hauptbestückung bestand aus vier achtzölligen Geschützen in den Türmen und vierzehn sechszölligen Geschützen.

Die genaue Zahl der verloren gegangenen Menschenleben ist noch nicht bekannt, wird aber keinesfalls 75 übersteigen.

Mehrere Schwadronen von Aeroplanen und lenkbaren Luftschiffen stiegen nach Bekanntwerden des Unglücks auf. Einer dieser Aeroplane wurde gesehen, als er von einem Patrouilleschiff in verkrüppeltem Zustande über die Great South Bay geschleppt wurde.

Ein deutsches Unterseeboot griff einen zweimastigen italienischen Fischer-Schuner, angeblich von Boston, den Schlepper „Perth Amboy" von der Lehigh Valley-Bahn und die ihm anhängenden vier Barken drei Meilen seewärts von Boston, Mass., am südöstlichen Eilbogen von Cape Cod an. Die einseitige Seeschlacht dauerte 1½ Stunden. Der Schlepper brannte bis auf den Wasserspiegel nieder, während die Barken „Lansford" und No. 766, No. 403 und No. 740 durch das Geschützfeuer versenkt wurden. Der Schuner entkam, obgleich vier Schüsse auf ihn abgegeben wurden.

Nach Versetzung der Barke und nachdem mehr als 100 Bomben auf die Küste geschleumdert worden waren, wandte sich das Unterseeboot auf der Oberfläche fahrend gegen den Highland Leuchtturm und verschwand rasch.

Die Barken waren auf der Fahrt von Gloucester nach New York. Nur eine derselben war beladen. Die Ladung bestand aus Steinen.

Von den 41 Personen an Bord, einschließlich drei Frauen und fünf Kindern, die Familien der Kapitäne von zwei der Barken, wurden drei — Kapitän Charles Ainslie von der „Lansford", sowie John Bolowitsch und John Vitz, zwei Oesterreicher von der Bemannung des Schleppers — verwundet.

Bolowitsch wird wahrscheinlich den rechten Arm, der zerschmettert wurde, verlieren. Dem Vitz wurde eine Hand abgeschossen. Diese beiden Leute wurden nach Boston ins General-Hospital geschafft. Kapitän Ainslie wurde durch Schrapnellsprengstücke an beiden Armen verletzt. Er wird in Nanset Hights behandelt.

Eine große Menschenmenge von Ortsbewohnern und Sommergästen, die von der Hitze am Ende der Woche nach dem kühlen Kap getrieben wurden, waren Zeugen des Kampfes.

Der Schlepper ist nicht untergegangen und man hofft was noch von ihm übrig ist retten zu können. Der Wert der untergegangenen Barken war $90,000 und des schwerbeschädigten Schleppers $100,000. Man schätzt dagegen, daß die drei abgefeuerten Torpedos der deutschen Regierung etwa $45,000 kosteten. Man kann sich den Anriff auf so kleine Fahrzeuge auf keine andere Weise erklären, als daß es darauf abgesehen ist, die amerikanische Bevölkerung in Schrecken zu versetzen.

Das Erscheinen des U-Boots so nahe den trügerischen Untiefen und den Klippen des Kaps rief eher Erstaunen als Bestürzung hervor. Niemand konnte verstehen, warum es seine Kugeln an einige unbeladenen Barken verschwendete, die nach einer Kohlenstation zurückfuhren. Es wurde jedoch vermutet, daß das U-Boot es eigentlich auf einen der großen nördlich fahrenden Kohlendampfer abgesehen hatte. Zwei derselben, der „Arlington" und der „J. B. King" passierten kurz zuvor, ehe auf den „Perth Amboy" geschossen wurde, das Kap.

Die Attacke fand einige Meilen von der Marine-Flugstation zu Chatham statt. Drei Seeplane griffen das U-Boot mit Bomben an, wie Kontre-Admiral Spencer S. Wood, Befehlshaber des Ersten Marinedistrikts, berichtet. Das Feuer wurde erwidert, was die Flugzeuge zwang, sich hoch in den Lüften zu halten.

Marine Fahrzeuge aller Art suchen nach dem U-Boot und halten gleichzeitig scharfe Ausschau nach Minen, die wie man glaubt, von dem Unterseeboot in den Dampfer-Verkehrsstraßen ausgestreut wurden. Beamte sind der Ansicht, daß die unablässige Jagd auf U-Boot, die Kommandeure derselben veranlaßte, die sicherere Politit zu befolgen, die amerikanische Küste mit Minen zu spicken, in der Hoffnung dadurch Truppentransportschiffe zu versenken.

Amerikanische Zerstörer suchen alle nordatlantischen Küstengewässer nach dem Unterseeboot ab, das das Land in Schrecken versetzt hat. Die Dampfer Fahrlinien werden durch verstärkten Patrouilledienst überwacht und es wird keine Unterbrechung in der Verschiffung von Truppen und Munition nach Europa stattfinden.

Das Erscheinen des Unterseebootes hat die Beamten nicht überrascht, aber die Brutalität des Angriffs und der gänzliche Mangel an militärischem Wert desselben, zwingt sie zu der Erkenntnis, daß Deutschland seine schreckliche Drohung wahr zu machen sucht.

Man weiß nicht bestimmt, ob ein oder mehrere U-Boote in amerikanischen Gewässern operieren. Bei dem letzten Besuch von Unterseebooten wurde von einem deutschen Kommandeur ameritanischen Gefangenen gesagt: „Wir werden im Juli mit Macht zurückkehren."

Der Angriff bestätigt tatsächlich die Vermutung, daß der „San Diego" von einem Unterseeboot versenkt wurde, ob nun von demselben oder von einem Schwesterschiff, ist unbekannt.

Ungefähr 100 Meilen nördlich von dem Schauplatz dieses Angriffs, an der südlichen Küste von Maine, wurde etwa 24 Stunden später der Fischdampfer „Robert & Richard" versenkt. Die aus 22 Mann bestehende Besatzung entkam in Booten. Alle wurden gerettet. Nachdem das Schiff durch einen Warnungsschuß angehalten worden, kam ein Offizier an Bord und ordnete die Mannschaft in die Boote, worauf der Dampfer durch eine Bombe versenkt wurde. Die Leute wurden von einem Kohlenschiff aufgelesen und in Portland gelandet.

Ein belgisches Hilfsschiff, dem ein Schornstein fehlte, wurde im Tau eines Schleppers ostwärts an einem atlantischen Hafen vorbeigeschleppt. Die Worte „Belgian Relief" konnten von der Küste aus deutlich erkannt werden.

Sonstige U-Boot-Tätigkeit.

Der britische Dampfer „Carpathia", ein Schiff von 13,603 Tonnengehalt, das die Ueberlebenden der unglücklichen „Titanic" rettete, wurde im Atlantischen Ozean torpediert.

Die „Carpathia" sank auf der Ausfahrt nahe der irischen Küste. Drei Heizer und zwei Schaufler wurden getötet. Alle anderen Personen an Bord konnten gerettet werden. Unter ihnen befanden sich 36 Kajüten- und 21 Zwischendeckspassagiere.

Drei Torpedos wurden auf das Fahrzeug abgefeuert. Die beste Disziplin wurde aufrecht erhalten. Die Ueberlebenden waren, wie die Exchange Telegraph Co. sagt, zwei Stunden im Wasser, als sie von einem Dampfer aufgenommen wurden. Derselbe brachte sie nach einem Hafen.

Eine Weile schien es, als ob die „Carpathia" über Wasser gehalten werden könnte. Aber das U-Boot kam wieder an die Oberfläche und feuerte einen dritten Torpedo ab. Das Schiff füllte sich dann rasch mit Wasser und zwei Stunden später sank es in sein Wellengrab.

Die „Carpathia" war Eigentum der Cunard-Linie. Vor dem Krieg versah sie den transatlantischen Passagierdienst. Obwohl im Besitz der britischen Regierung, wurde sie seit mehreren Monaten als amerikanisches Truppen-Transportschiff benutzt. Ihre letzte Fahrt aus einem amerikanischen Hafen erfolgte im Juni.

Der britische Transportdampfer „Baronga" von 7484 Tonnen wurde, wie die Admiralität bekannt gab, durch ein Unterseeboot versenkt. Menschenleben gingen dabei nicht verloren. Der Bericht der Admiralität lautet: „Das Transportschiff „Barunga", vormals der deutsche Dampfer „Sumatra", wurde am Montag auf der Fahrt nach Australien durch ein deutsches U-Boot torpediert. An Bord des Schiffes befanden sich kampfunfähige Australier. Keine Lebensverluste sind zu verzeichnen."

Eine britische Korvette wurde durch ein Unterseeboot versenkt, meldet die Admiralität. Von der Mannschaft wurden nur zwölf Personen gerettet.

Der Dampfer „Elysia" von 6397 Brutto-Tonnengehalt, der Anker-Linie gehörig, wurden durch ein deutsches Unterseeboot am 23. Mai, während er mit Fracht beladen aus dem fernen Osten kam, im Mittelländischen Meer torpediert. Diese Nachricht wurde durch den Passagier eines britischen Dampfers hierhergebracht. Die „Elysia" befand sich in einem „Convoy" von 22 Schiffen. Die Bemannung wurde gerettet.

Nach einer die ganze Nacht dauernden Schlacht zwischen einem Geschwader von acht deutschen Unterseebooten und dem Riesendampfer „Justicia", einem der größten, die existieren, wurde der Dampfer an der Nordküste von Irland versenkt. Ebenso eines der angreifenden U-Boote durch Geschützfeuer. 403 Ueberlebende wurden in einem britischen Hafen gelandet.

Der Dampfer befand sich auf der Rückfahrt nach einem amerikanischen Hafen, nachdem er ein starkes Kontingent amerikanischer Truppen über den Ozean getragen hatte. Er hatte 600 bis 700 Leute an Bord.

Zehn Mann wurden durch Explosionen getötet, die ganze übrige Mannschaft wurde gerettet. Sieben Torpedos wurden auf den Dampfer abgefeuert, wovon ihn zwei ins Lebensmark trafen. Ein Torpedo tötete neun Feuerleute. Der dritte Ingenieur wurde verwundet und starb später. Der Dampfer versank, nachdem er vom dritten Torpedo getroffen war, 22 Stunden nach dem ersten Angriff. Die Ueberlebenden wurden von Patrouille- und Fischerdampfern aufgenommen.

Der „Justicia" war früher der holländische Dampfer „Statendam", der von der britischen Regierung übernommen wurde, als er noch in Belfast auf Stapel lag, sich aber seiner Vollendung näherte. Der Dampfer hatte einen Tonnengehalt von 32,234 Bruttotonnen, war 740 Fuß lang, 86 Fuß breit und 54 Fuß tief und vermochte zwischen 7000 und 8000 Mann Truppen zu befördern. An Größe und Tonnengehalt kam er beinahe dem früheren deutschen Riesenschiff „Vaterland" gleich, das sich jetzt in den Händen der amerikanischen Regierung befindet und zum Transport von Truppen aus den Vereinigten Staaten nach Europa benutzt wird. Er sollte als Passagierdampfer zwischen New York und Rotterdam dienen.

Rächen Mirbachs Ermordung.

Bis zum 19. Juli wurden über 200 Sozialrevolutionäre von der Linken von den Bolschewiki wegen Teilnahme an der Ermordung des Botschafters von Mirbach und an der Gegenrevolution erschossen, wie der Auslandminister Tschitscherin dem deutschen Geschäftsträger in Moskau mitteilte. Darunter befindet sich Alexandrowitsch, Vizepräsident des Komitees, welches das Komplott zur Ermordung des Botschafters ausführte. Weitere hundert Personen befinden sich in Haft.

Die Newa versenkt.

Der „Socialdemokraten" in Kopenhagen erhielt eine Depesche, welche die Choleraepidemie in Petrograd beschreibt. Sie sagt, daß das Newawasser als Trinkwasser benutzt wird, obgleich es voll Bazillen ist. Am 5. Juli waren fünf, am 8. Juli 44 Todesfälle, und die Sterblichkeitsrate ist jetzt 25. Durch Hunger geschwächte Menschen und Tiere fallen täglich in den Straßen um. Es ist keine Organisation und sind keine Transportmittel vorhanden, und Kranke werden oft erst nach zwölf Stunden ins Hospital gebracht. Die meisten sind Frauen und unter den oberen Klassen leiden viele Hunger.

Offener Schreibebrief des Philipp Sauerampfer.

29.

Mein lieber Herr Redaktionär!

Wie ich meine freudige Gefühle in mei Ruhm so recht von Herze Ausdruck verliehe gehabt hen, hen ich die Eidie kriegt, daß ich doch besser noch emal daunstehrs gehn sollt, biekahs den Weg hen ich doch mehbie noch mehr höre könne. Ich sin dann auch widder erunner geschniehtt un da hen ich ebbes gehört, was ich nit eckstra gegliche hen.

Die Lizzie, was meine Alte is, die hat grad widder e Diebeht mit e annere Lehdie gehabt un da hen ich gehört, wie die Lehdie gesagt hat: „Ich hen gar nicks dagege, wenn en Mann wann un dann en Drink nemme buht; wenn ich in e gute Kompenie sin, dann sin ich sogar willing, auch en kleine Schatt zu nemme, awwer ich kann kein Mann eckszuhse, wenn er for Stunde in den Saluhn an die Bar hänge buht, un das ganze Jahr noch nit en Pennie wert Arbeit buhn dut, wo jetzt alle kräftige Männer so arig in Diemand sind. So en Mann is awwer der Mister Sauerampfer un for den Riesen will ich auch mein Hosband Instrockschens gewwe, daß er nit for ihn wohte buht. So un jetzt wisse Se, wie ich in die Sach fühle."

Ich hen gefühlt, als wenn ich dazwische tschumpe und die Wummen aus den Haus kicke sollt. Awwer das wär gege die Egriement gewese, un ich hen auch gedenkt, daß ich alles ruhig zu die Lizzie lasse könnt.

Jetzt hat die Lizzie gestart: „Miß Hufnäckel", hat se gesagt, „wenn mein Mann, was der Mister Philipp Sauerampfer is, in den Saluhn gehn buht, dann is das sein Bißneß un er buht sein eigenes Geld spende. Wenn er nicks schaffe buht, denn is das auch nur alleins sein eigener Demmetsch, wenn awwer Leut, wo e Zittie-Posischen hen, alle verzehn Dag drei vier Dag nit in die Offis gehn, awwer doch ihr Sällerie for die Zeit ziehe, dann buhn se die Zittie um das Geld tschiete. Die Zittie das sin awwer die Zittiesens un das meint mich un mein Hosband un die annere Piebels; mit annere Worte mir müsse dafor bezahle, wenn so en Bruder bummele buht. Das wär auch noch nit so schlimm, wenn so en Kunne krank wär, awwer ich kenne ein, der steht daheim, wenn seine Frau wasche buht, un spielt die Waschwummen, weil seine Frau zu geizig un zu stinschie is, sich e Waschwummen zu halte; odder noch besser gesagt, weil se keine Frau kriege kann, biekahs se gibt ihre Help nit satt zu esse. Ich meiselbst gleiche nit, wenn en Mann so viel in den Saluhn laufe buht, awwer es is e redieming Fietscher, wenn mer weiß, daß er for alles bezahle buht un denn somm. Es hat awwer Fellersch, die sin gege alles Drinke, wenn es ebbes koste buht, un nur, wenn es freies Bier gibt odder auch ebbes Strengeres, dann sin se dabei un dann halte se aus bis zum letzte Mann un zum Iwwerfluß gehn se dann hin un nacke die Männer, wo for die Drinks bezahlt hen un sage, daß so Kunne Sohks un Spenddrifts wäre. Die Stohries verzähle se dann auch ihre Frau un die in ihre Dummheit glaubt alles un geht her un verzählt die Schlendergeschichte, wo se nur e Tschehns hat. Ich will heut keine Name nenne, biekahs mir sin hier bei en sohschel Kaffeeklatsch, awwer, sowie ich noch einmal höre, daß mein Mann genackt werd, dann mach ich mei Fehs auf un dann solle Se emal e Senfehschen erlewe. Un was das schönste is, ich kann jedes Wort, was ich sage buhn, auch prufe."

Da hat es for e paar Minnits e allgemeines Stillschweige gewwe. Ich hen gedenkt, daß jede Minnit ebbes passiere deht un hen mich auf das Schlimmste gefaßt gemacht; awwer, was ich eckspeckt gehabt hen, das is nit gehäppend. Im Gegedeil, mit einem mal fragt die Missus Hufnäckel ums Wort. Se sagt: „Lehdies, ich bin stolz drauf, e Wummen wie die Missus Sauerampfer mein Freund rufe zu könne. E Frau, wo so zu ihren Mann stecke buht, die is e Wunder, un for den Riesen deht ich gleiche, jetzt en Praposischen zu mache. Mir sin hier siwwezehn Lehdies un ich sin der Ansicht, daß mir en Sauerampfer Lehdies Klob aufmache sollte un den Mister Sauerampfer buhste Ich sin schuhr, er is anneft un wenn Ich n schuhr, er is anneft un wenn er auch e paar kleine Fahlts hat, wer hat nit? Un alle, die dafür sin, solle jehs sage un von ihre Sitz reise", un wie en Gewitterstурm sin se all aufgeschprunge un se hen jehs gehallert, daß es zu mich gefaund hat, als ob jedes dreimal gehallert hätt."

Well, in e Tschiffie war der Klob ohrgeneift un die Missus Hufnäckel is zum Schehrmann electet worde. Da hat die Lizzie gesagt: „Lehdies, wenn ich recht sin, dann is grad ewe mein Hosband heim komme un wenn Sie nit obtschekte, will ich ihn gleich emal rufe." Se hat die Diehr aufgemacht un hat mich geruse un ich sin denn auch gleich inseit komme. Wie ich in das Ruhm sin komme, hen mich die Lehdies mit großem Jubel getschiert un es hat e ganze Weil genomme, befohr daß ich ebbes hen sage könne. Sobald ich e Tschehns gehabt hen, hen ich gesagt:

Womit ich verbleibe

Ihne Ihrn liewer

Philipp Sauerampfer.

Die Juni-Schnellläufer.

Wunderbare Fähigkeit durch Ausbildung und Vererbung.

Beim allgemeinen Publikum werden die Juni-Indianer New Mexikos und Arizonas erst neuerdings berühmt, während ihre Vorzüge oder Talente längst Völker-Altertumsforschern bekannt waren.

Vor noch nicht langer Zeit hatte der Stamm der Junis seine großen jährlichen Zeremonien-Festschmäuse und Tänze in ihrem Haupt-Pueblo im westlichen New Mexiko; und eine Anzahl Touristen — der erste derartige Fall — scheute die Durchquerung von 40 Meilen Gelände zwischen der Eisenbahn und dem Pueblo nicht, um Zeugen der merkwürdigen Zeremonien zu sein, soweit diese nicht auf den allerheiligsten, Fremden stets verschlossenen Innenraum des Tempels beschränkt sind. Die Masse der Weißen bedauert diese teilweise Abschließung auch nicht besonders; denn sie interessiert sich mehr, als für alles andere, für die sportlichen Eigenschaften der Junis und überläßt es einigen Gelehrten, sich mit der tief philosophischen Schöpfungs-Geschichte der Junis zu beschäftigen.

Es gilt für sehr wahrscheinlich, daß die Junis die größten Schnellläufer sind, welche die Welt jemals gekannt hat, selbst diejenigen der Azteken nicht ausgenommen, welche ihre wundervoll schnellen Ablieferungen nicht lediglich durch die Lauftüchtigkeit des einzelnen, sondern auch durch ein Staffetten-System erzielten. Was die Junis auf diesem Gebiete alles leisten, ist solcher Art, daß jeder, der versuchen würde, vor einem untundigen Publikum diese Dinge aufzuzählen, leicht in den Ruf eines Aufschneiders vom reinsten Münchhausenschen Wasser käme! Wenn man aber einen der hageren braunen Jungen ansieht, welche ein wildes Pferd oder einen Hirsch niederjagen und kaum den Atem darüber verlieren, so muß man in Betracht ziehen, daß dieser Junge nicht nur sein ganzes Leben hindurch — so lange er zum ersten Mal auf seinen kleinen Füßen stehen konnte — als Läufer ausgebildet worden ist, sondern eigentlich seine Ausbildung schon vor tausend Jahren begonnen hat! Denn er kommt von einem Stamm, welcher schon lange, ehe Columbus geboren wurde, aus dem Schnellaufen eine Spezialität gemacht hat, selbst für die fernsten Nachkommen.

Weitaus die meisten südwestlichen Rothäute sind als „Pferde-Indianer" bekannt, wie die Comanchen, die Apachen und die Navajos. Die Junis haben jedoch niemals etwas um Pferde gegeben, sondern es immer vorgezogen, sich ihrer eigenen Beine zu bedienen. Die jungen Männer des Stammes können jedes Pferd überholen, — vorausgesetzt nur, daß die zu bewältigende Entfernung lange genug ist.

Als vor einigen Jahren die Marathon-Rennen in so hoher Gunst standen, nahm ein Amerikaner zwei Junis mit sich und stellte sie für ein Zwanzigmeilen-Rennen in einer kleinen südwestlichen Stadt auf. Die Junis kamen in einer kreisrunden Halbmeilen-Bahn so oft an ihren weißen Mitbewerbern vorbei, daß alle diese aus dem Bewerb ausschieden, ehe das Rennen halb vorüber war. Und dennoch brachen die Indianer, gegen die Zeit rennend, den Entfernungs-Weltrekord nicht, zu großer Enttäuschung ihres Managers. „Die Entfernung war zu kurz", sagte dieser nachher, „wären es 40 Meilen gewesen, so hätten sie den Rekord gebrochen, — und bei einem Sechzigmeilen-Rennen hätte niemals jemand einen Vergleich mit ihnen überhaupt aushalten können!" Ueber diese Bemerkung lachte man ungläubig, aber sie war nicht allzu stark übertrieben, wie Kenner meinen.

— Im Solothurner Kantonsrat ist eine weitgehende Subventionierung von Projekten der Bodenverbesserung und Güterzusammenlegung beantragt worden. Nicht weniger als 2100 Hektaren sollen unter der Leitung eines kantonalen Kulturingenieurs urbar gemacht werden, darunter die bekannte Grenchener Witti, das Sumpfgebiet beim Aeschisee, an dem auch der Kanton Bern Teil hat, ferner die Moosebene zwischen Wangen a. A. und Deitingen sowie einige Gebiete im Gäu. Der Kostenvoranschlag rechnet mit Fr. 5,200,000.