Unser Unternehmen wird allen Beteiligten gute Dividenden einbringen.

Zur Zeit wird Zucker im Betrage von über 20 Millionen Dollars nach Canada importiert. Dieses gesamte Quantum könnte ohne besondere Schwierigkeiten allein in dem Fraser Valley Distrikt in British Columbia gewonnen werden.

Zucker unterliegt einem hinreichenden Zollschutz in Canada, um selbst unter Berücksichtigung höherer Löhne die Fabrikation sehr gewinnbringend zu machen.

Während im vorigen Jahre die deutschen Zuckerfabriken im Durchschnitt nur einen Preis von $2.10 per 100 Pfund Zucker erzielten, war der Preis in Canada mehr als das Doppelte.

Trotzdem war es den deutschen Zuckerfabriken möglich, 20 bis 30 Prozent Dividende zu zahlen.

Bei höheren Preisen hier sind wir ebenfalls in der Lage, ebenso gute oder noch bessere Dividenden zu zahlen.

Wir Deutsche wissen, welche Verdienste beim Rübenbau und bei der Fabrikation von Zucker zu erzielen sind. Wir wissen, daß die Aktionäre der deutschen Rübenzuckerfabriken die wohlhabendsten Bauern und Gutsbesitzer in Deutschland sind.

In den letzten Jahren hat die Rübenkultur große Fortschritte gemacht, die Handhacke ist verschwunden und die Maschinenhacke an die Stelle getreten. Ausrode- und Kopfmaschinen erleichtern das Ernten. Vorzügliche Säemaschinen ersparen das Verziehen.

Alles dieses können wir in British Columbia auch machen. Aber wir haben einen großen Vorteil vor Deutschland.

Das bestgeeignetste Klima und der beste Boden steht uns zur Verfügung. Ein Vertrocknen und Verfrieren ist nicht zu befürchten.

Der Zuckergehalt von Rüben, gezogen auf der Experimentalfarm in Agassiz, ist immer höher gewesen, als in allen anderen Teilen von Canada. Und Versuchsfelder an verschiedenen Plätzen haben 50 bis 100 Prozent höhere Erträge ergeben als in Deutschland in den besten Gegenden erzielt werden.

Wir werden aber einen weiteren Verdienst haben in unserem Unternehmen. Um auch im Sommer die Gebäude und einen Teil der Maschinen auszunutzen, wird eine Konserven- und Marmeladen-Fabrik damit verbunden sein. Früchte stehen in großer Menge und vorzüglicher Qualität zur Verfügung.

Hierdurch wird ein weiterer Verdienst für unser Unternehmen ermöglicht und weitere Dividenden gewährleistet.

Wir sind sicher, von 20 bis 30 Prozent Dividende zahlen zu können.

Die amerikanischen Fabriken in Michigan, teils in den Händen von Deutsch-Amerikanern, haben ähnliche Dividenden gezahlt.

Vor fünfzehn Jahren gab es keine Zuckerindustrie in diesem Staate.

In diesem Jahre waren über 100,000 Acker mit Zuckerrüben bepflanzt. In Bay City wurde am 15. November des jeden verflossenen Jahres, an einem Tage, über eine Million Dollars an Farmer ausbezahlt für während des Monats Oktober gelieferte Rüben.

Die Michigan Zucker Company, Limited, zahlte außer ihren gewöhnlichen Dividenden im November an ihre Shareholders 1½ Millionen in Bonus-Shares.

Wohl ein vorzüglicher Beweis, wie rentabel die Zuckerindustrie auch auf diesem Kontinent ist.

Unser Unternehmen ist das erste derartige in British Columbia.

Es ist ein durchaus solides Unternehmen und befindet sich unter deutscher Leitung.

Unsere Fabrik wird am Fraser River in Mission gebaut, der Bauplatz ist bereits erworben, die Wasserfracht auf dem Fraser und 5 Eisenbahnen können die Rüben schnell und billig zur Fabrik bringen.

Wir wenden uns an die Deutschen Canadas, um unsere Aktien zu verkaufen. Wir erwarten von den Deutschen Canadas, daß sie uns helfen, diese wichtige Industrie in Canada einzuführen und versprechen, unser Möglichstes zu tun, um unsern Shareholders gute Dividenden einzubringen.

Es ist ferner unsere Absicht, deutsch-canadische Farmer für den Rübenbau in Britisch Columbien zu interessieren.

Wir werden daher unsere Shareholders auf's Beste unterstützen, wenn sie für sich oder ihre Söhne Land in British Columbia erwerben und Zuckerrüben bauen wollen.

In Verbindung mit Milchwirtschaft oder Schweinezucht ist nichts gewinnbringender, und wir können meistens solche Bedingungen arrangieren, daß mit Ausnahme der ersten Zahlung alles mit Zuckerrüben abgezahlt werden kann. Weitere Auskunft hierüber wird gern erteilt.

Um unser Unternehmen auf eine gesunde finanzielle Basis zu bringen, müssen wir noch weitere Aktien verkaufen.

Deutsch-Canadier, helft uns, unser Unternehmen in Gang zu bringen. Euer Geld ist gut angelegt, es wird gute Zinsen tragen und Eure Aktien werden in wenigen Jahren das Vierfache wert sein.

Die Shares kosten je $10.00. Einen Dollar Anzahlung und je ein Dollar pro Monat für 9 Monate. Die Raten sind daher so, daß jeder einige Shares nehmen kann. Bei voller Zahlung der Aktien auf einmal wird eine Vergütigung von 5 Prozent Zinsen gewährt.

Bei Einzahlung wolle man sich der nachstehenden Form bedienen, diese ausfüllen und Cheques oder Money Order zahlbar machen an die

Fraser Valley Sugar Works, Ltd.,
319 Pender Str., Vancouver, B. C.

Subscription Form.

The Fraser Valley Sugar Works, Ltd., Mission City, B. C.
Offices: 319 Pender St. W. Phone 2908 Vancouver, B. C.

I hereby subscribe for and agree to take upon allotment thereof _____ shares of Ten Dollars each in the FRASER VALLEY SUGAR WORKS, Ltd, for which I promise to pay the sum of _____ Dollars as follows: Ten per cent of the total amount on subscription thereof and the balance in nine equal payments distributed equally over the next nine months.

NOTICE; Each cash payment must be acknowledged within ten days by the Secretary of the Company.

Dated this _____ day of _____ 191

Signed _____

Witness to Signature _____

Received for the Fraser Valley Sugar Works, Ltd.

_____ Dollars Signed _____

Fraser Valley Sugar Works Ltd.

319 Pender Straße Vancouver, B. C.

Referenz: Vancouver Trust Co., Ltd., **Von Cramer,** Manager

Luftfahrt . . .

Von Erwin Rosen (Hamburg)

Alle wußten es. Es war ein Hausgeheimniß der Firma: Der allgewaltige Chef, der Herr Senator Hans Timmermann stand hoffnungslos unter dem Pantöffelchen seiner Tochter Elly.

Und vom ersten Prokuristen bis zum jüngsten Lehrling der Hamburger Import- und Exportfirma Timmermann, Tätjens & Co. lächelte jeder Angestellte ein verborgenes Lächeln, als Fräulein Timmermann um 5 die Contorräume schritt und in das Privatcontor ihres Vaters trat.

„Tag Elly! Anklopfen, mein Kind — anklopfen!"

„Ach was, hereinkommen thu' ich ja doch auf alle Fälle!" meinte Fräulein Timmermann gleichmüthig, ließ sich mit einem energischen Plumpsen auf das lederne Chesterfoopha fallen und baumelte mit den Beinen. „Tag, Papa! Papachen —, mach mal schnell Schluß!"

„Ausgeschlossen!" sagte der Herr Senator. „Kann ich nicht. Um ½7 Uhr kommt die amerikanische Post."

„Lieber Vater, dann wird sich Herr Mertens (das war der erste Prokurist) liebevoll mit der amerikanischen Post beschäftigen. Du weißt wohl gar nicht mehr, daß Du Mr. Biggs (das war ein wichtiger New Yorker Geschäftsfreund der Firma, der augenblicklich in Hamburg weilte) daß Du Mr. Biggs den Helgoland-Ausflug versprochen hast?"

„Ich denke gar nicht daran. Du sprachst davon. Abgemacht ist nichts!"

„Meinst Du, Papa? Na, jedenfalls habe ich die „Z"-Karten besorgt und um vier Uhr fahren wir. Mr. Biggs wartet unten im Auto. Hm ja. In Wirklichkeit hast Du gar nichts Wichtiges zu thun, lieber Papa, und fährst sehr gern nach Helgoland. Du weißt es nur nicht."

„Aber . . ."

„Schrumm!" sagte Elly energisch und flog dem alten Herrn an den Hals . . .

Wenige Minuten später sauste das Automobil des Herrn Senators Hans Timmermann aus der City über die Lombardsbrücke, durch das vornehme Harvestehude, die Eppendorfer Landstraße entlang, um nach 15 Minuten Fahrt vor dem Portal der Hamburg-Nordseebäder-„Z"-Linie zu halten.

Der gewaltige Complex des Hotels und der Luftschiffhallen stand auf einem großen freien Platz, einen halben Kilometer ungefähr entfernt von den Hecken und dem feinästig schimmernden Waldhintergrund der Großborsteler Rennbahn. Dort, wo im vorigen Jahr Buschwerk gewuchert und Niederwald gegrünt hatte, erstreckten sich jetzt weithin Wiesen, als Landungsgelände der Luftschifflinie. Inmitten des Geländes erhoben sich oder langgestreckte Hallen und zwischen ihnen lag das Hotel, das weite Aussicht für die Bequemlichkeit der Luftpassagiere erbaut hatte. Riesengroß, ungeheuer in ihrer wulstigen Einfachheit, sahen die Hallenbauten aus.

Das Automobil jagte auf dem gleichen Wege zurück, während Elly und die beiden Herren zwischen blühenden Blumenbeeten auf das „Z"-Hotel zuschritten. Der Portier am Eingang machte eine tiefe Verbeugung. Senator Hans Timmermann war Aufsichtsrathsmitglied der Gesellschaft.

„Wir haben kaum Zeit, das Hotel und die Hallen zu besichtigen, Mr. Biggs," sagte der Senator. „Aber wir können das ja morgen nach der Rückfahrt nachholen. Die großen Flügelthüren hier führen nach dem Restaurant. Dort ist der Telefunkenraum und neben an die meteorologische Station. Gegenüber — die braune Thür dort mit dem Messingschild, Mr. Biggs, führt in die Messe der Offiziere und Ingenieure der Linie und die anschließende Saalflucht beherbergt die Clubräume des Hamburger Aero-Clubs."

„Wie kommt man zu den Luftschiffen?" fragte der Amerikaner.

Die vier Hallen sind durch gedeckte Gänge strahlenförmig verbunden. Diese Gänge münden in den Centralraum des Hotels. Wir nennen ihn scherzhaft den Luft-Bahnhof. Hier, Mr. Biggs, diese Thür — das ist unser Luftbahnhof."

Der Amerikaner ging voraus und fand sich in einem runden Raum, dessen Boden mit schweren Teppichen bedeckt war. Weiche Clubsessel und bequeme Rohrstühle standen um zeitungsbedeckte Tische. Da und dort saßen Gruppen von plaudernden Menschen. Vier Flügelthüren waren an den Wänden angebracht. Zwei von ihnen trugen Inschriften in Goldlettern:

„Z"
Hamburg—Helgoland—Wyk—Sylt.

„Z"
Hamburg—Helgoland—Norderney—Borkum.

„Und die beiden anderen Thüren?" fragte Mr. Biggs, als sie sich setzten.

Der Senator lächelte. „Die Hamburger „Z"-Station hat bei ihrer Anlage die Möglichkeit künftiger Entwicklung bedacht. Die eine Thür wird natürlich die Aufschrift tragen „Hamburg—Hannover—Berlin". Die neue Linie soll ja schon am 1. August eröffnet werden. Die andere Thür? Wer weiß? Hamburg—London vielleicht. Oder Hamburg—Paris! Aber das ist Zukunftsmusik."

Fräulein Elly Timmermann hatte, ganz gegen ihre Art, schweigsam zugehört oder vielmehr nicht zugehört. Denn sie war mit intensivem Nachdenken über wichtige Privatangelegenheiten beschäftigt. Als jedoch ein Offizier mit den Capitänstressen der Linie in den Raum trat, wurde sie lebendig. Der Offizier ging auf die Gruppe zu, machte eine Verbeugung vor der jungen Dame und schüttelte des Senators Hand.

„Mr. Biggs aus New York," stellte der Senator vor, „Herr Capitän Dirksen. Na, im Dienst, Herr Capitän?"

„Vier-Uhr-Schiff, Herr Senator," sagte der Offizier.

„Das trifft sich famos! Da fahren wir ja mit Ihnen, Herr Capitän. Wir wollen Sonntags über nach Helgoland."

Der Capitän murmelte irgend etwas Liebenswürdiges. Er schien verlegen. Fräulein Elly wurde feuerroth. Beide hatten ihre guten Gründe dazu . . . Da schlug die Uhr das dritte Viertel, und Dirksen verabschiedete sich schleunigst, um das Commando über sein Luftschiff zu übernehmen. Fünf Minuten vor vier Uhr erklang ein elektrisches Läutewerk, und die Flügelthüren der Helgoland—Norderney-Linie schoben sich lautlos zurück. Ein langer hellerleuchteter Gang wurde sichtbar. An der Thüre erschien ein Beamter der Linie, der die Fahrkarten prüfte, und die Passagiere, dreißig an der Zahl, in die Luftschiffhalle geleitete.

„Ah!" rief Mr. Biggs in unwillkürlicher Bewunderung aus.

Der gewaltige gelbweiße Schiffskörper, das blanke Geländer, die blitzenden Metalltheile des Motors schimmerten und funkelten im strahlenden Licht der Bogenlampen. Regungslos standen die Ingenieure und Hilfsingenieure auf ihren Posten. In der vorderen Gondel stand Capitän Dirksen vor den Apparaten. Zwischen Führersitz und Motor waren die Passagierplätze, fünfzehn in jeder Gondel. Dirksen legte grüßend die Hand an die Mütze, als Fräulein Timmermann, der Senator und der Amerikaner seine Gondel bestiegen und sich auf den bequemen Bänken aus leichtem Rohrgeflecht häuslich einrichteten. Kurz darauf meldete der Beamte, die Passagiere seien eingeschifft.

„Fertig!" commandirte Dirksen.

Die Hallenthore öffneten sich.

„Luftschiff voraus!"

Langsam wurde das Riesenschiff aus seiner Halle geschoben.

„Vorwärts!"

Mit betäubendem Knattern setzten die Motore ein, um rasch in regelmäßiges Surren und Sausen überzugehen. Und in langer Schräglinie erhob sich das Luftschiff in den sonnigen Nachmittagshimmel, bis es, schon in dreihundert Meter Höhe, die günstige Windlage gefunden hatte und nun mit voller Kraftentwicklung schnurgerade der Elbe zuflog. Immer größer wurde die Geschwindigkeit. Staunend beugten sich die Menschen in dem Luftschiff über die Gondelwände und starrten fasziniert auf die Riesenstadt unter ihnen, auf diese ungeheure natürliche Landkarte. Jeder Platz, jede Straße, jedes Gäßchen trat deutlich hervor in seinen weißen Flecken und Linien, die hamburgischen Häusermassen voneinander trennend, die Riesengebäude, die so sonderbar winzig aussahen aus der Höhe und dennoch in scharf umrissenen Conturen jede Eigenthümlichkeit der Bauart zeigten. Die Lärmtöne der Großstadt verloren sich, verschwammen, wurden verkleinert in tönendes Summen . . .

„Die Stimme Hamburgs!" murmelte Hans Timmermann.

Elly nickte ergriffen. „Es ist unbeschreiblich, Vater," flüsterte sie. „Sieh nur die Menschen — die kleinen schwarzen Pünktchen. Sieh nur, wie winzig die Häuser aussehen — wie — — eines Kindes Spielzeugkasten!"

In wenigen Minuten waren die Villengegenden der Alster, das Alsterbecken, die innere Stadt überflogen. Der Mastenwald des Hafens tauchte auf, mit den Tausenden von schwarzen Punkten und schwarzen Strichen, die Schiffe und Kleinfahrzeuge bedeuten. Die Elbe leuchtete wie ein silbernes Band.

„Es kann nichts Schöneres geben, im Leben," rief Elly begeistert. Da wandte Capitän Dirksen den Kopf und nickte ihr mit strahlendes Augen zu.

„Es ist sehr schön!" sagte der Amerikaner tief aufathmend. „Wir fahren wohl sehr schnell, Mr. Timmermann?"

„Mit Höchstgeschwindigkeit. Außerdem scheinen wir sehr günstige Luftströmung zu haben. Dies ist übrigens eine Art Luxus-Fahrt, Mr. Biggs. Der Sonnabend-Expreß. Die berühmte Sonnabendfahrt nach den Nordseebädern, die nur bei ganz günstigem Wetter stattfindet — dann aber ohne jede Schonung der Motoren mit größtmöglicher Geschwindigkeit. Hamburg — Helgoland — Norderney ohne Zwischenlandung. Sonst wird natürlich in Cuxhaven gelandet."

„Sonnabend-Expreß? Weshalb gerade am Sonnabend?" fragte der Amerikaner.

Hans Timmermann lächelte. „Weil es gerade in unserer Hansastadt sehr viele Männer gibt, die gutes Geld, aber schlechte Nerven haben. Für diese Nervenmenschen ist der Sonnabend-Expreß berechnet. Als Nervenkur. Aerztlich empfohlen. Wer hier oben in der Luft nicht seine Sorgen vergißt und seinen Aerger verschluckt, dem ist überhaupt nicht mehr zu helfen."

„Verdammt," sagte der Amerikaner, „Das wäre etwas für New York."

„Natürlich ist's nicht die Luftfahrt allein. Die Seebäder kommen hinzu, die frische Seeluft. Dennoch ist das Luftschiff der wichtigste Bestandtheil der modernen Nervenkur, weil er alle Strapazen ausschaltet. Früher mußte man entweder bis Cuxhaven mit der Bahn fahren, dann mit dem Dampfer — oder aber eine lange Dampferfahrt gleich von Hamburg aus antreten. Womöglich wurde man auch noch seekrank. Was bei solch' einem Sonnabendausflug die Seeluft heilte, verdarben wieder die Reisestrapazen. Diese Reiseart jedoch — sie ist Vollendung. Einfach Vollendung, lieber Mr. Biggs."

„Perfection!" rief der Amerikaner. „Das ist das richtige Wort."

Nach genau fünfzig Minuten Fahrt tauchten die röthlichen Backsteinstreifen und die weißen Cementkasematten der Cuxhavener Festungswerke auf. Winzig klein von oben gesehen, scharf abstechend in ihrem eintönigen Grau gegen das leuchtende Wasser, lagen die Stations-Torpedoboote in langen Linien in ihrem Schutzhafen. Draußen breitete sich die unendliche Meermasse. Tiefdunkel, blau-schwarz, am Horizont; hellgrün, opalschimmernd an den flacheren Stellen der Elbmündungs-Seiten. Ein einziger Ruf der Bewunderung erscholl unter den Passagiren. Capitän Dirksen schob zwei Hebel zurück. Pfeilschnell in ungeheurer Curve, senkte sich das Luftschiff, um in saufender Fahrt, wenige Meter über dem Meeresspiegel dahin zu jagen. Der Capitän spielte mit dem Luftkoloß. Er ließ das Schiff sich senken, bis die Wellenkämme fast die Gondel berührten, ließ es sich emporschnellend wieder heben . . . die Passagiere jubelten. Die Tochter des Senators Timmermann jedoch saß ganz still mit hochrothen Wangen da. Denn sie wußte ganz genau: das Spiel des Luftschiffes war für sie! Es hob sich — es sank wieder. Der Ingenieur des Motors Nr. 1 wunderte sich ein wenig über die unprogrammäßigen Manöver des Commandirenden. Hätte er gewußt, daß dieser Commandirende, dessen Rücken er so nur sehen konnte, mit merkwürdig glänzenden Augen ins Wasser starrte und ein über das andere Mal zärtlich murmelte „Frau Elly Dirksen — Frau Capitän Elly Dirksen", so würde er sich wahrscheinlich todtgelacht haben. — —

Wieder verschob der Capitän den Steuerungshebel. Weil er sich mit gelindem Selbstvorwurf daran erinnerte, daß er fahrplanmäßig fahren müsse und wahrhaftig keine Zeit für Parademanöver übrig hatte. Das Höhensteuer brachte den Sonnabend-Expreß schnell wieder in die Wind-Höhenlage und in steter Fahrt ging es Helgoland zu.

„Ach — da ist — noch eins! Nich?" rief da plötzlich eine umfangreiche Hamburgerin, die hinter Elly saß, und mit ihrem Fernrohre emsig Ausguck gehalten hatte. „Ist — das — süß! Nich?"

Neugierige Blicke folgten ihrer deutenden Hand. Und wirklich, am Horizont, am Rande von Himmel und Wasser, tauchte ein hellglänzendes Etwas auf, das zusehends größer und größer wurde und in wenigen Minuten die charakteristische langgestreckte Form der „Z"-Schiffe zeigte. Es war das Schwesterschiff des „Z"-Expreß, das von Sylt-Helgoland kam und auf der Rückfahrt nach der Hamburger Station war. Rasch näherten sich die beiden Luftschiffe. In zehn Minuten waren sie auf gleicher Höhe und jagten, in einer Entfernung von kaum hundert Meter, aneinander vorbei.

Beide Schiffe dippten die Flagge an ihrem Heck und auf beiden Seiten jubelten und schrieen tücherschwenkende Passagiere. Die umfangreiche Hamburgerin aber lehnte sich mit einem Seufzer der Befriedigung wohlig in ihren Sitz zurück.

„Achjaachja," sagte sie. „Es ist doch zu schön! Nich?"

Die Leute in der Gondel schmunzelten.

„Achjaachja . . . Autofahren geht ja schließlich noch an. Aber wirklich vornehm ist nur noch das Luftschiff — achjaachja."

Worauf Elly kicherte, und der Herr Senator sich ärgerte. Der Amerikaner aber war schon lange still und nachdenklich gewesen und wandte sich nun an Hans Timmermann mit einer Frage, die aus einem einzigen Wörtchen bestand:

„Rentabel?"

„Sehr!" sagte der Senator. „Soweit es sich jetzt überblicken läßt."

„Hm!" Und Mr. Biggs hatte während des Restes der Fahrt Augen und Ohren für nichts mehr. In sich zusammengedrückt saß er da, wälzte riesige Zahlen und gewaltige Kalkulationen in seinem Gehirn und gründete in Gedanken die New York-Aero-Station Limited, William Biggs Esq. President . . .

Etwas über zwei Stunden hatte die Fahrt gedauert, als Helgoland auftauchte. Wie ein röthlich schimmernder Fleck in tiefgrünem Meer. Bald zeichneten sich die Klippen schärfer ab und die Fläche des Unterlandes trat hervor. Pünktlich um 6 Uhr 25 Minuten, der Fahrplanzeit, senkte Capitän Dirksen sein Schiff, auf die Wasserfläche. Graziös glitt der Luftkoloß an den transportablen Landungssteg aus Kork und Bambus, der aus der Halle hervorgeschoben wurde, und in fünf Minuten waren die Helgoland-Passagiere abgesetzt und die Reisenden für Norderney aufgenommen. Tücherschwenken — Zurufe — leichter Wellenschlag — und das Luftschiff erhob sich zur Fahrt nach Norderney.

Noch lange blickte Fräulein Elly Timmermann ihm nach. Am nächsten Morgen, als sie mit ihrem Vater frühstückte (Mr. Biggs schlief noch, während der Senator ein unverbesserlicher Frühaufsteher war), ließ sie mit einem herzzerbrechenden Seufzer die Hände in den Schoß sinken.

„Ach Vater . . ."

„Na, mein' Junge?"

„Ich bin kein Junge. Ach, lieber Vater — Papa — ach — es ist doch sehr schwer!"

„Was denn?"

„Hm! Ich meine nur, wenn — wenn Herr Capitän Dirksen Dich — hm, Dich morgen besucht; so sei — — ach, lieber Vater, kann sei doch recht gut zu ihm!"

Worauf sie schleunigst aus dem Zimmer lief und einen total verblüfften hamburgischen Senator zurückließ.

Telefunken - Fortschritte.

Je mehr die drahtlose Telegraphie an praktischem Werth und damit an Verbreitung gewinnt, desto wichtiger wird es, den Einfluß von Störungen natürlicher Art kennen zu lernen. Als solche hat man vorzugsweise zu betrachten die Nachbarschaft oder die Einschiebung von Gebirgsketten zwischen zwei Stationen, dann die Beschaffenheit des Bodens überhaupt, auch verschiedene Wirkungen der Sonnenstrahlen. Es handelt sich also theils um meteorologische, theils um geologische Einflüsse.

Wie groß der dadurch bedingte Wechsel ist, hat sich in der Thatsache gezeigt, daß man von Stationen, die gewöhnlich nur eine Reichweite von 100 Kilometer besitzen, zuweilen 1000 Kilometer weit telegraphiren konnte. Räumlich kommen diese unerwarteten Erfolge wahrscheinlich zustande, wenn das Telegramm in einer Richtung geht, wo der zu überschreitende Boden besonders metallreich ist, und zeitlich ist es sicher, daß die Nachtstunden für die Fortpflanzung der elektrischen Wellen günstiger sind, wohl infolge des Fehlens der elektrischen Einwirkungen der Sonnenstrahlen.

Merkwürdige Ergebnisse hat der Dampfer „Bremen" mit drahtlosen Depeschen während seiner Fahrt im Mittelmeer zu verzeichnen gehabt. Während er sich 540 Kilometer südlich von Genua befand, erhielt er vom Nordbeich, also über die Alpen hinweg, eine drahtlose Depesche, eine weitere um Mittag des folgenden Tages, aber mit sehr viel geringerer Deutlichkeit, obgleich die Entfernung sich um 260 Kilometer verringert hatte. In der folgenden Nacht dagegen stieg die Intensität der elektrischen Wellen bedeutend, um dann während des folgenden Tages wieder zu sinken.

Besonders wesentlich ist die aus diesen Versuchen gewonnene Lehre, daß die Annäherung an ein Hochgebirge die drahtlose Telegraphie zur Tageszeit außerordentlich stark behindert, zur Nachtzeit aber kaum stört. Der „Engineer" verzeichnet außerdem einen englischen Rekord von 940 Seemeilen zwischen dem Mittelmeer und England über ganz Frankreich und Spanien nebst den Pyrenäen hinweg, außerdem aber einen anderen von 4000 Seemeilen zwischen England und Buenos Aires.

— **Gut angebracht.** „Warum nennen Sie eigentlich Ihren Kommilitonen Maier immer nur: Herr Vorsteher?" — „Weil er schon drei Semester vor dem Examen steht."

— **Ein zärtlicher Gatte.** Bekannter: „Was war das für ein Mann, der sich da vor dem Gerichtsgebäude mit Thränen in den Augen bei Ihnen bedankte; den haben Sie wohl freigekriegt?" — Vertheidiger: „Im Gegentheil, dessen Frau hat' ich vertheidigt, drei Jahr' hat sie gekriegt!"