Der „Saskatchewan Courier"
ist die größte deutsche Zeitung der Provinz und wird in allen deutschen Ansiedlungen gelesen. Erscheint jeden Mittwoch und kostet bei Vorausbezahlung $1.00 pro Jahr. Bestellungen werden zu jeder Zeit angenommen. Man adressiere: „Sask. Courier Publ. Co.", Drawer 505, Regina, Sask., oder spreche in der Office vor. Anzeigen-Raten werden auf Verlangen mitgeteilt.

Saskatchewan Courier

Organ der Deutschen Saskatchewans.

THE "SASKATCHEWAN COURIER"
Is the largest German newspaper published in Saskatchewan. It is by far the best medium to reach the many prosperous Germans in city and country. Advertising rates on application. Published every Wednesday at Regina, Sask.
Subscription price $1.00 in advance.
P. O. Drawer 505. - - - - - - Telephone 677.

4. Jahrgang. | Regina, Saskatchewan, Mittwoch, 2. November 1910. | No. 2.

Das alte Lied.

Herr F. W. G. Haultain, der Führer der Opposition in der Legislatur der Provinz Saskatchewan, hielt kürzlich eine politische Versammlung in Kamsack ab. Seine Rede nahm zwei Stunden in Anspruch und der Text derselben war die Frage unserer öffentlichen Ländereien. Bekanntlich ist das Haultain's Lieblingsthema. Er ist mit den von Ottawa erhaltenen Bedingungen nicht einverstanden, obgleich das Volk unserer Provinz in zwei Wahlen erklärt hat, daß es mit ihnen voll und ganz zufrieden ist. Haultain aber singt wieder das alte Lied der Unzufriedenheit.

Unser Premierminister Hon. Walter Scott behandelte kürzlich dasselbe Thema in einer zu Outlook gehaltenen Rede. In klarer und deutlicher Weise zeigte er die Vorteile des Uebereinkommens für uns Bewohner Saskatchewans. Man hätte jetzt erwarten sollen, daß Haultain auf die Rede Scotts eingegangen wäre, um sie womöglich zu entkräften. Das war aber nicht der Fall. Was er vorbrachte, waren „alte Kamellen", woraus hervorgeht, daß er die Beweisführungen Herrn Scotts nicht zu entkräften imstande ist.

In seiner Rede zu Outlook führte Premier Scott ungefähr Folgendes aus:

1. Die Scott-Regierung machte nicht das Uebereinkommen mit Ottawa. Die Autonomie-Vorlage war bereits Gesetz geworden, ehe die Regierung existierte und als Haultain noch Premier der Territorien war.

2. Weder die Provinzial-Regierung, noch die Opposition, noch auch die beiden zusammen können jetzt noch die Bedingungen ändern, wenn sie es je versuchen würden.

3. Die Provinz Manitoba, die eine konservative Regierung hat, ersucht um dieselben Bedingungen, die heute für Saskatchewan gelten, womit sie zugiebt, daß diese gut sein müssen.

4. Bei der Festsetzung des Uebereinkommens betreffs der öffentlichen Ländereien folgte Sir Wilfrid Laurier dem Vorgehen des früheren konservativen Premierministers Sir John Macdonald, als Manitoba in den canadischen Staatenbund aufgenommen wurde. Der Unterschied besteht nur darin, daß Sir Wilfrid eine gute Baarentschädigung für die Ländereien, die mit der Bevölkerung steigt, bewilligte, während Macdonald nur eine sehr geringe Summe dafür festsetzte.

5. Herr R. L. Borden sagte gelegentlich der Debatten über die Autonomie-Vorlage im Jahre 1905, daß wenn die Provinz ihre öffentlichen Ländereien behielte, sie auch gezwungen werden müsse, diese Länder für Kolonisationszwecke zu verwenden.

6. Haultain selbst sagte, daß die finanziellen Bedingungen gut seien, ebensogut, wie der tatsächliche Besitz des Landes.

7. Hätten wir unsere Ländereien selbst zu verwalten, so würde die Folge sein, daß die Besiedlung des Westens darunter leiden müßte. Aus den Ländereien müßten wir unsere Einnahmen schöpfen und könnten sie deswegen nicht als freie Heimstätten weggeben. Wir würden weniger Leute ins Land bekommen haben und die neuen Ansiedler hätten das Land kaufen müssen. Das wäre ein doppelter Schaden gewesen.

Das waren ungefähr die Hauptpunkte, die Herr Scott in Outlook vorbrachte. Herr Haultain hat sie nicht beantwortet, ist mal wieder schön um den Brei herumgegangen. Er erging sich in den allgemeinen Redensarten, daß er dafür sei, die Bedingungen zu ändern. Er sagte aber nicht, wie er das fertig bringen würde. Auch sagte er nicht, was er mit den Ländereien anfangen würde, wenn die Provinz sie wieder zurück bekäme. Würde er die Länder weiterhin als freie Heimstätten und Pre-emptions weggeben, oder würde er sie verkaufen? Wie würde er aber, wenn er das Land frei weggäbe, die Hunderttausende von Dollars aufbringen, die wir jetzt alljährlich von Ottawa als Entschädigung für unsere Ländereien bekommen? Wie sollten wir dann eine energische und erfolgreiche Einwanderungspolitik betreiben? Denn wenn wir unsere öffentlichen Länder selbst besitzen, dann müssen wir auch selbst unsere Einwanderer ins Land bringen, was jetzt von Ottawa aus geschieht und uns nichts kostet. Auch ist die Frage außerordentlich wichtig, wie die Ländereien verkauft werden sollen, sodaß sie nicht in die Hände von Spekulanten kommen, die dann die Ansiedler schröpfen und aussaugen.

Herr Haultain sollte diese Fragen sich vorlegen und sie dem Volke offen zu beantworten suchen. Die alten Phrasen von „Anno Dazumal" ziehen nicht mehr. Das alte Klagelied, daß wir schlechte Bedingungen von Ottawa bekommen haben, ist ausgeleiert. Das Volk Saskatchewans ist mit ihnen zufrieden und hat lieber einen „Sperling in der Hand, als eine Taube auf dem Dache."

Die Blüte Canadas.

Tochter Canada ist der Mutter Britannia liebstes Kolonialkind. An Australien hat England so manches auszusetzen: die erbitterten sozialen Kämpfe und die geringe Zunahme der Bevölkerung; in Südafrika behagt es den Briten nicht, daß es immer mehr ein Land der Buren und der Kaffern wird; Indiens ist sich der Brite nie recht froh geworden — nur Canada wächst und wächst und ist des Mutterla des Stolz geworden.

Canada hat jetzt schon 7 Millionen Einwohner, der Zuzug von Europa, namentlich von den wünschenswerten Skandinaviern, ist ein beträchtlicher, und der Exodus der Farmer unseres Nordwestens hat Dimensionen angenommen — nach konservativer Schätzung sind zwei Drittel Millionen von Söhnen und Töchtern Onkel Sams bereits nach Canada ausgewandert — daß man in den Staaten ernstliche Bedenken über diesen Verlust ausgezeichneter wirtschaftlicher Kräfte hegt und für einen Abfluß dieser den Staaten verloren gehender Arbeitshände nach dem Süden und Westen agitiert. Darnach schöpft Canada uns nicht nur allen Rahm von der Einwanderung vor der Nase weg, uns nur dünne blaue Milch lassend, sondern es ist auch drauf und dran, sich einen guten Teil des Rahms unserer eigenen landwirtschaftlichen Bevölkerung anzueignen und uns sozusagen die Butter vom Brote zu nehmen. Und das muß man der canadischen Regierung lassen: sie versteht sich ganz vorzüglich auf die Reklame, während wir, dickköpfig und nativistisch wie wir sind, uns auch die gute Einwanderung vom Leibe zu halten suchen.

Canadas Fortschritt wird in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, den, den wir in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts machten, aller Voraussicht nach stark überschreiten. Canadas Schienenwege haben schon die Ausdehnung der unsrigen vom Jahre 1860 erreicht. Die Bevölkerung der Vereinigten Staaten vom Jahre 1850 — 23,200,000 — dürfte von Canada im Jahre 1950 weit überholt sein.

Wenn ein Wermutstropfen die mütterliche Freude über die Entwicklung der Tochter Canada stört, so ist das der Umstand, daß der Handelsverkehr Canadas mit den Vereinigten Staaten immer reger wird. Und das ist nur auf Kosten der Briten möglich.

In den dem 31. Juli vorhergegangenen vier Monaten exportierte Canada nach den Ver. Staaten Produkte und Waren im Werte von 30 Millionen Dollars, und das bedeutete einen Zuwachs von 3½ Millionen über die gleiche Periode im Vorjahre. Nicht weniger als 75 Prozent des Gesamtexports von Mineralien und Metalle gingen nach den Vereinigten Staaten. Allein hierfür zahlten wir in dem mit 31. März 1910 endenden Jahre über 40 Millionen Dollars. Für Waldprodukte zahlten wir an Canada 47½ Millionen Dollars, und diese Summe wäre noch größer, wenn unser Zoll auf Holz, Holzbrei und verarbeitetes Holz mäßiger gewesen wäre. Auch für die Produkte des Landbaues steht die Bilanz zugunsten Canadas. Wir zahlten z. B. an die Kolonie für Weizen $1,184,000 und verkauften nur für $55,000.

Welchen Einfluß eine Zollreduktion übt, dafür bietet u. a. die starke Zollermäßigung auf Rahm, die der letzte Kongreß annahm, ein eklatantes Beispiel. Die Provinz Prince Edward Island treibt umfangreiche Milchwirtschaft und schickt jetzt täglich 800 Gallonen Rahm nach Boston, für den die Farmer etwa 30 Cents per Gallone erhalten. In den Monaten April, Mai, Juni und Juli 1908, also ehe der neue Tarif in Kraft trat, betrug unser Import an Milch und Rahm aus Canada $24! In den gleichen Monaten des Jahres 1910 betrug er $540,413.

Wenn Canada zu Gegenleistungen bereit ist, so namentlich auch durch eine zollfreie Einfuhr amerikanischer Ackerbaugeräte, wofür die canadischen Farmer eifrigst agitieren, wenn man gegenseitig die Zollschranken möglichst niederlegt, dann könnte der Handel zwischen den beiden Nachbarn sich weit lebhafter als bisher gestalten. Die Schranken völlig niederzulegen, wäre freilich unter gegenwärtigen Verhältnissen kaum weise. In Canada fürchten die Fabrikanten eine zu liberale Zulassung amerikanischer Fabrikate, und in den Vereinigten Staaten findet der Vorschlag, Weizen, Vieh und Milchprodukte frei einzuführen, bei unseren „Agrariern" den heftigsten Widerspruch. Aber ein Mittelweg, wie ihn sowohl Sir Wilfrid Laurier als auch Präsident Taft anstreben und wie er gegenwärtig zu gewinnen gesucht wird, wird sich bei gegenseitigem guten Willen wohl finden lassen.

(Milw. Germania.)

An alle unsere Leser.

Für die meisten unserer Leser ist es jetzt rechte Erntezeit. Unsere Farmerleser haben ihren Weizen meistens gedroschen und bringen ihn in die Stadt. Und aus der Stadt nimmt der Farmer dann seine schönen Dollars mit heim. Er fährt nicht eher fort, bis er sein Geld oder den Check dafür in der Tasche hat, denn er kann nicht hinter dem Käufer herlaufen und betteln, bis er seine Dollars bekommt.

Auch für den Courier beginnt jetzt die Erntezeit.

Das ist die Zeit, wo die Dollars einlaufen für das vergangene und kommende Jahr. Manche schulden uns noch alte Beträge. Wir haben keine Checks von ihnen in der Hand. Aber wir vertrauen auf ihre Ehrlichkeit. Jeder gute Deutsche sieht es als Pflicht und Ehrensache an, seine Zeitung zu bezahlen. Und wer letztes Jahr nicht zahlen konnte, der wird sicher diesen Herbst zahlen. Manche haben unserer Bitte schon Folge geleistet, für den Courier bezahlt und ihn neu bestellt. Alle andern werden sicher bald folgen.

Der Courier hat diesen Herbst große und dringende Zahlungen zu machen. Seine Leser werden ihm gerne helfen, indem sie so schnell wie möglich ihr Abonnement an unsere Agenten zahlen, oder es selbst per Money Order, Postal Note oder registrierten Brief einschicken. Wer selbst zur Stadt kommt, spreche in der Office vor.

Saskatchewan Courier Publ. Co.

Northern Bank Bldg. P. O. Box 505, Regina, Sask.

Amerika II. Sieger.

Alan R. Hawley und Augustes W. Post von St. Louis, Mo., die beiden Insassen des Ballons America II., nach welchem man bereits seit einer Woche vergeblich gesucht hatte, trafen Mittwoch Abend um 10 Uhr in Chicoutimi, Que., ein, nachdem sie bereits vorher Depeschen abgesandt hatten, in welchen sie meldeten, daß sie am Mittwoch voriger Woche gelandet seien und sich auf dem Wege zur Zivilisation befänden. Die beiden amerikanischen Luftschiffer haben von allen Teilnehmern an der Gordon-Bennet-Fahrt die größte Entfernung zurückgelegt, eine Distanz, welche bisher auf 1355 Meilen berechnet wird. Dies ist weiter, als die Reise der deutschen Ballons Düsseldorf II. und Germania.

Gleich nach ihrer Ankunft begaben sich die beiden Luftschiffer nach ihrem Hotel und zogen sich auf ihre Zimmer zurück, nachdem sie Auftrag gegeben hatten, allen ihren Freunden mitzuteilen, daß sie gesund und wohlbehalten seien. Die Bewohner von Chicoutimi drängten sich um die Luftschiffer herum, als diese eintrafen, und überhäuften sie mit Glückwünschen, so daß die müden Reisenden sich nur schwer losmachen konnten. Sie hatten während des Nachmittags von St. Ambrose aus vierzig Meilen zurückgelegt und waren äußerst ermüdet. Ein Haufen von Depeschen, welcher im Hotel auf sie wartete, blieb ungelesen und unbeantwortet bis Donnerstag Morgen. Donnerstag früh waren sie jedoch wieder beizeiten auf, denn der Zug, mit dem sie abreisten, fuhr um 7.30 Uhr ab.

Der Ballon America 2 wurde bei dem See du Banc de Sable zurückgelassen. Man glaubt, daß die beiden Trapper, welche die Luftschiffer in einem Kanoe nach St. Ambrose brachten, zurückgehen werden, um möglicherweise die große Ballonhülle nach der Bahnstation zu schaffen. Dies wird keine leichte Arbeit sein. Die beiden Luftschiffer landeten etwa 46 Stunden nach ihrem Aufstieg in St. Louis. Der Ballon kam am Mittwoch den 19. Oktober Nachmittags 3.55 Uhr zur Erde. Sie legten alles in allem etwa 1600 Meilen zurück, eingerechnet die Umwege und die kleinen Distanzen, welche sie in entgegengesetzter Richtung getrieben wurden, aber die gerade Entfernung von St. Louis aus ist 1335 Meilen. Sie würden somit etwa mit einer Schnelligkeit von 35 Meilen die Stunde gefahren sein.

Hawley und Post werden um 6 Uhr Donnerstag Abend in Quebec eintreffen.

Die außer der Gordon-Bennett-Trophäe für die internationale Ballonwettfahrt ausgesetzten Bargeldpreise in der Gesamthöhe von $3750 werden, wenn die bis jetzt berechneten Zahlen für die von den einzelnen Ballons zurückgelegten Entfernungen sich nicht mehr verschieben, folgendermaßen zur Verteilung kommen: America 2, Düsseldorf und Germania erhalten je $1000; Helvetia $500 und Harburg 3 $250.

Hawley und Post landeten Mittwoch, 19. Oktober, Nachmittags 3.45 Uhr, auf einer namenlosen Anhöhe, etwa 60 Meilen nördlich von Chicoutimi, nachdem ein Umschlag des Windes sie veranlaßt hatte, die Weiterfahrt aufzugeben, da sie befürchten mußten, zu weit nach Norden abgetrieben zu werden. Der Ballon wurde in guter Verfassung zurückgelassen.

Als die beiden verschlagenen Aeronauten sich auf den Marsch machten, um menschliche Wohnungen zu erreichen, hatten sie nur noch sehr wenig Proviant bei sich, sie verließen sich aber für den Fall äußerster Not darauf, Wild oder Geflügel zu schießen. Nach dreitägigem hartem Marsch kamen sie an die Hütte eines Trappers, den sie aber nicht antrafen; hier wurde ein Tag Rast gemacht, und am Montag erschienen vier Trapper, die sie dann auf ihrem Kanoe nach dem etwa 40 Meilen entfernten St. Ambroise, einer kleinen Niederlassung, brachten, von wo aus sie Mittwoch Abend in Chicoutimi eintrafen, um möglichst bald die Weiterreise nach Quebec anzutreten.

Offizielle Distanzen.

	Meilen
America II (Amerika)	1,355
Düsseldorf II (Deutschland)	1,240
Germania (Deutschland)	1,190
Helvetia (Schweiz)	850
Harburg III (Deutschland)	795
Azurea (Schweiz)	772
Isle de France (Frankreich)	725
St. Louis 4 (Amerika)	550
Condor (Frankreich)	410
Million Club (Amerika)	315

Riesenfeuer in Victoria, B. C.

Ein Feuer, welches am Mittwoch Abend in Victoria, B. C., ausbrach und mit unverminderter Gewalt bis in die frühen Morgenstunden des Donnerstag brannte, verwüstete das Zentrum des Geschäftsdistrikts, zerstörte mehrere der schönsten und modernsten Gebäude, und richtete einen Schaden an, welcher von anderthalb auf zwei Millionen Dollars abgeschätzt wird. Riesige Feuerbrände wurden vom Winde nach der Seeküste fortgetrieben und setzten die dort befindlichen Häuser in Brand. Nur mit Mühe konnte verhütet werden, daß die Stadt an vielen Stellen zugleich Feuer fing. Die städtische Feuerwehr wurde unterstützt durch die Miliz und die Garnison von West Point. Mehrere ungeschützte Vergnügungsyachts im Hafen fingen Feuer und verbrannten.

Das Feuer entstand im Warenhaus von David Spencer & Co., Limited, einem der größten Verkaufsläden in der Stadt. Unter den verbrannten Gebäuden ist das Bureau der Times und das Five Sisters Building, ein großer Geschäftsblock. Das 5stöckige Pemberton Gebäude und das Driard Hotel waren eine Zeitlang ebenfalls bedroht, wurden jedoch durch die Anstrengungen der Löschmannschaften noch mit knapper Not gerettet. Das Hotel wurde indessen durch die Flammen bedeutend beschädigt, und der Eigentümer hat einen Verlust von mindestens $10,000 erlitten. Sämtliche Gäste flüchteten sich auf die Straße, und die meisten hatten nicht Zeit, ihre Effekten zu retten.

Schreckensfahrt im Aeroplan.

Der Gleriotflieger Morane, der im Aerodrom von Deanville einen Höhenrekord über 2582 Meter aufstellte, hatte einen äußerst gefahrvollen Abstieg, den er nach seiner glücklichen Landung folgendermaßen schildert: „Ich hatte mir vorgenommen, so hoch zu fliegen, als ich konnte. Bis 1000 Meter Höhe bin ich schon wiederholt gekommen und nichts Neues hat sich mir bis dahin. Dann wurde es aber kalt. Doch ich hatte mich gut verpackt und konnte somit dem schneidenden Wind und der eiskalten, klaren Luft ohne Besorgnis entgegensehen. In 2000 Meter Höhe begann mein Motor schwächer zu laufen. Doch ich stieg immer weiter und weiter, bis das Barometer fast 2600 Meter anzeigte. Jetzt klapperte der Motor so bedenklich, daß ich mich zum Abstieg entschloß. Ich stellte die Zündung ab und gedachte im Gleitfluge langsam abwärts zu fahren. Doch kaum war ich 500 Meter gefallen, da stellte sich Brechreiz und Ohrensausen bei mir ein. Die Sinne begannen mir zu schwinden, sodaß ich unverzüglich den Motor wieder anlaufen ließ, um nicht wehrlos dem Luftelement preisgegeben zu sein. Da das Sausen bald ein wenig nachließ, stellte ich den Motor wieder ab und fuhr im Gleitflug weiter nach unten. In 1500 Meter Höhe wollte ich von neuem den Motor anlaufen lassen. Doch da geschah das Schreckliche: die Zündung versagte. Hoch über den Wolken schien ich dem Winde preisgegeben. Mir war so elend, daß ich der Steuerung des Apparates nicht die nötige Sorgfalt widmen konnte. Mein Eindecker begann zu schwanken, er kreiste in Wendungen, so daß ich mein Ende nahe glaubte und jeden Augenblick mit furchtbarer Geschwindigkeit die 1500 Meter hinabzustürzen drohte. Nie werde ich die Minuten vergessen, während der Eindecker in spitzem Winkel zu Boden fuhr. Es war ein Gleitflug; aber ein Abstieg, der jeden Augenblick zur Katastrophe werden konnte. Erst kurz über dem Boden mäßigte sich die Geschwindigkeit, so daß ich unversehrt auf der Wiese außerhalb des Aerodroms landen konnte." Weiter äußerte sich der Aviatiker noch, sobald werde er nicht wieder aufsteigen. Die schrecklichen Minuten hätten ihm für einige Zeit die Flugkunst verleidet.

Revolutions-Gerüchte.

Nach den Nachrichten, die der japanische Dampfer Kahamaraknra Maru am Freitag nach Victoria, B. C., brachte, scheint die antidynastische Bewegung in China einen bedrohlichen Umfang angenommen zu haben.

Zeitungen in Shanghai berichten, daß im Süden sich eine besondere Unruhe bemerkbar mache, die sich namentlich gegen die Dynastie richte.

Ein von dem Süden zurückkehrender Reisender erzählt, daß die Stimmung dort in den letzten zehn Jahren sich zwar wesentlich verändert, aber das Bozertum so stark sei, wie je.

Bombenanschlag.

Von Berlin wird geschrieben: Das deutsche Kaiserpaar traf auf der Rückfahrt von Brüssel, wo dem belgischen Königshause ein mehrtägiger Besuch abgestattet wurde, zu früher Morgenstunde in Köln ein und machte dort zeitweilig Station. Die Behörden der rheinischen Stadt, welche sich kaum den Schlaf aus den Augen gerieben hatten, wurden vollkommen überrascht. Sie hatten von der beabsichtigten Visite des Kaiserpaars nicht die blasseste Ahnung gehabt. Infolge dessen fehlte es an allen Empfangs-Vorbereitungen. Absperrungen waren weder am Bahnhof, noch sonst irgendwo vorgesehen.

Kaiser und Kaiserin verließen den Bahnhof und legten zu Fuß, umgeben von zahlreichen Arbeitern, die ihrem Tagewerk nachgingen, die Strecke nach dem Dom zurück. Eingehend besichtigte das Kaiserpaar die Ausbesserungs-Arbeiten an dem monumentalen Bauwerk, welche in neuerer Zeit rüstig fortgeschritten sind. Der Dombaumeister Regierungs- und Baurat Hertel ward berufen und trug über die Gefährdung des Doms durch die unaufhaltsam vorwärtsschreitende Verwitterung vor, sowie über die in's Werk gesetzte Heilung der Schäden.

Das Kaiserpaar war von den Restaurationsarbeiten hochbefriedigt und ging nach dem Bahnhof zurück. Doch hatte sich inzwischen die Kunde von der gelungenen Ueberraschung wie ein Lauffeuer verbreitet, und eine große Menschenmenge hatte sich eingefunden, welche Kaiser und Kaiserin auf der Straße, wo spontan Spalier gebildet war, begeistert zujubelte.

Kaiser und Kaiserin fuhren dann weiter und langten auf der Wildpark-Station bei Potsdam wohlbehalten an.

Bei der Abreise Kaiser Wilhelms, der nach dem Besuch am belgischen Königshofe am Sonntag Abend um 11 Uhr Abends in Begleitung der Kaiserin Auguste Viktoria von Brüssel die Rückfahrt nach Berlin antrat, waren von den Behörden außerordentliche Schutzvorkehrungen angeordnet worden. Als Grund für diese Vorsichtsmaßnahmen wurde von der Polizei bekannt gegeben, daß im Laufe des vorherigen Tages ein an den deutschen Monarchen gerichteter Drohbrief im Königsschloß eingetroffen war. Das Schreiben, von einem Brüsseler Kampf-Anarchisten unterzeichnet, besagte: „Da keiner den Muf hat, den deutschen Autokraten in die Luft zu sprengen, habe ich mich entschlossen, eine Bombe zu werfen."

Die Bemühungen der Behörden, den Absender des Drohbriefes festzunehmen, blieben erfolglos, und unter den Umständen hielt man es für ratsam, ungewöhnliche Schritte zur Verhütung von Zwischenfällen bei der Abreise des Kaiserpaares vorzunehmen. Alle Fenster der Häuser nach den Straßen zu, durch welche die hohen Herrschaften auf der Fahrt von dem Königspalast nach dem Bahnhof ihren Weg nahmen, wurden auf Weisung der Behörden fest verschlossen gehalten, und der Bahnhof selbst war von Truppen besetzt. Auch die Eisenbahnlinie auf beträchtliche Entfernung von Brüssel wurde scharf bewacht.

Allerlei vom Ausland.

Berlin, 29. Okt. — Größten Anstoß erregt hier die abermals von der englischen Presse mit allen Chikanen betriebene Kampagne der Verdächtigung der deutschen auswärtigen Politik. Auch die Reise des deutschen Kaiserpaars nach Brüssel hat dazu herhalten müssen, den berufsmäßigen britischen Brunnenvergiftern Material zu liefern. Nach deren Ausstreuungen soll der Besuch des Kaisers am belgischen Hofe mit deutschen Eroberungs-Gelüsten im Zusammenhang stehen.

Die darauf bezüglichen Behauptungen sind mit einer solchen Bestimmtheit aufgetischt worden, daß die deutschen Blätter sich veranlaßt sehen, Front zu machen gegen die britische Verhetzung. Mit seltener Einmütigkeit wird den Phantasien der englischen Presse entgegen getreten und deren nichtswürdiges Verhalten an den Pranger gestellt.

— Die amtlichen Stellen in Berlin sind von den erwähnten Konstantinopeler Protestversammlungen, in welchen die englisch-russische Aktion in Persien verurteilt wurde, offiziell nicht unterrichtet. Den bisherigen Meldungen ist heute noch hinzugefügt worden, daß an den Kaiser aus der türkischen Hauptstadt Huldigungs-Telegramme abgesandt worden sind, in welchen der Monarch als Beschützer des Mohammedanismus gefeiert wird, der die von England und Rußland beabsichtigte Teilung Persiens verhindern werde. Das Eintreffen solcher Depeschen wird sich erst feststellen lassen, wenn der Kaiser von Brüssel zurückgekehrt sein wird.

— Die Gruppe der deutschen Banken überläßt, wie nunmehr beschlossen worden ist, der Türkei die gewünschte Vorschußanleihe gegen sechsprozentige Schatzscheine. Oesterreichische Bankinstitute sind an dem Geschäft nur in geringem Maße beteiligt.

— Die offizielle Prüfung der Tabellen der Probefahrten des neuen deutschen Panzerkreuzers „von der Tann" hat eine Höchstleistung von mehr als 28 Seemeilen pro Stunde ergeben, die größte von allen Kriegsschiffen. Die Maschinen entwickelten 80,000 Pferdestärken. Die Fahrten wurden in etwa 215 Fuß tiefem Wasser ausgeführt, und die Sachverständigen erwarten, daß das Schiff in tieferem Wasser jene Geschwindigkeit als Durchschnittsleistung erzielen wird.

Nach der Beendigung der Probefahrten tritt „von der Tann" zur Hochseeflotte in den Verband der Aufklärungskreuzer über. Die nächste erste Indienststellung eines weiteren Linienschiffskreuzers wird nicht vor dem Sommer 1911 erfolgen. Dann wird „Moltke" zur Ablieferung bereit sein.

Neueste Nachrichten.

Berlin, 29. Okt. — An der hiesigen Börse ist eine, wie es heißt, aus zuverlässiger Quelle kommende Depesche eingetroffen, welche meldet, daß heute in Athen eine Revolution ausgebrochen sei. Telegraphische Anfragen in Athen erzielten keine Antwort. Man glaubt, daß es sich nur um eine feindselige Demonstration gegen das Parlament handelt.

Berlin, 31. Okt. — Eine Depesche der „Kölnischen Zeitung" meldet von Konstantinopel, im Hinblick auf die Vorgänge in Persien ziehe die türkische Regierung den Gedanken in Erwägung, zum Schutze türkischer Untertanen eine gleich große Truppenzahl nach Persien zu schicken, wie sie Rußland und Großbritannien hingeschickt haben.

Es wird auch bestätigt, daß man auf türkischer Seite nicht geneigt ist, eine Teilung Persiens zwischen Rußland und Großbritannien zuzugeben.

— Kronprinz Wilhelm und Kronprinzessin Cecilie werden am nächsten Mittwoch von Berlin abreisen, um sich in Genua an Bord des Norddeutschen Lloyddampfers „Prinz Ludwig" zu begeben, mit welchem sie die Fahrt nach Ostasien bewerkstelligen werden. Die Kronprinzessin begleitet ihren Gemahl nur bis nach Ceylon, um von da in die Heimat zurückzukehren. Von Ceylon aus wird der Panzerkreuzer „Gneisenau" durch den Kronprinzen in Anspruch genommen werden.

Wien, 29. Okt. — Die hiesigen Blätter stellen fest, daß die in Prag geführten deutsch-tschechischen Ausgleichs-Verhandlungen einen verhältnismäßig großen Erfolg gezeitigt haben, welcher sich für die gesamte innere Politik als höchst bedeutungsvoll erweisen müsse.

Port au Prince, Haiti, 31. Okt. — Das haitianische Kanonenboot „Liberte" ist auf See vor Port au Prince infolge einer Explosion gesunken. Mutmaßlich sind siebzig Personen durch die Explosion getötet worden oder ertrunken. Zwanzig Mann wurden gerettet.

Die „Liberte" war erst am Montag mit neunzig Personen an Bord von hier abgefahren.

Unter den Umgekommenen befinden sich zehn haitianische Generale, die sich auf der Fahrt nach dem nördlichen Departement befanden, um dort Kommandos über verschiedene Truppenteile zu übernehmen. Näheres außer der Tatsache der Explosion und dem Verlust von Menschenleben ist noch nicht gemeldet.

Berlin, 31. Okt. — Große Aufregung hat in weitesten Kreisen der Bevölkerung ein entsetzlicher Fund hervorgerufen, welcher an der Lutherbrücke in Moabit gemacht worden ist. Dort ist aus der Spree eine von einem Sack umhüllte nackte Frauenleiche gelendet, die bis jetzt nicht hat identifiziert werden können.

Offenbar liegt ein Verbrechen vor, und die weitverbreitete Beunruhigung ist um so begreiflicher, als mehrere an weiblichen Wesen verübte Mordtaten, welche teilweise keine Aufklärung gefunden haben, noch frisch in der Erinnerung sind.

— Das Luftschiff „Parseval 4" trat eine Fernfahrt nach Kiel an, deren Verlauf allgemein das größte Interesse entgegengebracht wurde. Der Segler legte die erste Etappe nach Schwerin zurück, wo eine Zwischenlandung vorgesehen war. Von Schwerin aus setzte „Parseval 4" die Fahrt nach Kiel fort. Im Nebel verlor das Luftschiff aber die Orientierung und landete bei Bordesholm in der Nähe von Kiel. Sobald wie möglich wird die Weiterfahrt nach Kiel erfolgen.