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 6 7.

2. Jahrgang. | Regina, Saskatchewan, Mittwoch, den 15. September 1909. | No. 47

West-Canada und die diesjährige Ernte.

„Erntezeit — schöne Zeit." Von einem Ende unseres großen Landes bis zum andern regen sich tausende und abertausende fleißiger Hände, um den reichen Ernteseegen dieses Jahres einzubringen. Seit einigen Wochen hörte man allenthalben auf den weiten Getreidegefilden das emsige Klappern der Binder und hier und da erklingt schon das monotone, für den Farmer so musikalische, Summen und Brummen der Dampfdreschmaschinen. Und nur noch einige Wochen, dann ist der dieses Jahr so überaus reiche Segen der Felder sicher geborgen in den Speichern unserer fleißigen Farmer.

Es ist dies Jahr wirklich eine herrliche, eine gesegnete Ernte. Das klingt viel hübscher, viel poetischer als Rekordernte. Und dennoch ist es eine solche, eine Ernte, die nach dem Gesamtertrag alle vorhergehenden in den Schatten stellt, wenn der Durchschnittsertrag auch nicht so groß ist, wie vor einigen Jahren.

Vor uns liegen die Ernteabschätzungen der Regierung. Diese sind mäßig gehalten, da bei der Zusammenstellung hauptsächlich die niedrigeren Angaben zur Berechnung benutzt wurden. Diese Abschätzungen geben 168,386,000 Buschel Weizen, 354,919,000 Buschel Hafer und 56,975,000 Buschel Gerste als den diesjährigen Ernteertrag an. Das sind über 44 Millionen Buschel Weizen, über 80 Millionen Buschel Hafer und 6 Millionen Buschel Gerste mehr als im vorigen Jahr. Gewiß ein riesiger Unterschied, eine gewaltige Zunahme in einem Jahr. Der Durchschnittsertrag des Winterweizens ist reichlich 25 Buschel, des Sommerweizens reichlich 21 Buschel, des Hafers über 38 Buschel und der Gerste über 30 Buschel den Acker.

Beim Durchsehen der Zahlen springt einem eine Tatsache sofort in die Augen: West-Canada ist das eigentliche Getreide-Gebiet Canadas. Die drei jungen westlichen Provinzen Manitoba, Saskatchewan und Alberta sind die hauptsächlichen Getreide produzierenden Gebiete unseres großen, großen Landes. Von den großen Seen bis an die Felsengebirge, von der Grenze der Ver. Staaten bis auf 300 bis 500 Meilen nach dem Norden befindet sich ein Getreidegebiet, wie es größer und großartiger kaum zu denken ist. Auf diesem Gebiet ist dieses Jahr drei Fünftel der Getreideernte Canadas gewachsen. Alle anderen Provinzen zusammen haben nur zwei Fünftel des diesjährigen Getreides produziert. Der Osten, namentlich Quebec und Ontario, mögen groß sein auf dem Gebiet des Handels und der Industrie — Britisch Columbien mag reich sein an Holz und Mineralien — die drei West-Provinzen — die noch so jung und unentwickelt sind — haben das ganze übrige Canada in der Getreide-Produktion schon weit überholt. Und das will etwas sagen. Während die östlichen Provinzen schon weit über 100 Jahre alt sind, galt das Gebiet der westlichen Provinzen noch vor nicht viel mehr als einem Menschenalter für einen Eiskeller, der nur für Wölfe, Indianer und einige Trapper gut sei. Das Klima galt allenthalben als so rigoros, daß Getreidebau sich nicht lohne; daß man hier im Westen nicht sein Leben machen könne.

Und jetzt ist West-Canada das Hauptgetreideland Canadas. Jetzt nennt man West-Canada mit Recht die „Kornkammer" des britischen Reiches. Kann hat der Westen reichlich eine Million Einwohner und schon bringt er fast über 150 Millionen Buschel Weizen hervor, fast 200 Millionen Buschel Hafer und 33 Millionen Buschel Gerste. Die Getreideernte ganz Canadas beläuft sich auf 580 Millionen Buschel. Davon entfallen auf Manitoba, Saskatchewan und Alberta, d. h. auf die drei westlichen Provinzen, an 380 Millionen Buschel! Und dieses Resultat ist die Frucht kaum eines Menschenalters, der Erfolg der letzten 20 bis 25 Jahre. Jedem müssen bei Betrachtung dieser Tatsache die Augen über die gewaltigen Möglichkeiten des Westens aufgehen. Noch ist der Westen nicht in einem Zehntel besiedelt und schon produziert er fast 400 Millionen Buschel Getreide. Was wird er erst hervorbringen, wenn 10 Millionen Menschen hier wohnen. Was wird der Boden ertragen, wenn fast alle Ländereien bearbeitet und bebaut werden. Wahrlich, West-Canada — früher das wilde Hinterland Canadas — muß und wird das beste und reichste Gebiet Canadas: Wir, die wir hier wohnen, wollen uns dessen freuen und unser bescheiden Teil zum Aufbau des Landes in gewissenhafter deutscher Arbeit beitragen.

Unsere Provinz Saskatchewan hat dies Jahr eine besonders schöne Ernte. Es sind in der ganzen Provinz 3,939,186 Acker mit Weizen, 2,138,750 Acker mit Hafer, 233,691 Acker mit Gerste und 277,036 Acker mit Hafer bestellt. Der Durchschnittsertrag des Weizens ist mit 22 Buschel, der des Hafers mit 47, der der Gerste mit 31 und der des Flachses mit 15 Buschel per Acker angegeben. Saskatchewan bringt dies Jahr also an 85 Millionen Buschel Weizen, 100 Millionen Buschel Hafer und 8 Millionen Buschel Gerste, das sind zusammen fast 200 Millionen Buschel.

Die Gersternernte in Saskatchewan begann am 17. August, die Weizenernte am 23., die Haferernte am 24. und die Flachsernte am 29. August.

Ist West-Canada das Hauptgetreide-Gebiet Canadas, so ist Saskatchewan die Hauptgetreide-Provinz des Westens.

Ein Vorschlag zur Lösung der Wegebaufrage im Westen.

Herr R. T. Telfort, M. L. A. von Leduc, Alta., sandte kürzlich ein interessantes Schreiben betreffs des Wegebau-Problems an die Presse West-Canadas. Die Wegebau-Frage ist in seinen Augen die brennendste Frage in der jungen Provinz Alberta. Obgleich Herrn Telfords Vorschlag sich zunächst nur auf Alberta bezieht, weist er doch mit Recht darauf hin, daß die Verhältnisse in Saskatchewan und Manitoba in dieser Hinsicht ungefähr ebenso liegen wie in Alberta. Wir haben uns der Mühe unterzogen, sein gewiß interessantes und ernster Beachtung wertes Schreiben in die deutsche Sprache zu übersetzen und lassen es hiermit folgen:

Die einzige Lösung des Wege-Problems ist die Reservierung von Land für den Wegebau.

„Die Föderal- und Provinzial-Regierung müssen Dollar für Dollar mit den Munizipalitäten für Wegebau aufbringen.

Wenn den Eisenbahnen 64,000,000 Acker gegeben worden sind, um die Einwanderung zu fördern, warum sollten dann nicht auch 6,000,000 Acker für Verkehrswege gegeben werden? Letztere fördern die Einwanderung noch mehr als die Bahnen.

Wenn die Politik des Verschenkens freier Heimstätten eine gesunde ist, warum sollten wir dann nicht einen Teil dieses selben Landes beiseite setzen, um den Heimstättern die Erreichung ihres Landes zu ermöglichen?

Ohne allen Zweifel ist das Wege-Problem in Alberta heute die allerwichtigste Frage. Wenn man bedenkt, daß wir in dieser Provinz über 7000 Township Land haben, jede mit 54 Meilen vermessener Wege, die zu Verkehrsstraßen ausgebaut sind, so erhält man wenigstens eine ungefähre Idee von der Größe des Wege-Problems in der Provinz.

Wegen der natürlichen Gleichförmigkeit der physikalischen Eigenschaften der Provinz und weil unsere Ländereien so sehr geeignet sind für Farmerei, siedeln sich tausende von Ansiedlern von allen Teilen der Welt allenthalben in unserer 254,000 Quadratmeilen großen Provinz an. Und vor dem Menschengeist steigt die Frage auf: Wie ist diesen armen, sich abmühenden Pionieren zu helfen im Bau angemessener Wege? — — —

Während es wahr ist, daß die Provinz mit zahllosen Hilfsquellen gesegnet ist, ist sein Charakter doch ein strikt landwirtschaftlicher und steht oder fällt unser Land mit der Landwirtschaft. Wenn wir erwarten, daß die Bearbeiter des Bodens das Land aufbauen, so ist es unser aller Pflicht, die wir an den Früchten ihrer Arbeit Anteil haben, auch einen Teil der Burden auf uns zu nehmen. Wir müssen helfen zum Bau guter Wege, damit die Farmer ihre Produkte leichter und besser auf den Markt bringen können.

Wenn diese Sätze wahr sind und es unsere Pflicht ist, dem Farmer behilflich zu sein, gute Wege zu bekommen, so entsteht die Frage, wer helfen und wie man helfen soll.

Es wird jährlich wenigstens $1,500,000 nehmen, um die allerdringendsten Forderungen des Volkes zum Bau guter Wege und Brücken nur einigermaßen zu erfüllen. Während der letzten paar Jahre sind von den Wegeverbesserungs-Distrikten und der Provinzial-Regierung ungefähr $1,000,000 jährlich zu obigem Zweck und zwar mit nicht allzu großen Resultaten verwendet worden.

Wir müssen zu diesen $1,000,000 noch 500,000 Dollars mehr haben, wie soeben ausgeführt. Wer soll diese halbe Million beisteuern? Nachdem ich die Frage lange und eingehend durchdacht habe, bin ich zu dem Schluß gekommen, daß die Dominion-Regierung, die Provinzial-Regierung und die neu einzurichtenden ländlichen Munizipalitäten Dollar für Dollar zum Wegebau in unserer Provinz beisteuern sollten. Zu erwarten, daß die Munizipalitäten (was praktisch so viel heißt wie die Farmer) es allein tun sollten, ist eine große Ungerechtigkeit. Die Bürde wäre zu schwer für sie.

Wenn man darum annimmt, daß die Provinzial-Regierung auch weiterhin ihren Teil zum Wegebau beitragen wird, will ich hiermit meinen Plan angeben, wie die Dominion-Regierung uns im Wegebau unterstützen kann und sollte.

Die Dominion-Regierung besitzt und kontrolliert alle unverkauften und unreservierten Ländereien in der Provinz. Wir wollen nun annehmen, daß die Dominion-Regierung alle noch freien Sektionen 9 und 27 in jedem Township der Provinz für Wegebauzwecke übergeben hätte, ähnlich wie die Sektionen 11 und 29 für Schulzwecke beiseite gesetzt sind. Ich veranschlage das Areal der jetzt noch freien Sektionen 9 und 27 auf ungefähr 6,000,000 Acker. Nimmt man den Durchschnittswert auf 5 Dollars pro Acker an, so würden das $30,000,000 ausmachen, d. h. wir hätten den oben angegebenen Betrag von einer halben Million auf 60 Jahre hinaus, ohne den mit der Besiedelung steigenden Wert dieser Ländereien in Betracht zu ziehen.

Die Ländereien des Westens sind seit jener Zeit, wo die Föderal-Regierung das Land von der Hudions Bay Co. kaufte, in verschiedener Weise dazu benutzt worden, das Land zu bevölkern, Einwanderer nach hier zu ziehen. So gab man den Eisenbahnen Land, damit die Bahnen das Land der Besiedelung eröffnen und Leute nach hier bringen sollten. Auch ist die Regierung mit 28 Kolonisations-Gesellschaften liberal verfahren, mit dem Zweck im Auge, die weiten Ländereien zu besiedeln. Hauptsächlich waren Ziel und Zweck dieser Bewilligungen, die Einwanderung und Besiedelung der weiten leeren Länderstrecken des Westens zu fördern. Dasselbe Ziel hat die Heimstätten und Pre-emption-Politik. Warum giebt man dies Land zu $10 per Viertelsektion? Um das Land mit fleißigen und tüchtigen Siedlern zu bevölkern, um eine volkreiche und fleißige Bevölkerung zu schaffen. Nichts mehr und nichts weniger.

Wenn das Zweck und Ziel unserer Land-Politik ist, so möchte ich darauf hinweisen, daß mein Plan ganz damit im Einklang steht. Mein Standpunkt ist der, daß der Bau von guten Wegen und Brücken ein mächtiger Faktor ist, das Land schneller mit zufriedenen und prosperierenden Ansiedlern zu bevölkern. Unsere Einwanderungs-Politik kann nicht die besten Erfolge zeitigen, solange dies wichtige Wege-Problem noch ungelöst ist.

Wenn die Benutzung unseres Landes zur Förderung der Einwanderung eine gesunde Politik ist, so können wir diese zwei Sektionen Land in jedem Township nicht besser verwenden als angegeben. Da jetzt alle Sektionen mit ungeraden Nummern als Heimstätten und Pre-emptions freigegeben sind, können wir mit Gewinn und großem Nutzen diese beiden Sektionen für solch einen guten Zweck reservieren. Die Provinzial-Regierung könnte dann von Zeit zu Zeit einige von diesen Ländereien auf den Markt bringen.

So will ich mit meinem Plan hauptsächlich die Föderal-Regierung unterstützen.

Gewiß giebt die Dominion-Regierung uns einen großen jährlichen Betrag als Zahlung für unsere Ländereien — gewiß hat auch die Regierung diese Ländereien, um Einkommen daraus zu ziehen. Aber sie braucht die Ländereien doch auch, um die Einwanderung zu fördern. Und da der Bau guter Wege ein mächtiges Mittel zur Förderung der Einwanderung ist, besteht kein logischer Grund, warum die beiden Zeitungen nicht für Wegebauzwecke beiseite gesetzt werden sollten.

Es mag mir entgegengehalten werden, daß die Einnahmen von den Verkäufen dieser Ländereien anfänglich nicht Schritt halten würden mit den Ausgaben für Wegebau. Aber diese Schwierigkeit kann beseitigt werden durch Schuldscheine, die durch diese Ländereien gedeckt und sichergestellt werden können bis zu der Zeit, wo die jährlichen Ausgaben nicht höher sind als die jährlichen Einnahmen aus den Ländereien. Das würde wahrscheinlich innerhalb fünf Jahren der Fall sein.

Gute Wege können wir nicht in einem Tag bekommen. Sie kosten Zeit, Geld und Arbeit. Darum sollten alle in dieser Frage zusammenarbeiten: Wegeverbesserungs-Councils, Farmer-Vereinigungen, Landwirtschaftl. Gesellschaften, Handelskammern u. s. w. Dies Problem verlangt sowohl die Hilfe der Dominion-Regierung wie der Provinzial-Regierungen. Man unterstütze einen Kandidaten für eins der beiden Parlamente erst dann, wenn er verspricht, diese Bewegung zu unterstützen!!

Zur Beachtung!

Der "Saskatchewan Courier" kostet von jetzt an bis zum 31. Dezember 1910

Nur 1 Dollar bei Vorausbezahlung.

Der Courier ist die beste Zeitung Saskatchewans, die einzige Deutsche Zeitung der Provinz, die alle Nachrichten Saskatchewans bringt, amtliche sowohl wie private. Die Zeitung ist den Interessen der Deutschen Saskatchewans gewidmet und ist bestrebt, so viel wie möglich zu tun, um das Deutschtum in der Provinz zu fördern. Der Courier ist die einzige Zeitung, die ihren Lesern alle Saskatchewan Gesetze und Ordinanzen frei gibt. Es liegt daher im Interesse aller Deutschen, diese Zeitung zu halten und sollte sie in keinem deutschen Heim Saskatchewans fehlen.

Diese günstige Offerte bietet Jedem Gelegenheit, mit dem Saskatchewan Courier bekannt zu werden.

Alle Leser und Freunde bitten wir, für unsere Zeitung zu werben. Man sende die Namen von solchen, die den Courier noch nicht lesen.

Vermißt.

Herr Alexander Frank, österreichischer Konsular-Agent in Winnipeg, verließ letzten Donnerstag Abend seine Wohnung mit der Drohung, Selbstmord verüben zu wollen. Er war, wie es schien, seit längerer Zeit nervenleidend und geberdete sich am Donnerstag plötzlich, als sei er wahnsinnig geworden. Freunde, die ihn kannten, erklärten, daß er körperlich und geistig zerrüttet sei und schon Anfälle von Delirium tremens gehabt habe.

Bis Dienstag Morgen hatte man noch keine Spur von dem Vermißten und scheint es zweifellos zu sein, daß er Selbstmord verübt hat.

Der Vermißte ist 6 Fuß groß und soll Offizier in der österreichischen Armee gewesen sein.

— Das Dominion Parlament wird wahrscheinlich am 4. oder 11. November zusammentreten.

Wie Peary den Nordpol erreicht.

Aus allen Berichten, die bisher von Robert E. Peary über seine Nordpolreise eintrafen und die zum großen Teil auf dem drahtlosen Wege übermittelt wurden, ist folgende Reisebeschreibung zusammengestellt:

„Der Dampfer Roosevelt, auf dem sich die Mitglieder der Nordpolexpedition des „Peary Arctic Club" befanden, trennte sich am 18. August 1908 vom „Erie" und dampfte spät am Nachmittage jenes Tages aus dem Etah Ford Kap Sabine zu. Das Wetter war trüb und schmutzig, und es wehte Südwind. An Bord des Schiffes befanden sich außer uns 22 Eskimos mit 17 Frauen und 10 Kindern, 226 Hunde und über 40 Walrosse.

Am Kap Sabine klärte sich der Himmel auf, doch dauerte dies nicht lange, und erst nach etwa zweiwöchentlicher Fahrt (am 2. Sept.) gelang es uns, Kap Union und drei Tage später Kap Sheridan zu erreichen, wo ich, da mir die Jahreszeit bedenklich vorgerückt schien, das Schiff in den Sheridan-Fluß einlaufen ließ und zwar auf beinahe genau derselben Stelle wie auf meiner Fahrt im Jahre 1905.

Bis zum 27. Februar waren durch Goodsell, Porter, MacMillan und Hanson genügend Vorräte nach Kap Columbia geschafft worden, um an die letzten eingehenden Vorbereitungen für unser Unternehmen gehen zu können. Wir mußten zunächst einen Weg von nahezu 100 Meilen durch das überaus rauhe Eis bauen. Gegen Ende Februar hatte Bartlett mit der Pioneerabteilung der Expedition diese Arbeit getan, und am 1. März traten wir die Fahrt nach Norden an — 7 Mitglieder der Expedition, 17 Eskimos und 133 Hunde mit 19 Schlitten.

Am 5. März sahen wir die Sonne zum erstenmale wieder seit dem 1. Oktober. Sie stieg rotglühend und nicht rund, sondern oval scheinend über den Horizont empor. Bis zum 14. März hatten wir mit Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen. Die Temperatur war gewöhnlich 59 unterhalb Zero. Am 15. März trafen Marvin und Borup mit ihren Leuten und Hunden zu uns und dies befreite mich von großer Sorge um sie. In der Zwischenzeit hatte MacMillan das Unglück, einen seiner Füße zu erfrieren, und es blieb uns nichts übrig, als ihn sofort nach Kap Columbia zurückzusenden. Ich empfand seinen Verlust überaus schwer, zumal da ich ihm mehrere Eskimos als Begleiter mitgeben mußte. In beschwerlichen Märschen drangen wir vorwärts und erreichten am Ende des zehnten Marsches Breitengrad 85.23. Von hier aus begab sich Borup zurück, um das Kommando über den zweiten, uns folgenden Teil der Expedition zu übernehmen. Auch ihn sah ich höchst ungern von uns scheiden. Mit 20 Mann, 70 Hunden und 10 Schlitten drang ich weiter vorwärts, und bald erreichten wir Breitegrad 86:14 (den Rekord Nansens) und auch 86:34 (den Rekord des Italieners Cagni). Von hier aus sandte ich Marvin zurück, um das Kommando über den dritten uns nachfolgenden Teil der Expedition zu übernehmen.

Von hier aus setzte ich den Marsch mit 9 Mann, 7 Schlitten und 60 Hunden über ziemlich eben sich ausdehnendes Eis fort, und bald befanden wir uns im tiefsten Schnee, den ich bis dahin je erlebt hatte und stießen nach zwei Märschen mit Bartletts Leuten zusammen, die indessen äußerst entmutigt schienen, so daß es mir Mühe kostete, sie wieder aufzumuntern. Dichter Nebel setzte auf unserem nächsten Marsche ein und in der auf ihn folgenden Nacht setzte sich plötzlich das Eis, auf dem wir unser Lager aufgeschlagen hatten, in Bewegung, und nur mit knapper Not entgingen wir samt und sonders schwerem Unheil. Die Bewegung des Eises dauerte den ganzen nächsten Tag fort und gewährte ein schauerlich-schönes Schauspiel. Mehrere Male wären wir von da ab genötigt, über offene Stellen im Eis zu setzen und auf diese Weise erreichten wir schließlich Breitegrad 87.18 und von hie aus sandte ich Bartlett mit den 2 Eskimos, einem Schlitten und 18 Hunden zurück, um das Kommando über den vierten mir folgenden Teil der Expedition zu übernehmen.

Ich weiß nicht, warum, aber nachdem ich Bartlett, der einer meiner fähigsten Begleiter, von mir gesandt hatte, überkam mich die Größe meiner mir selbst gestellten Aufgabe mit furchtbarer, beinahe erdrückender Gewalt. Jetzt stand ich vor der Ausführung des Werkes, das ich seit zweiunddreißig Jahren geplant, dem beinahe mein ganzes bisheriges Dasein gegolten, für das ich all meine Energie angesammelt, für das ich mich in langen Kämpfen vorbereitet hatte.

Aber — ich fühlte mich meiner Aufgabe gewachsen. Die Bedingungen und Verhältnisse waren günstiger denn je zuvor. Auf alle meine Leute konnte ich mich verlassen; sie alle waren erprobt, willig und treu. Zwei der Eskimos — Hansou und Ooram — hatten mich bereits vor 3 Jahren auf meiner Fahrt begleitet, zwei andere — Egingwah und Sigloo — waren Mitglieder der beinahe unglücklich verlaufenen damaligen Expedition Clarks gewesen, der fünfte, ein junger Bursche, hoffte dadurch, daß er sich mir loyal erwies, das Herz des Vaters seiner Schönen weich stimmen zu können. Ihn trieb somit die Liebe; und auf sie alle, samt und sonders, durfte ich vertrauen.

Auch die Hunde, die mir zur Verfügung geblieben, waren die besten der 133, mit denen wir von Kap Columbia aus aufgebrochen waren — gute, starke und zäh ausdauernde Tiere.

Ich beschloß, fünf Märsche von je fünfzehn Meilen zu machen und diese so einzurichten, daß ich am Ende des Fünften Messungen vornehmen und dann mich auf einen Gewaltmarsch machen konnte.

Kurz nach Mitternacht am 4. April brach ich, nachdem ich nur etwa fünf Stunden geschlafen hatte, auf. Wir alle befanden uns in bester Verfassung.

Das Wetter war schön, der Wind hatte nachgelassen und nur wenige Hindernisse stellten sich unserem Vordringen in den Weg. Auf die Dauer von etwa zehn Stunden marschierten wir in ziemlich gleichmäßigem Tempo und legten 25 Meilen über den 88. Breitegrad hinaus zurück. Nachdem wir uns durch ein paar Stunden Schlaf gestärkt, ging es weiter. Dunkelheit gab es nicht, da die Sonne beinahe horizontal, und an Schlaf dachten wir aus diesem Grunde nicht viel. Während der nächsten zehn Stunden drangen wir zwanzig Meilen, halbwegs bis zum 89. Breitegrad, vor. Das Eis krachte und knirschte ringsum uns, doch ließ sich von einem Bewegen desselben nichts spüren. Kurz ehe wir den 89. Breitegrad erreichten, machten wir Halt — die Temperatur betrug 10 Grad unterhalb des Nullpunktes —, erfrischten uns durch kurzen Schlaf und kreuzten dann den 89. Breitegrad. Das Eis, über das wir uns hier fortbewegten, war frisch gebildet, die Hunde galoppierten hier und da, und auf diese Weise legten wir weitere 25 Meilen zurück. Die Luft war schneidend, der Wind drang wie aus eisigen Zangen auf uns ein. Selbst die Eskimos empfanden die furchtbare Kälte. Wir mußten uns indessen Schlaf gönnen, und wir taten es, um sodann sofort wieder aufzubrechen. Eis türmte sich hier und da vor uns auf, wir mußten es erklimmen, mußten all unsere Kräfte zusammennehmen, mußten uns gegenseitig anspornen! Seltsamerweise wich jedoch gerade auf diesem Marsche jedes Gefühl von Besorgnis von mir, ich empfand nichts wie waghalsigen Mut, nichts wie blindes Vertrauen. Die Messungen, die ich, nachdem wir eine besonders große Anhäufung von Eis überwunden hatten, vornahm, ergaben, daß wir uns Breitegrad 89.25 befanden.

Ein dichter, leblosser Nebelschleier hing über uns, der Horizont war dunkel, beinahe schwarz und das Eis zu unseren Füßen von geheimnisvoller farbe — ein furchtbarer, herzbeklemmender Kontrast zu dem funkelnden, grell leuchtenden Licht der Eismassen, über die wir während der verflossenen vier Tage vorgedrungen waren. Das Marschieren war jedoch vorzüglich, wir bewegten uns wie auf glattgebohnten Parkettboden oder auf riesigen Glasscheiben; nur hier und da deckte Schnee die Eismassen. Von 40 Grad stieg die Temperatur plötzlich auf 15 (unter Null), und selbst die Hunde schienen hierüber etwas wie Freude zu empfinden. Sie galoppierten und hier und da warfen sie die Köpfe empor und stießen kurzes, scharfes Gebell aus. In 12 Stunden legten wir 40 Meilen zurück — nicht eine einzige Oeffnung zeigte sich im Eise!

Jetzt hatte ich die fünf Märsche, die ich geplant, hinter mir. Hastig nahm ich Messungen vor. Der Himmel war mir günstig, er klärte sich auf einige Minuten auf — das Resultat meiner Messungen ergab Breitegrad 89.57! — In mein Tagebuch trug ich ein paar Stunden darauf ein:

„Endlich am Pol! Der Preis dreier Jahrhunderte, die Verwirklichung meines Traumes während der letzten zwanzig Jahre ist erreicht! Noch kann ich es kaum glauben. Wie Bartlett beim Abschied von mir sagte: „Es scheint alles so alltäglich!" — — —

Die ersten dreißig Stunden am Pol waren ausschließlich Beobachtungen gewidmet. Ich drang zehn Meilen über unseren Lagerplatz hinaus und etwa 8 Meilen rechter Hand desselben vor, nahm Photographien, hißte meine Flaggen, deponierte meine Rekords und studierte mittels eines Teleskops den Horizont, um womöglich Land zu finden.

Zehn Stunden, nachdem wir den Pol erreicht hatten, klärte sich der Himmel unter leichtem Winde und von da an bis zu unserem Aufbruch am 7. April war das Wetter schön und der Himmel wolkenlos. Die niedrigste Temperatur während jener 30 Stunden betrug 33, die höchste 12 Grad unter Null.

Das Ziel hatten wir erreicht, nun stand uns die Rückkehr bevor. Wir mußten Land erreichen, ehe die nächste Flut einsetzte, und wir mußten alle Kräfte anspannen. Ich hatte eine kurze Unterredung mit meinen Leuten und bereitete sie auf das, was kommen mußte, ermüdende lange Märsche und so wenig als möglich Schlaf vor. In Eilmärschen mußten wir zurück! —

Am Nachmittag des 7. April verabfolgten wir den Hunden doppelte Portionen, besserten die Schlitten aus, machten die Belastung derselben so leicht als möglich, und dann ging es zurück — zum Land und zur Zivilisation! —

Fünf Meilen vom Pol entfernt gestattete mir ein schmaler Spalt im Eise, eine Oeffnung zu schaffen und Tiefmessungen vorzunehmen. Ich verlaute sämtliche 1500 Faden meines Drahtes in diese Oeffnung, doch fand ich keinen Boden.

Nach drei Märschen gelangten wir zu dem Platze, von dem aus ich Bartlett zurückgesandt hatte. Eisiger Nordwind und riesige Schneewehen erschwerten uns den Weg, das Eis wankte und schwankte beständig unter unseren Füßen — es war furchtbar!

Südlich von der Stelle, von der aus Marvin den Rückmarsch angetreten hatte, gelangten wir auf einen Platz, wo dessen Leute, die auf ihrem Marsche aufgehalten worden waren, mehrere „Igloos" errichtet hatten. Noch weiter südlich mußten sie abermals durch Oeffnungen im Eise im Weitermarsche behindert gewesen sein. Hier waren die „Igloos" indessen verschwunden, und die gesamte Landschaft war nicht wieder zu erkennen, da die Eismassen sich verschoben hatten und, wo vormals nur schmale Spalten im Eise gewesen waren, sich nun riesige, mit frischem Eis gefüllte Oeffnungen befanden. Auf all solche „Hindernisse" stießen wir indessen nicht; das Schicksal begünstigte uns seltsamerweise, und nachdem wir den von Bartlett geschaffenen Pfad gefunden hatten, erreichten wir am 23. April den vertikalen Rand der ein wenig westlich von Kap Columbia befindlichen Gletschermassen. Meine Eskimos geberdeten sich hier vor Freude wie unsinnig. Sie wußten, daß wir nun nicht mehr weit von Crane City, wie glaubten, daß, wie sie sich ausdrückten, „der Teufel geschlafen haben müsse, weil uns die Rückkehr sonst nicht so leicht geglückt wäre", und richtig, ein paar Stunden später gelangten wir wohlbehalten, wenn auch totmüde, in Kap Columbia an.

Nie werde ich den Schlaf, der mich hier erquickte, vergessen. Wir alle schliefen beinahe zwei Tage ununterbrochen, indem wir nur die notwendigste Arbeit verrichteten, und dann, neugestärkt, erreichten wir Hecla im ersten, und unser Schiff „Roosevelt" im nächstfolgenden Marsche. Am 18. Juli trat dieses die Rückfahrt an, und bereits am 8. August passierte es Kap Sabine.

Die Aufgabe meines Lebens lag hinter mir — mein Werk war getan!"

Neueste Nachrichten.

Frankfurt a. M., 11. Sept. — Der Lenkballon „Zeppelin 3" landete kurz vor 10 Uhr Samstag Abend in Frankfurt a. M. Die Landung ging erfolgreich und sicher von statten.

Im Anschluß an den Aufenthalt auf der Luftschiffahrts-Ausstellung wird ein Ausflug des Ballons in das rheinisch-westfälische Industriegebiet geplant. Eine Landung ist in Düsseldorf vorgesehen.

Wie aus Frankfurt a. M. gemeldet wird, ist die Bildung der geplanten Deutschen Luftlinien-Aktiengesellschaft gesichert. Das erforderliche Kapital von 3 Millionen Mark ist bereits gezeichnet worden. Hervorragende Finanziers von Berlin und Frankfurt sind an dem Unternehmen beteiligt, zu welchem auch die Zeppelin-Gesellschaft eine halbe Million beiträgt. Die Gesellschaft will Ziel- und Rundfahrten mit Luftschiffen, zumeist Zeppelin'schen Systems, veranstalten. In Aussicht genommen ist vorerst eine Station mit Rundhalle in Frankfurt a. M., von wo aus zunächst zwei Rundschiffahrten unternommen werden sollen. Ferner sind Zielfahrten nach anderen Städten geplant, in welchen einstweilen nur Ankerplätze eingerichtet werden, insbesondere nach Köln, Düsseldorf, Mannheim, Baden-Baden, Stuttgart und Nürnberg. Später sollen auch regelrechte Linien nach den verschiedensten großen Städten eingerichtet werden, unter ihnen Berlin, Leipzig, Hamburg, Kiel u. a. m.

Laut Meldung aus Friedrichshafen ist König Friedrich August von Sachsen, welcher zur Zeit am Bodensee weilt, zweimal in Begleitung und unter Führung des Grafen Zeppelin mit dem „Z. 3." aufgestiegen. Der König sprach dem Grafen seine Befriedigung über die Fahrten aus, während deren Verlaufs ihn keinen Augenblick das Gefühl absoluter Sicherheit verlassen.

Wien, 12. Sept. — Anläßlich des Todestages der Kaiserin Elisabeth von Oesterreich, welche am 10. Sept. 1898 von dem Anarchisten Luccheni in Genf durch einen Dolchstich ermordet worden, wurde in der Kapelle des dem Grafen Harrach gehörenden Schlosses in Großmeieritsch, das als Hauptquartier bei den gegenwärtigen österreichischen Kaisermanövern erkoren, ein feierliches Requiem abgehalten. An dem gottesdienstlichen Akt nahmen Kaiser Franz Joseph und sein Manövergast, Kaiser Wilhelm, teil, mit dem Monarchen zahlreiche Fürstlichkeiten und sonstige hervorragende Persönlichkeiten.

Groß-Meseritsch, 14. Sept. Ein sonderbares Unglück ereignete sich Freitag Nacht in der Nähe von Groß-Meseritsch, Oesterreich, bei den Manövern der österreichischen Armee. Um Mitternacht näherte sich eine feindliche Abteilung dem Lager und ließ einen Scheinwerfer spielen. Dadurch wurden einige sechzig Pferde scheu, die sich im Lager befanden. Die Pferde rissen sich los und rannten durch das Lager, wobei sie auf die schlafenden Soldaten trampelten. Neunzehn Mann wurden schwer verletzt, einer wurde sofort getötet.