

Nur das Ver. Königreich zeigt einen größeren Prozentfall.

Seit 1890 stellt sich das Verhältnis wesentlich anders. Unter mehr als 17,000,000 Ausländern waren nur 1,023,000 Deutsche. Nicht man davon jene ab, welche nach ihrem Vaterlande zurückkehrten oder seitdem gestorben sind, so wird sich herausstellen, daß weniger als 1,000,000 früherer Untertanen des Kaisers übrig bleiben, die nicht länger als 26 Jahre in diesem Lande weilen. Von mehr als 8,000,000 Amerikanern deutscher Abstammung sind nur 1,000,000, welche sich nicht auf ihre Geburt oder lange Niederlassung in Amerika stützen können.

Die von der „Geographic Society“ gemachte Aufstellung zeigt, daß die von Europa oder Canada stammende Bevölkerung dieses Landes zu einem großen Teil nach den Staaten New York, Pennsylvania und Illinois kam. In den südlichen Staaten ist die fremdgeborene Bevölkerung so gering, daß sie in den Aufstellungen nicht erwähnt wird.

Trotzdem die Bevölkerung ausländischer Abstammung nur 1/4 der Gesamt-Einwohnerschaft des Landes ausmacht, stellt sie 3/4 der Gesamtstärke der Streitkräfte der Nation. Beim letzten Census wiesen diese Staaten eine größere Zahl fremdgeborener Männer in militärisch-pflichtigem Alter auf als jene mit einheimischer Abstammung, nämlich: Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, New York, New Jersey, Wisconsin, Minnesota, North Dakota, New Hampshire, Pennsylvania, Michigan, South Dakota, Nebraska, Montana, Idaho, Arizona, Utah, Washington und California. Wir haben schätzungsweise 20,000,000 im militärisch-pflichtigen Alter stehende Männer in den Ver. Staaten.

Eine andere überraschende Erscheinung unserer Einwanderungssituation bildet die ungewöhnliche Beliebtheit der fremdgeborenen und ihrer Kinder für die Städte. Von den 35,000,000 Weißen fremder Abstammung in den Ver. Staaten leben etwa 23,000,000 in Städten. In nur 14 der 50 größten Städte des Landes stellen die eingeborenen Weißen die Hälfte der Bevölkerung. Nur 2 der New Yorker Bevölkerung ebenso wie der Chicagoer besteht aus Eingeborenen. Weniger als 1/4 der Bevölkerung von Boston, Cleveland, Pittsburgh, Detroit, Buffalo, San Francisco, Milwaukee, Newark, Minneapolis, Jersey City, Providence, St. Paul, Worcester, Scranton, Watertown, Lowell, Fall River, Cambridge und Bridgeport sind einheimischer Abstammung.

Die Verteilung der Einwanderung auf die verschiedenen Teile der Ver. Staaten weist auch recht interessante Merkmale auf. Mehr als 1/2 der Deutschen leben zwischen dem Hudson und Mississippi nördlich von Ohio. Daselbst gilt von den Belgiern, Desterreichern, Ungarn, Italienern, Holländern, Russen und Welschen. New York, Pennsylvania, 45% der Irländer, 58% der Italiener, 56% der Russen, 34% der Holländer und 46% der Welschen in den Ver. Staaten.

Eine Prüfung der vorliegenden Daten zeigt, daß nahezu 1/2 unserer im Auslande geborenen Bevölkerung aus europäischen Ländern kommt, die sich jetzt im Kriege befinden.

Aufschwung des Handels zwischen Hongkong u. Amerika.

Wie Generalconsul George A. Anderson in Hongkong, Britisch-China, berichtet, hat die nachweisliche Ausfuhr von Hongkong nach den Ver. Staaten im ersten Halbjahr 1917 einen Wert von \$7,956,287 gegen nur \$5,263,000 in dem entsprechenden Zeitraum von 1916, \$3,019,248 von 1915, \$2,630,258 von 1914 und geringeren Abschlüssen in früheren Jahren.

Das Ergebnis in den ersten 6 Monaten erreicht tatsächlich das Doppelte der Ausfuhr aus der Kolonie nach den Ver. Staaten in irgend einem früheren gewöhnlichen Jahre. Die nachweisliche Ausfuhr nach den Philippinen belief sich auf \$2,310,679 im Vergleich zu \$2,157,244 ein Jahr zuvor, während die

nach Hawaii von \$150,971 auf \$185,660 stieg. Dieser Abbruch ergab sich teilweise aus den höheren Werten, hauptsächlich aber aus dem Warenzuwachs des Handels.

Dieser stetig anhaltende Aufschwung des Handels mit den Ver. Staaten, der während des europäischen Krieges noch besondere Betonung und Steigerung erfahren hat, kennzeichnet den Hongkonger Handel in den letzten 8 Jahren. Außer im Handel mit Amerika hat sich die Ausfuhr dieses Hafens gegenüber dem Vorjahr nur wenig verändert. Hohe ausländische Preise für Baumwolle, Mehl, Erdöl, Stahl und andere Stapelwaren, sowie steigend hohe Frachttarife haben eine Verminderung der Einfuhr in Hongkong bewirkt trotz der frampfhaften Aufrechterhaltung des hohen Silberwechselstandes, während die Höhe der Frachttarife und die Schließung der Häfen in Europa die Ausfuhr fortwährend in den engsten Grenzen hielt.

Naturngemäß haben die Kriegsverhältnisse den Kredit beeinflusst und die allgemeine Ungewißheit hat eine Ausbreitung des Handels oder die Anticipation neuer Unternehmungen verhindert. In vielen Einflußzweigen ist infolge der Weltlage eine sichere Warenablieferung tatsächlich unmöglich. Das trifft hauptsächlich zu auf Stahl und Metallwaren und auf die meisten Arten Maschinen und Stoffe. Inzwischen hat sich, dem Berichte des Generalkonsuls zufolge, die Einfuhr aus den Ver. Staaten in den meisten dieser Waren dauernd hoch über dem Durchschnitt gehalten. In Stahl und Stahlwaren haben die Ver. Staaten auf diesem Markt mehr verkauft als je zuvor in einem ähnlichen Zeitraum.

Es ist schwer, wenn nicht unmöglich, eine Ablieferung irgend derartiger Waren oder Stoffe von der Atlantischen Küste der Ver. Staaten aus zu bewerkstelligen, und daraus folgt daß dieses Eisen- und Stahlgeschäft zum großen Teil zum größten Teil auf die Fabriken der Pazifischen Küste entfällt. Dieser Ausfuhrhandel von Häusern der Pazifischen Küste ist eine beachtenswerte Folge des Aufschwungs des Handels zwischen Hongkong und Amerika.

Eisenbahnen in Argentinien.

Unter den südamerikanischen Ländern hat vielleicht Argentinien die größte Bedeutung für die übrige Welt. Das Land hat eine überraschende Entwicklung durchgemacht, seit mit der zunehmenden Veruhigung in den politischen Verhältnissen die Befriedelung und Verwertung des Bodens und das innere Verkehrsnetz sich freier entfalten konnte. Wenn man bedenkt, daß es im Jahre 1880 nur eine Eisenbahn gab, die argentinische Westbahn, deren Endpunkt noch dazu unmittelbar vor dem Weichbilde der Stadt Buenos Aires lag, so muß man in der Tat staunen über das große Bahnnetz, das heute über das ganze Land verbreitet ist.

In enger Verbindung mit der Entwicklung der Verkehrsmittel stehen die wirtschaftlichen Verhältnisse, und die hängen in Argentinien mit der Beschaffenheit des Landes zusammen. Die weiten Grasbenen forderten förmlich zur Viehzucht heraus, haben sich aber ebenso für den Ackerbau bewährt. Die Grundlage des Wohlstandes Argentiniens war allerdings die Viehzucht, die sich seit der Einführung von Pferden und Rindern in den zwanziger bis fünfziger Jahren des 16. Jahrhunderts über die Grasbenen, die sogenannte Pampa, ausbreitete.

Aber erst die durch die Einführung der Schafe sich entwickelnde Schafzucht hat Argentinien zu einem der ersten Viehzuchtstaaten der Welt gemacht. Seit jener Zeit aber wird die Viehzucht meist nicht auf offener Weide geübt, sondern in Ställen, und statt der einfachen Behausungen der Gauchos erheben sich in der Pampa die schloßartigen Gebäude reicher Landwirte.

Seit 20 Jahren ist aber der Ackerbau noch wichtiger geworden als die Viehzucht. Auf den großen Gütern der Pampa wird Luzerne, Getreide, Mais, Weizen, Hafer und Wein gepflanzt, und man hat herausgefunden, daß sich der Ackerbau in

manchen Gegenden noch besser lohnt als die Viehzucht, nachdem man in den trockenen Landesteilen künstliche Bewässerung eingerichtet hat.

Auf dem gewaltigen Aufschwung der Viehzucht und des Ackerbaus beruht auch der ebenso riesige des Gewerwesens und des Handels, und damit war die Entwicklung des Verkehrsnetzes bedingt. Da machte sich nun die Notwendigkeit von Eisenbahnen geltend. Die Anlage von Landstraßen war ja an und für sich auf den Pampas nicht schwer, aber mit dem Beförderungswesen sah es nicht besonders aus; fährt man doch auch heutzutage noch abseits der Eisenbahnen mit einer gewissen Vorliebe in schwerfälligen Ochsenkarren oder in sogenannten Postwagen. Das war so recht die Zeit für Gauchos und Vaterlandsretter. Damit ist es ein für allemal vorbei.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens setzte, wie schon gesagt, nach den geringen Anfängen in den sechziger Jahren erst mit 1870 ein. In der Zeit zwischen 1870 und 1890 wurden die wichtigsten Bahnen gebaut, die Bahn nach den Anden bis Villa Mercedes und Cordoba-Tucuman. Dann folgte bis 1900 der Ausbau der Neuquen-Bahn, bis zur Vereinigung des Limay und Neuquens, und bald darauf, 1908, brang die Nordbahn über Jujuy bis an die bolivianische Grenze vor. Am westlichen Rande des Chaco, der bewaldeten Gegend, die am stärksten besiedelt ist, geht die Bahn bis über Oran hinaus, am östlichen bis San Tome, und der Bau von Querbahnen ist im Werke. Die hauptsächlichsten Bahnen sind: Buenos Aires-Südbahn, Mittelargentinische Bahn, Buenos Aires-Westbahn, Santa Fe, Entre Rios, Central-Cordoba, Provinz Buenos Aires, Nordostargentinische, Central-Buenos Aires, Cordoba und Rosario Transandine, Central-Chubut. Das alles sind Privatbahnen. Staatsbahnen sind die Central-Nordbahn und die Nordargentinische Bahn. Dazu kommen noch Kleinbahnen und Dampfbahnen. Geplant sind neben der großen Anden-Bahn noch zwei weitere Uebergänge über die Anden nach Chile zu, einer im Norden in der Richtung auf Copiapo, der andere im Süden über den Planchon- oder Wichaden-Paß. Alles in allem weist Argentinien ein stattliches Eisenbahnnetz auf, das für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes von großer Bedeutung ist.

Kirchenburgen in Siebenbürgen

Das Grenzland Siebenbürgen birgt neben anderen Wertwürdigkeiten eine bedeutende Anzahl von Kirchenburgen, die sämtlich von den Siebenbürger Sachsen zur Abwehr ihrer zahllosen, meist vom Osten herankommenden Feinde errichtet worden sind. In ihrer besonderen Ausprägung sind diese Kirchenburgen eine Erscheinung, die sich in keinem Lande findet. Befestigte Kirchen gibt es wohl in vielen Gegenden, man sieht solche im Rheinland, in Tirol, im deutschen Osten. Auch auf der medienburgischen Insel Boel steht eine von Wällen umgebene Kirche. Aber hier in Siebenbürgen handelt es sich um die Kirche als Burg.

Die meisten dieser Burgen stammen aus dem 14. und 15. Jahrhundert. Befestigte Kirchen kannte man schon früher, und die Burgen des deutschen Ordens, der nur kurzzeitig in Siebenbürgen wirkte, durften, enthalten natürlich auch Gotteshäuser. So auf der Rosenauer Burg, die später als Baienburg ausgebaut wurde. Hier standen 30 Häuser um die Kirche, der Schuturm enthielt die Schule, wenn in Zeiten der Not die ganze Ortsbevölkerung heraufgeschlüchtet war. In anderen Kirchenburgen sieht man noch den „Königsturm“, den Schulrichterturm, Schreiberturm usw.

Oft wurde die Kirche selbst als Kastell ausgebaut, indem Wehrgänge mit Wehrtürmen und Schießlöchern über die Strebepfeiler geführt, der Turm als Bergfried behandelt, der Chorbau als zweiter Turm aufgerichtet wurde. Um das Ganze liefen dann Gräben mit Zugbrücken, Ringmauern, Posten und Außenburgen. Dies sind die echten Kirchenburgen; eine stattliche Anzahl

ist noch in gutem Stande. Zu den berühmtesten gehören die Burgen von Heltau, Weidenbach, Petersburg, Honigberg, Reusstadt und Zeiden. Doch gibt es Hunderte von diesen Denkmälern der einzigartigen Organisation des edlen mittelalterlichen Stammes, der als „sächsische Nation“ das Banner der Kultur durch Jahrhunderte hochgehalten hat.

Etwas vom Bleistift.

Von Kindesbeinen an leben wir mit dem Bleistift in vertrautester Bekanntschaft. Lieber als der Griffel, der auf der Schiefertafel so froh, und die Feder, die so leicht spritzt, ist uns der Bleistift. Aber uns zu den ersten Kriegerleuten auf dem Papier dienende. Auch später ist er noch unser Begleiter in der Westentasche und ist so stets bei Hand, um dieses oder jenes zu notieren, „denn“, sagt ein Zitat, „was man schwarz auf weiß beist, kann man getrost nach Hause tragen.“

Wie wenige aber kennen oder betrachten den Bleistift näher!

Der Name, den er führt, ist eigentlich gar nicht richtig. Er ist nur eine Erinnerung an seine Jugendgeschichte, als das ziemlich weiche Bleimittel mit Zinn gemischt, zur Füllung des Stiftes verwendet wurde. Silberstift hat man ihn auch genannt, wahrscheinlich wegen des silbernen Glanzes. Mit ihm haben große Meister herrliche Werke geschaffen. Es kommt eben nicht auf den Stift an, sondern auf die Hand, die ihn führt.

Vom Blei ist man jetzt, seitdem man das Graphit entdeckt hat, abgekommen. Bester ist eine außerordentlich feine Kohle. Der Graphit kommt im Urgebirge vor, auch in Deutschland, und zwar in Bayern bei Passau, wo er in Haus- und Turmtiefen Gruben aus der Erde gefördert wird. Andere Länder, welche Graphit fördern, sind Böhmen, Ceylon, Mexiko, Oberitalien, Sibirien usw.

In dem Zustande, wie der Graphit gefunden wird, wäre er für den Bleistift oder besser gesagt Graphitstift nicht verwendbar; er muß zuerst zu diesem Zwecke bearbeitet werden. Zuerst wird er gewaschen, dann gemahlen oder gepulvert und mit Beim oder auch Ton vermischt. Nachher wird er in die Formen, die man ihm geben will, gepreßt, und einer großen Hitze ausgesetzt. Nach der Abkühlung ist dann das Graphitstäbchen fertig und braucht nur mehr mit Holz umhüllt zu werden, damit es nicht abbricht. Der Durchschnitt des Graphitstiftes ist entweder rund, viereckig oder sechseckig, was jedoch keine besondere Bedeutung hat. Außerdem wird das Holz meistens in verschiedenen Farben poliert.

Sehen wir uns nun das Holz näher an. Was mag das für ein Holz sein? „Cedernholz“, sagt man mir. Wer dachte da nicht an die Cedern des Libanon, deren wohlriechendes Holz Salomon zum Bau des Tempels in Jerusalem verwendete? Aber so kostbares und seltenes Holz kann man doch nicht zu solch einfachen, alltäglichen Dingen, wie es ein Bleistift ist, verwenden.

Das Bleistiftholz kommt zumeist aus den Ver. Staaten und wird von hier aus nach Europa, in die dortigen großen Bleistiftfabriken, geliefert. Es stammt von der sogenannten „Virginischen Ceder“, eine Wacholderart, die übrigens nicht nur in Virginia, sondern fast in ganz Nordamerika zu Hause ist. Es ist ein hübscher etwa haushoher Baum, der zur Fruchtzeit, wo er mit blauen Wacholderbeeren beladen ist, einen prächtigen Anblick bietet.

Das Holz dieses Baumes wird aber nicht nur zur Bleistiftfabrikation, sondern auch zu allen möglichen anderen Zwecken, wie Telegraphenposten, Lampenrohre, Möbeln usw. benutzt. Auf diese Art werden ganze Wälder ausgerodet und, wie es hierzulande leider vielfach geschieht, nicht mehr angepflanzt. Wenn das so weiter geht, wird die Zeit nicht mehr fern sein, wo der Baum verschwindet.

Zu dieser Ueberzeugung kam auch der weltbekannte große Bleistiftfabrikant Faber, und er ließ deshalb auf Schloß Stein, nahe Würzburg in Bayern, selbst einen Cedernwald anpflanzen, der viele Acres umfaßt.

Neuer Erfind für Wurfbäume.

Seit undenklicher Zeit hat man als Hülf für Wurfbäume Dämme und andere innere Hüfte von Ochsen, Schafen und Schweinen gewählt, — oder vielmehr, es schien keine andere Wahl vorhanden zu sein. Die Wurfbäume und die Verbraucher wußten es nicht anders, und der Brauch ist sozusagen ehrwürdig geworden. Wenn man ihn aber erst heute einführen suchen würde, so ist es sehr fraglich, ob er große Güte fände.

Es würden sich vermutlich sowohl gesundheitliche, wie ästhetische Einwände dagegen erheben. Natürlich werden die Dämme vor ihrer Verwendung gereinigt, und in den meisten Wurfbäumen geschieht dies wohl sorgfältig; ob dies aber überall gründlich ausgeführt, oder der Zweck vollkommen erreicht wird, darüber bestehen doch noch manche Zweifel. Man ist heute eben in allen solchen Dingen viel genauer geworden.

Dazu kommt aber, daß in neuerer Zeit endlich auch ein sehr annehmbarer Ersatzstoff für die Dämme zu diesem Zweck gefunden worden ist. Das sind nämlich Hüllen aus Holz, die wie er in anderer Weise auch für die Papier- und Filzfabrikation verwendet wird. Das Material wird chemisch behandelt, daß es nicht mehr die geringste Spur eines festeren Gewebes zeigt. Es wird in ein gelee-artige Masse von Zellulose verandelt, und dann werden durchscheinende Röhren daraus geformt, die nicht wider sind, als die gewöhnlichen Wurfbäume, und eine weiche und glänzige Oberfläche haben. Diese Hüllen sind schon von Hause aus vollkommen rein; und selbst wenn Unreinigkeiten an sie kämen, würden sie sich an der glatten Fläche leicht entfernen lassen.

Die neuen Hüllen können mit den Würfeln gefüllt werden. Allerdings haben sie keinen Nahrungswert; aber sie lassen sich kauen und verdauen, — und das ist mehr, als man von Darmhülfe vieler großen Würfel sagen kann!

Neuer Segelschiff-Ausführung.

Zwei Ursachen haben einen unerwartet neuen Aufschwung der Segelschiffahrt herbeigeführt: einmal der große Weltkrieg, welcher viele Dampfer dem gewöhnlichen Verkehr entzog oder gänzlich auslief; sodann aber auch die Eröffnung des Panamakanals.

Letzterer begünstigt das Geschäfte der Segelschiffe dadurch, daß er den Zeitraum, welcher für eine Fahrt erforderlich ist, in vielen Fällen sehr bedeutend vermindert. So hat umlängst die Barentine „John C. Meyer“, welche mit einer Ladung Bretterholz von San Francisco nach Quebec, Kanada, abfuhr, 50 Tage Zeit im Vergleich zu ihren früheren Fahrten um das Kap Horn herum geparkt.

Anfänglich hatte man vielfach befürchtet, der Kanal möchte sich gar nicht gut für Segelschiffe eignen; aber diese Befürchtung ist schnell genug durch die Tatsachen widerlegt worden! Die zwei größten Segelschiffe, welche gegenwärtig überhaupt auf dem Wasser schwimmen, nämlich „Bell“ und „Daylight“, haben schon mehrere erfolgreiche Fahrten durch den Panamakanal gemacht, mit Ladungen nach orientalischen Ländern.

Der Panama-Kanal-Kommission imponierte der Umfang des Segelschiffverkehrs dermaßen, daß sie mit dem Kriegsschiff-Departement ein Abkommen für die Lieferung aller der neuen hydrographischen Karten traf, damit die Segelschiff-Kapitäne sie in Stationen an jedem Ende des Kanals kostenfrei zu Rate ziehen können. Auch werden ihnen die neuesten Wetteramt-Bulletins behufs der frühzeitigsten Sturm-Warnungen zur Verfügung gestellt.

Es muß dahingestellt bleiben, ob dieser Aufschwung des Segelschiffverkehrs wirklich ein dauernder sein wird.

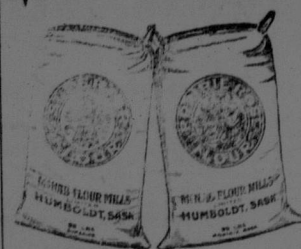
Täglich frisch eintreffend!

Alle Sorten erstklassiger Schokoladen, geschmackvolle Schokoladen-Kartons, Weihnachts-Spielzeuge, Strümpfe usw. für die kleinen Knaben und Mädchen. Beachten Sie bitte unsere nächste Anzeige!

Humboldt Candy Kitchen.

Brot aus

Superior- und Prairie Rose-Mehl ist die vollkommenste Nahrung!



Es hat beinahe doppelt so viel Nährwert als Reis oder Kartoffel und ist zehnmal so nahrhaft als der gleiche Wert von Fleisch. Im Vergleich mit Fisch oder Rasse und anderen gewöhnlichen Nahrungsmitteln liefert Brot nahezu doppelt deren Nährwert zum halben Preis.

Es ist auch billig, und deshalb gerade diejenige Nahrung, die eine glückliche und gesunde Familie schafft, und die hohen Kosten der Lebenshaltung vollständig aus dem Wege räumt.

McNab Flour Mills, Ltd., HUMBOLDT, SASK.

Brauchen Sie eine Nähmaschine?

Kommen Sie sofort zu uns. Wir gewähren für eine kurze Zeit Spezial Preise.

„Edrige B“ Nähmaschine, reg. Preis \$40.00, für 35.00

„Vinder Special“, mit automat. Lift, reg. 32.00, 27.50

„Pareway“. Dies ist eine gute Maschine mit automat. Lift. Regularer Preis \$25.00, für 22.50

Sehen Sie sich unsere Kochherde und Heizöfen an. Wir haben eine gute Auswahl vorrätig zu mäßigen Preisen.

Eine gute Auswahl von allen Waren für die jetzige Jahreszeit, z. B.: Lampen und Zubehörsätze, Pferdeteppiche und dergl.

E. Fletcher Co.

Main Street Humboldt, Sask.

Anonciert im St. Peters Bot!