Etwas über Florida

Reisebericht von A. Schmid.

(Fortsetzung)

Canada war auf der Ausstellung dort ebenfalls vertreten, und seine Produkte waren sehr geschmackvoll, und in einem speziellen Gebäude untergebracht und fand reichliche Bewunderer mit seinem ausgestellten Getreide, Grasarten, Gartengewächsen, Mineralien, und war ein interessanter Kontrast zwischen diesen und den ausgestellten südlichen Produkten Floridas. Duncan Marshall aus Edmonton, der vormalige Landwirtschaftsminister Albertas, war der offizielle Vertreter des Westens und hielt am „Canada Tage", der speziell für den Anlaß reserviert war, eine sehr interessante Rede, die großen Beifall fand. Wir trafen an diesem Tage ziemlich viele Canadier, meistens aber Ontario-Leute, nur sehr wenige aus dem Westen. Während der Ausstellung war es kaum möglich, in Tampa Unterkunft zu finden. Von hier aus machten wir einen Abstecher per Dampfer nach St. Petersburg, auf der westlichen Seite des Meerarmes. Dieses ist ebenfalls ein sehr hübscher Ort und lebt direkt vom Touristenverkehr. Der Dampfer fährt alle zwei Stunden. Distanz nach Tampa 25 Meilen, die Rundfahrt kostet $2.00. Die nächste Reise ging per Auto über Oldsmar, wo nach Oel gebohrt wird, nach Tarpon Springs, berühmt durch seine Schwammfischerei, die hauptsächlich von Griechen betrieben wird. Auf diesem Wege hatten wir Gelegenheit, eine riesige Schwefelwasserquelle, die 16,000 Gallonen Wasser per Minute auswirft, zu sehen, eine zweite, die Lithia enthält, und etwa 12,000 Gallonen per Minute liefert. Die Temperatur dieser Quellen war etwa 70 Grad. Solche riesigen Quellen gibt es viele in Florida; es ist Tatsache, daß die meisten der tausenden von Seen im Lande von Quellen entstanden und alle enthalten reichlich Fische, manche auch Schildkröten, eine beliebte Delikatesse. Weiter gings der Golfküste, dem alten spanischen Wege entlang, Brooksville, in Hernando County, zu, wo eine Gesellschaft tausende von Ackern Hügelland, von Eichen, Tannen, Palmen etc. säubern läßt, um dort Orangen und Grapefrüchte im großen Stile zu ziehen. Diese Plantagen werden später in Parzellen von 10 und 20 Acker Größe an Heimsucher verkauft. Ein 10 Acker Stück, bepflanzt und mit 3-jähriger Pflege der Bäume, kommt auf annähernd $5000 zu stehen. Auf diesem Lande sind zwei Bahnstationen, die Pflanzung ist etwa 7 Meilen von Brooksville entfernt.

Brooksville ist ein sehr nettes Städtchen, der Hauptplatz in Fernando County. Dieses, sowie Pasco County sind reizende Hügellandschaften und zählen mit zu den besten für Orangen- und Grapefruchtkultur, wirklicher idealer Boden für diese Zwecke. Das Land muß aber erst von Bäumen, meistens Eichen, hier und da Cypressen und Palmenbäumen gereinigt werden und kostet in manchen Fällen an die $100 per Acker. Der Boden ist leicht zu bearbeiten und mit der nötigen Pflege bringt er reiche Erträge hervor. Solcher Boden, sowie der für Gärtnereizwecke passende, muß alle Jahre bis zweimal mit Kunstdünger bedient werden, kostet obendrein Arbeit, um das Unkraut niederzuhalten. Die Bäume werden zweimal besprenkelt, um sie vor Ungeziefer zu bewahren. Wer eine schöne Plantage haben will, darf die Arbeit nicht scheuen, kommt aber dann reichlich auf seine Rechnung. Wo die nötige Pflege nicht vorhanden, kann man sofort an dem Aussehen der Kulturen erkennen, gerade wie auch hier ein großer Unterschied ist zwischen dem wohlbestellten und dem schlecht und oberflächlich bearbeiteten Acker.

Wir kehrten über Dade City in Pasco County nach Tampa zurück und hatten unterwegs noch Gelegenheit, die große Quelle zu sehen, die den Hillsboro-Fluß erzeugt. Nachdem wir dann zwei Tage in Tampa ausgeruht, traten wir eine Reise nach dem südlichen Florida an, um uns selbst zu überzeugen, daß es in diesem Staate wirklich auch Prärieland gibt, und wo man Vieh- und Schweinezucht im Großen betreiben kann. Die Reise führte uns per Auto über 400 Meilen und war entschieden die schönste und interessanteste, die wir machen durften. Der Hinweg führte über Plant City, Lakeland, Florence, Winterhaven, Bartow, Ft. Meade, über Sebring, dem Märchenplatz am Lake Jackson, nach Moorhaven am Südwestende des großen Okeechobee Sees. Zurück über Childs, Homeland, Pierce, Arcadia, Mulberry, Christina, Griffin, Galloway, Kathleen, Sogrum, Clay Center, letztere sechs Ortschaften berühmt durch ihre großen Phosphatwerke, wo Kunstdünger hergestellt wird. Man fährt meistenteils auf erstklassigen Asphaltwegen, bis man nach Sebring kommt, und durch herrliche Kulturen. Besonders erwähnt muß noch Bowling Green werden, wo jährlich etwa 250 Waggons Wassermelonen zum Versand kommen; dann Wachula mit seinen Kabis und Zwiebelfeldern, einfach großartig; dann Sebring, von dem Multimillionär Sebring aus Sebring, Ohio, gegründet. Es ist dies wirklich einer der reizendsten Ortschaften, die wir je gesehen, um den lieblichen Lake Jackson gelegen, mit einem Boulevard von 12 Meilen Länge, mit Palmen bepflanzt, rings um den 500 Acker großen See herum. Die mit tausenden von Orange- und Grapefruchtbäumen bepflanzte Hügelgegend, ein reizenderes Bild kann man sich kaum vorstellen. Sebring ist erst etliche Jahre alt, aber schon jetzt eine der reichsten Gegenden im Staate. Wer die Mittel hat, sich an einem angenehmen Platze zur Ruhe zu setzen, so ist Sebring entschieden der geeignete Platz dazu. Habe daselbst auch etliche Deutsche getroffen, die dort permanent Wohnung genommen und die ein wunderhübsches Heim ihr eigen nannten. Von Sebring aus gings dann durch eine ziemlich wilde, teilweise sehr sandige Hügelgegend, an vielen schönen Seen vorbei, nach der Gegend vom Istokpoga See, welcher etwa 50,000 Acker groß ist. Hier herum sieht man die erste Prärie und größere Viehherden, jedoch alles das übliche kleine Vieh, welches sozusagen wild umherläuft und absolut keine Pflege erhält. Ein großer Teil dieser Gegend ist noch teilweise unter Wasser, große Baggermaschinen sind aber auch bereits hier an der Arbeit, große Kanäle auszuheben, um die Gegend zu entwässern, wie es weiter südlich am großen Okeechobee See, dem größten in Florida, bereits geschehen, und wo heute das reichste Land, nicht nur in Florida, sondern der ganzen Ver. Staaten zu finden ist. Diese Kanalisierungsarbeiten datieren auf 1916 zurück, und heute sind bereits drei solcher Kanäle, in einer Gesamtlänge von 246 Meilen, fertiggestellt vom Ostende des Sees bis zum Atlantischen Ozean, und etwa eine Million Acker Land sind dadurch für Ackerbau zugänglich gemacht worden. Diese Kanäle sind 50 Fuß breit, 30 Fuß tief, mit Zementmauern eingefaßt, und haben Millionen gekostet. Der große See, der jene Gegenden für tausende von Jahren überschwemmte und in eine gefährliche Sumpfgegend verwandelte, wo wegen giftigen Getiers, Fieberkeimen u. s. w. weder Menschen noch Vieh leben konnten, ist heute 7 Fuß tiefer gelegt und unter vollständiger Kontrolle. Was noch vor ganz wenigen Jahren ein unzugängliches, gefährliches Sumpfland war, ist heute bereits zum größten Teil der Kultur zugänglich gemacht worden, und werden bereits $400 per Acker verlangt in der Umgegend von Moorhaven, und abwärts bis zu $100, je nach Entfernung. Kultiviertes Land bringt schon allein $50 Pacht per Acker im Jahr und ist dabei billig, wenn man die mehrfachen und üppigen Ernten, die per Jahr möglich sind, in Betracht zieht.

(Fortsetzung folgt.)

Ein Couriergedanke!

Die zahlreichen Briefe und Anfragen, die wir erhielten, lassen uns einen Fragenbogen veröffentlichen, der von Allen, welche Verwandte oder Bekannte kommen lassen möchten der Einfachheit halber ausgefüllt an den „Courier" mit dem Vermerk Department E. geschickt werden können. Es handelt sich hierbei in erster Linie um deutsch-russische Flüchtlinge.

1. Name oder Namen ..... Alter ..... Verheiratet ..... Unverheiratet .....
.....
.....
.....
.....
.....

2. Augenblickliche Adresse ..... Straße Hausnummer .....
.....
.....
.....

3. Nationalität .....
4. Frühere Beschäftigung .....
5. Augenblickliche Beschäftigung .....
6. Grund der Einwanderung .....
.....
7. Verwandschaftsverhältnis des oder der Einwanderer zum Applikanten .....
.....

Information des Applikanten, der die Einwanderung beantragt.

1. Name in voll .....
2. Beruf .....
3. Adresse .....
4. Geburtsort .....
5. Geburtsdatum .....
6. Nationalität .....
7. Wann naturalisiert ..... Wo .....
8. Name des Schiffes, auf welchem Applikant kam .....
9. Name des Ankunftshafens und Datum .....
10. Wieviel Land bebaut der Antragsteller .....
11. Wo wird oder werden Einwanderer abgeholt oder in Empfang genommen? .....
12. Hat der Antragsteller beim Militär gedient und wo? .....
13. Will derjenige, welcher Verwandte kommen lassen will, die Reisekosten bezahlen? .....

Allerortens macht sich der Wunsch nach Einwanderung mehr und mehr bemerkbar. Die Einwanderung ist nicht allein ein wichtiger Faktor für das künftige Wohlergehen unseres Landes, sondern wird sich auch als Wohltat für die vielen Tausenden der armen Flüchtlinge erweisen, deren sehnlichster Wunsch es ist, sich wieder in einem friedlichen Lande eine neue, geordnete Existenz zu gründen.

Der „Courier" möchte von Allen hören, die gerne Verwandte oder Bekannte kommen lassen wollen. Bei der Ausfüllung der notwendigen Formalitäten, als auch der Lieferung irgend welcher Auskunft wird der „Courier" gerne behülflich sein, da er als deutsche Zeitung des Westens es für seine Pflicht erachtet, ungeachtet der Mehrarbeit, die er sich damit aufbürdet, von größtmöglichstem Nutzen zu sein. Was wir erstreben ist eine möglichst große Anzahl ausgefüllter Fragebogen zu erlangen, auf Grund deren eine Liste angefertigt wird, die persönlich bei den zustehenden Behörden in Ottawa vorgelegt werden soll. Auch solchen, die keine Verwandte oder Bekannte unter den Flüchtlingen in Deutschland haben, ist es möglich, im Falle sie Jemanden kommen lassen wollen, der auf der Farm Verwendung finden soll, bei uns hierfür einzukommen. Auf Grund der uns zustehenden, zuverlässigen Verbindungen wird es leicht möglich sein, die gewünschten Leute zu erlangen.

Der Courier, Dept. E.

Aus der Welt des Wissens

Nahrungsmittelkonservierung.

Daß die Lebensmittel, seien sie nun pflanzlicher oder tierischer Herkunft, nach längerer oder kürzerer Zeit verderben, weil sie zumeist in Fäulnis übergehen, ist eine Tatsache, die sich dem Menschen schon in der grauesten Vorzeit aufgedrängt haben muß. Erst spätere Zeiten brachten natürlich dann die Fähigkeiten auf, zu erkennen, daß das Verderben der Nahrungsmittel auf chemischen Umsetzungen in diesen beruhte, die wieder hauptsächlich durch Kleinlebewesen, Bakterien, hervorgerufen werden. Es entwickelten sich naturgemäß schon unter dem Zwange, Lebensmittel für den Winter oder Zeiten der Not im Vorrat zu haben, verschiedene Methoden der Konservierung. Die älteste dieser dürfte wohl das Trocknen oder Räuchern, später erst das Einsalzen von Fleisch oder Fischen gewesen sein, weiters das Herstellen von haltbaren Milchpräparaten, wie Sauermilch, Butter oder Käse. Frühzeitig auch stellte man schon aus zuckerreichen Pflanzensäften haltbare Getränke auf dem Wege der alkoholischen Pflanzensäften haltbare Getränke auf dem Wege der alkoholischen Gärung her oder säuerte fleischige Pflanzen, wie z. B. Kraut ein. Wenn man die Methoden der Nahrungsmittelkonservierung beobachtet, so erkennt man deutlich vier Arten derselben: 1. Verminderung der Feuchtigkeit. 2. Anwendung fäulniswidriger Stoffe. 3. Tiefe Temperaturen. 4. Fernhaltung und Vernichtung der Keime von Fäulnisbakterien. Oefters werden mehrere Methoden nebeneinander verwendet. Die Verminderung des Feuchtigkeitsgehaltes erreicht man durch Dörren an der Sonne oder am Feuer. Getrocknet werden Fleisch u. dgl. Die fäulniswidrigen Stoffe, die angewendet werden, sind verschiedener Natur. Teilweise entstehen sie von selbst bei der Zersetzung mancher Nahrungsmittel durch gewisse Bakterien oder Hefepilze. So bildet sich beim Einsäuern von Milch, Gruken oder Kraut aus den in diesen enthaltenem Zucker Milchsäure, die fäulnishemmend wirkt. Bei der Gärung von Fruchtsäften entsteht Alkohol, der die gleiche Wirkung entfaltet und ebenso fäulniswidrig wirkt der starke Zusatz von Zucker beim Eingesottenen oder die Beigabe von Salz bei Fleisch und Fischen. Zucker wie Salz wirken nebenbei auch noch durch Austrocknung konservierend, weil sie den Lebensmitteln, denen sie beigegeben werden, viel Wasser entziehen. Daß manche Hausfrau beim Früchteeinkochen besonders in der gegenwärtigen Zeit, wo der Zucker so teuer ist, nebenbei auch ein antiseptisches Präparat, wie Salicyl- oder Benzoesäure dem Eingesottenen beifügt, ist bekannt, aber bei größeren Mengen dieser Mittel gesundheitsschädlich. Daß Kälte, weil sie die Entwicklung von Bakterien hemmt, Nahrungsmittel genußfähig erhält, daß man darum Eiskeller, Kühlhäuser und Eisschränke gebraucht, ist allbekannt. Auch das Gefrierenlassen von Fleisch wird angewendet und von Australien kommen Hunderte von Schiffen, in denen in Kühlräumen gefrorene Hämmel hängen, jährlich nach England. In Sibirien findet man noch immer an gewissen Stellen, wo der Erdboden nie auftaut, aus der Diluvialzeit stammende Mammuths, deren Fleisch heute noch, nach vielen Zehn- oder Hunderttausenden von Jahren für Tier und Mensch genußfähig ist. Die wichtigste moderne Konservierungsart geschieht endlich durch Wochen der Nahrungsmittel, wobei die Fäulnisbakterien zugrunde gehen. Um das spätere Hineingelangen solcher zu verhüten, muß ein luftdichter Abschluß erfolgen. Beide Methoden wendet die Hausfrau beim Früchteeinsieden und späteren guten Verbinden der Gläser an. In der für den Handel bestimmten Ware tritt bekanntlich an Stelle des Glases die luftdicht verlötete Zinnblechbüchse.

Die Gefährlichkeit bakterieller Rattenvertilgungsmittel.

Zur Vertilgung von Mäusen oder Ratten wendet man unter anderem auch gewisse Bakterien an, die, wenn sie von den Tieren gefressen werden, bei diesen auf andere Tiere der gleichen Art übertragbare tötliche Infektionskrankheiten erzeugen, wodurch eben die lästigen Nager ausgerottet werden. Bis jetzt hielt man diese Bakterienstämme nur für Tiere gefährlich und glaubte, daß sie für Menschen unschädlich seien. Ein krüzlich in Brandenburg vorgekommener Fall beweist aber, daß bei diesen bakteriellen Ausrottungsmitteln Vorsicht am Platz ist. An der dortigen Schul- und Fürsorgeerziehungsanstalt erkrankten plötzlich 95 Insassen mit Fieber, Erbrechen und Durchfall. Das ganze Krankheitsbild erinnerte an ein typhusartiges Leiden. Es starb niemand, aber die Rekonvaleszenz dauerte bei vielen lange. Als Ursache der Erkrankung stellte sich folgendes heraus: In der Anstaltsküche hatte es viele Ratten gegeben und man hatte deswegen in einer Apotheke Ratinbazillen gekauft, die zum Ausrotten der Ratten dienen und sie in der Küche aufgestreut. So kamen diese Bakterien mit den Nahrungsmittel irgendwie in Berührung und erzeugten die besprochene Schulepidemie.

Energiequellen der Zukunft.

Als Energiequellen zum Betreiben von Maschinen dienen heute neben animalischen, wo also Menschen- oder Pferdekraft verwendet wird, hauptsächlich Wasserkraft, Kohle, Petroleum (roh oder im Destillat wie z. B. Benzin), schließlich noch der Wind. In weiter Ferne, vorläufig vielleicht zum Glück für die Menschheit noch absolut unausbeutbar, winkt eine neue Energiequelle: die Atomenergie. Die Atome, die kleinsten Teilchen eines Stoffes, gleichen nach den neuesten wissenschaftlichen Anschauungen bekanntlich kleinen Weltsystemen, in denen sich um einen vorläufig noch stofflich gedachten Kern unstoffliche Elektrone, die Atome der Elektrizität, mit ungeheuren Geschwindigkeiten von 60,000 bis 100,000 Kilometern in der Sekunde in Kreis- oder Ellipsenbahnen herumbewegen. Könnte man die Kräfte, die in einem Atom Materie, welch immer Art, ob Eisen, Holz, Stein oder Eiweiß, frei bekommen, so könnte man gigantische Arbeitsleistungen damit vollbringen. So versichert Sir J. Thomson, Englands größte Autorität für Atomkunde, daß die in 30 Gramm Chlor aufgespeicherte Energie genügen würde, um den riesigen Ozeandampfer Mauretania eine volle Woche hindurch mit voller Geschwindigkeit fahren zu lassen. Die Explosion der Atome aber, die in einigen Pfund Materie enthalten sind, würde genügen, um einen ganzen Kontinent zu zertrümmern. Möge ein freundliches Geschick die Menschheit davor bewahren, daß diese wissenschaftlichen Utopien einmal Wahrheit werden, denn es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die Menschheit mit diesen riesigen Energiequellen nur Mißbrauch treiben würde.

D. G. H.

Das größte Braunkohlenbergwerk der Welt

Eine Riesenanlage vor den Toren Leipzigs.

Das größte Braunkohlenvorkommen der Welt befindet sich unmittelbar vor den Toren der Stadt Leipzig. Die genauen Messungen haben ergeben, daß an der Eisenbahnstrecke Leipzig—Hof in einem Flächenraum von zwölf Quadratkilometern mächtige Kohlenflöze von 7 bis 18 Meter Durchmesser lagern, die dem Tagbau zugänglich sind, weil sie höchstens in einer Tiefe von 40 Metern festgestellt sind. Der Freistaat Sachsen wird den Abbau in eigener Regie vornehmen. Man schätzt den zu erfassenden Kohlenreichtum auf etwa eine Viertelmilliarde Tonnen, die man erst in einem Zeitraum von 100 Jahren abzubauen gedenkt, obwohl die Gesamtanlage so großzügig, wie nirgends bisher, vorgesehen ist. Die Tagesförderung wird auf 7000 Tonnen, 700 Eisenbahnwagen geschätzt. Ausnutzung der hochwertigen Braunkohle wird das Riesenwerk neben der Belieferung der nahen Leipziger industriellen Anlagen vor allem auch ein Großkraftwerk, das mit einer Erzeugungsmöglichkeit von 1,200,000 Kilowatt das ganze westsächsisch-thüringische Industriegebiet mit Energie beliefern wird. Daneben werden noch Brikettfabriken errichtet, die ebenfalls in ihrer Größe alle auf diesem Gebiete existierenden Anlagen in den Schatten stellen werden; denn die Tagesproduktion ist allein schon auf 100 Eisenbahnwagen Briketts errechnet. Die Belegschaft arbeitet bereits in drei Schichten, um das gigantische Unternehmen des Staates sobald als irgend möglich in das Stadium des Vollbetriebes hinüberzuführen.

Wer von sich selber eingenommen ist, dem verzeichnet sein Geist die Linien aller Dinge wie ein schlechter Maler, der kein Augenmaß hat.

Die Verkehrsnot in Jugoslawien

Genug Kohle, aber keine rationelle Bewirtschaftung. — Ruiniertes Streckenmaterial. — Die Lokomotivenreparatur. — Keine Waggons.

Die Agramer „Horvat" veröffentlicht die Rede, die der Reichsserbe Eisenbahnminister A. Stanic im Finanzausschusse des Belgrader Parlaments kürzlich über die katastrophalen Zustände des jugoslavischen Verkehrs hielt; Eisenbahnminister A. Stanic führte aus:

Vier wesentliche Elemente, ohne welche kein Verkehrswesen bestehen kann, sind: Kohle, Schwellen, der Fahrpark und das Personal. In unserem Verkehrswesen ist keines dieser Elemente sichergestellt, weshalb uns die Gefahr droht, daß es eines Tages zur vollständigen Katastrophe kommen könnte.

Die zweifellos die größte Rolle spielende Kohlenfrage konnte nicht gelöst werden, trotzdem im Lande genügend Kohle vorhanden ist, um nicht nur den inneren Bedarf zu decken, sondern um auch aus dem Lande ausgeführt zu werden. Am ärgsten war es, daß die Kohle gerade zu einer Zeit ausging, als die Ausfuhrsaison begonnen hat, weil die vorhanden gewesenen Reserven für die Militärtransporte während der Mobilisierung gegen Ungarn aufgebraucht wurden. Dieser Mangel machte sich nach diesen Ereignissen so fühlbar, daß wir eine große Anzahl von Zügen einstellen mußten. Wir sind nicht in der Lage, die Kohle aus den einzelnen Bergwerken auf rationelle Weise zu verteilen, weshalb einzelne Direktionen die Kohle von weit her bekommen, was naturgemäß nicht zeitgerecht erfolgen kann. De Fünfkirchner Kohle, die wir als Reparation erhalten (100 Waggons täglich) ist nicht gut, weil wir nur Abfälle bekommen, die nicht brennen wollen. Die Versorgung, und das ist das wichtigste, geht nicht rationell vor sich, denn wenn auch unsere Bergwerke mehr Kohle produzieren können als unsere Bahnen brauchen, so fehlt es uns an Waggons, um die Kohle an den Bedarfsort zu verfrachten. Die Belgrader Direktion — beispielsweise — muß die Kohle gar aus Trifail beziehen (30 Waggons täglich), weil es unmöglich ist, sie aus dem Timoker Bassin, wo sie genügend vorhanden ist, abzutransportieren. Das gleiche ist der Fall mit dem Zengger Bergwerk und anderen Kohlenwerken und die Belgrader Direktion wird noch lange fortwurfteln müssen, bis sie diese Frage erledigt.

Wir benötigen für die Belgrader Direktion 80 Waggons, für die Szabadkaer 53, für die Agramer 140 und für die Sarajewoer 100 Waggons Kohle täglich. Der Minister legte sodann die unrationelle Verfrachtung der Kohle dar; er glaube, daß Ende März, wenn die Strecke Knjazevoc—Nisch ausgebaut sein wird, die Kohlenreserve für die Belgrader Direktion gesichert sein werde. Keine der Direktionen darf sich derzeit mit großen Reservevorräten versorgen, aus dem Grunde, weil unsere Kohle, wenn sie durch längere Zeit aufgehäuft ist, infolge chemischer Prozesse schlecht wird. Aus diesem Grunde ist die Errichtung von Brikettanlagen und die Bereitstellung von mindestens zehn ständigen Zugsgarnituren für den ausschließlichen Transport von Kohle nötig.

Eine wichtige Rolle im Verkehrswesen kommt auch den Kohlenreserven zu, die für militärische Bewegungen, Streiks usw. dienen; doch kann unsere Kohle als Reserve nicht hinterlegt werden, weil sie sich wegen des Schwefelgehaltes leicht entzündet und wegen des Witterungseinflusses leicht zerfällt. Um dem vorzubeugen, hat das Verkehrsministerium bereits Schritte unternommen, um zwei Brikettanlagen namens der Kriegsentschädigung aus Deutschland zu beziehen.

Ein zweites großes Uebel unseres Verkehres bilden die beschädigten Schwellen. Man rechnet, daß eine Eisenbahnschwelle zehn Jahre aushalten kann, was so viel bedeutet, daß jährlich ein Zehntel der Schwellen ausgewechselt werden muß. Im Verlaufe von acht Kriegsjahren wurde in Serbien keine einzige Schwelle ausgetauscht und in den übrigen Teilen unseres Königreiches war es fast sechs Jahre nicht der Fall. Das bedeutet, daß in Serbien 80 Prozent und in den anderen Gegenden 60 Prozent der Schwellen schlecht sind. Auf der 50,600 Kilometer betragenden normalspurigen, Strecke sind 6,000,000 und auf der schmalspurigen, 1632 Kilometer betragenden Strecke 1,950,000 Schwellen erforderlich. Die Schwellen können aus unseren Wäldern genommen werden und es könnten im Verlaufe von drei Jahren alle unsere Eisenbahnlinien in Ordnung gebracht werden. Hierfür ist der Betrag von 240 Millionen Dinar erforderlich. Auf unseren Eisenbahnstationen mangelt es an Vorrichtungen zum Ein- und Ausladen, es erfolgt dies alles durch Menschenkraft. Die schadhaften Schwellen haben ein häufiges Herausspringen der Waggons aus den Schienen zufolge, außerdem mußte die Geschwindigkeit herabgesetzt werden, was natürlich den Staat sowie den einzelnen schädigt.

Wir haben sozusagen keinen Fahrpark. Derzeit besitzen wir 1388 normalspurige und 431 schmalspurige Lokomotiven. Ein guter Teil dieser Lokomotiven ist abgenützt und unsere staatlichen Werkstätten sind nicht in der Lage, sie auszubessern, da es ihnen an Material, an Reservebestandteilen usw. mangelt. Aus diesem Grunde müssen wir unsere Maschinen ins Ausland senden. Derzeit befinden sich in Ungarn 90, in Oesterreich 1, in der Tschecho-Slowakei 28 Lokomotiven. In Deutschland wurden namens der Reparation 40 normal- und 50 schmalspurige Lokomotiven bestellt. Lastenwagen besitzen wir fast überhaupt keine und auch in Personenwagen macht sich ein fühlbarer Mangel geltend, da man sich um sie während des Krieges nicht bekümmert hat und sie sich jetzt sehr rasch abnützen.

Um zu verhindern, daß die Reparaturen der Lokomotiven auch in Hinkunft im Ausland stattfinden, wurden in Deutschland drei Werkstätten bestellt, die aber erst anfangs Juli eintreffen werden, wobei es sich fragt, ob wir von ihnen Nutzen haben werden, weil wir derzeit noch nicht einmal die Gebäude für ihre Unterbringung besitzen. Das ist eine wunderbare Wirtschaft! Und so verderben die Waggons immer mehr und mehr. 7500 Waggons, die namens der Kriegsentschädigung in Deutschland bestellt wurden, treffen noch nicht ein und wir sitzen hier mit gekreuzten Händen. (Bravo!)

Das alte erprobte Eisenbahnpersonal verschwindet immer mehr und mehr. Man ergänzt es durch einen jungen Kader (80%), auf dessen Schulung aber wenig Rücksicht genommen wird. Eine Kontrolle wird nicht geübt, aber auch die materielle Situation der Bediensteten ist nicht in nötigem Maße sichergestellt. Vilee Eisenbahnerfamilien wohnen in Waggons und der aus der Nichtbenützung dieser Waggons dem Staate erwachsende Schaden beträgt zirka 40 Millionen Dinar jährlich.

Das Budget sieht geringere Summen vor, als die einzelnen Direktionen verausgaben. So ist für den Gesamtverkehr die Summe von 6,000,000 Dinar vorgesehen, während allein für Kohle 17,000,000 Dinar verausgabt wurden. Für Schwellen stellt sich das Erfordernis 7½ mal die „Dvanastina" (Teuerungszulage) höher, als veranschlagt wurde. Durch wurden für Januar und Februar 22,200,000 Dinar vorgesehen, während 40,470,000 Dinar erforderlich sind. — Soweit die Ausführungen des Ministers. Der Agramer „Horvat" faßt sie als ein sehr ernstes Symptom der Lage auf.

Die singende Grubenlampe.

Um beim Arbeiten in der Tiefe des Bergwerkes, vor Ort, gegen schlagende Wetter gesichert zu sein, gab es bis jetzt ein einziges sicheres Mittel, die Benzinsicherheitslampe. Ihre Flamme verlängert und verfärbt sich beim Auftreten der explosiblen Grubengase. Da elektrische Beleuchtung in der Tiefe solche Möglichkeiten nicht bietet, muß in jedem Grubenorte mindestens ein verläßlicher Grubenarbeiter sein, der, mit einer solchen Benzinsicherheitslampe versehen, die Kameraden von einer drohenden Gefahr verständigt. Die fortwährende Beobachtung der Lampe ist aber gewiß eine andere Art von Aufzeigen der Gefahr vermieden werden könnte. Hier greift die Erfindung der siegenden Grubenlampe ein, die Dr. H. Fleißner, Professor an der Montanistischen Hochschule in Loeben, nach einem Berichte der „Umschau" gelang. Er stellte durch Versuche fest, daß mit der singenden Flamme (chemischen Harmonika) Methan (Grubengas) alle brennbaren Gase nicht bloß sichtbar, sondern auch hörbar nachzuweisen sind. Auf Grund dieser Ergebnisse gelang es Prof. Fleißner im Verein mit einer Grubenlampenfabrik, einen tönenden Schlagwetteranzeiger in der Form einer Grubensicherheitslampe herzustellen, der künftig gewiß die Sicherheit im Bergbau gegen Schlagwettergefahr erhöht. Die vorgenommenen Proben haben die Lampe als unbedingt zuverlässig erwiesen.

Herzwassersucht. — Ein merkwürdiger Fall, in welchem ein einfaches Kräutermittel Heilung brachte, nachdem sich die medizinische Wissenschaft vergeblich bemüht hatte, wird von Herrn Heinrich Nuß aus Henceville, Ala., berichtet. Er schreibt: „Wir haben Firno's Alpenkräuter fast 30 Jahre lang gebracht und ich darf sagen, daß es uns hunderte von Dollars erspart hat. Zuerst las ich in einer Zeitung über dieses Heilmittel, als meine Frau an Herzwassersucht litt und die Aerzte mir gesagt hatten, daß sie nicht mehr gesunden könne. Sie wog nur noch 93 Pfund. Ich bestellte dann ben Forni's Alpenkräuter fast 30 Jahr. Heilmittel machte sie gesund. Sie ist jetzt 75 Jahre alt und wiegt 190 Pfd. Ich bin 76 Jahre alt, und wir beide sind gesund und stark und haben in den dreißig Jahren keinen Arzt im Hause gehabt." Dieses berühmte alte Kräuterheilmittel ist keine Apothekermedizin; besondere Lokalagenten liefern es. Die Geschichte und Beschreibung dieses Heilmittels, sowie anderer interessanter Lesestoff wird auf Wunsch an jede Adresse umsonst geschickt. Man schreibe an Dr. Peter Fahrney & Sons Co., 2501 Washington Blvd., Chicago, Ill.

Eine Zunge, die nur zu schmähen und zu kritisieren versteht, verrät ein krankes Herz.

Wer der wahren Weisheit ermangelt, der mag wie ein Schauspieler eine ganze Ausstattung von Masken und von Flitter mit sich herumtragen; aber wie sieht er auch aus, wenn er die Vermummung ablegen muß?