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

Saskatchewan Courier

Organ der Deutschen Saskatchewans.

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

3. Jahrgang | Regina, Saskatchewan, Mittwoch, 6. Juli 1910. | No. 37.

Zu den Wahlen in Manitoba.

Nur noch einige Tage trennen uns von der Wahl in unserer östlichen Nachbar-Provinz Manitoba. Am 11. Juli, also nächsten Montag, fallen die Würfel, die da entscheiden, welche Partei für die nächsten 4 bis 5 Jahre in Manitoba am Ruder sein soll. Ob das Volk noch weiter die Wirtschaft eines Roblin, Rogers und Genossen dulden will, oder ob man der liberalen Partei und ihren Führern die Gelegenheit geben will, zu zeigen, was sie können.

Roblin und Genossen sind lange am Ruder gewesen und es ist an der Zeit, daß ein Wechsel stattfindet. Freilich ist es nicht leicht, eine so starke Partei, die zu allen Mitteln, sich in der Macht zu halten, Zuflucht nimmt, zu schlagen. Roblin und seine Kollegen sind mit allen Hunden gehetzt und sie werden ihr Aeußerstes tun, am Steuer zu bleiben.

Das sollten sich diejenigen, die einen Wechsel wünschen, die das Roblin'sche Regiment satt sind, merken und danach handeln. Jeder Manitobaer, der eine fortschrittliche, wirklich liberale Regierung in seiner Provinz sehen möchte, stimme für die Kandidaten der liberalen Partei.

Was die Plattform der Liberalen anbetrifft, so ist sie gewiß eine gute und wenn das Volk sich wirklich auf sich selbst besinnt, sollte es mit dieser Plattform unter den Füßen die Roblin'sche Gesellschaft aus dem Regiment jagen.

Die einzelnen Teile des liberalen Programms sind wie folgt:

Direkte Gesetzgebung durch die Initiative und das Referendum.

Zwangs-Erziehung.

Munizipal-Wähler sollen die Macht haben, die Zahl der Schanklizenzen zu begrenzen oder zu reduzieren.

County-Gerichts-Richter sollen über Schanklizenzen entscheiden und nicht mehr die Lizenzkommissäre.

Oeffentliche Ländereien sollen auf öffentlicher Auktion verkauft werden.

Sumpfländereien sollen vor dem Verkauf entwässert werden.

Die Regierung trägt einen Teil der Kosten, wenn Distrikte, in denen Kronländereien liegen, entwässert werden.

Eine jährliche Ersparung von 200,000 Dollars in der Verwaltung der Provinz.

Unparteiische und unpolitische Gerichtspflege.

Vergrößerung Manitobas in der Weise, daß die Provinz die Ländereien und alle natürlichen Hilfsquellen in diesem Distrikt erhält.

Verwaltung des Telephonwesens durch eine unparteiische Kommission, die der Legislatur verantwortlich ist.

Eine fortschrittliche und entschiedene Landwirtschaftspolitik.

Unterstützung der Munizipalitäten im Bau guter Wege.

Die Munizipalitäten sollen einen Teil der Eisenbahnsteuern erhalten.

Bildung einer unparteiischen Elevator-Kommission, die der Legislatur untergeben ist.

Bessere ländliche Schulen und größere Bewilligungen an dieselben. Eine Provinzial-Universität.

Diese Plattform ist gewiß eine gute zu nennen. Wenn man auch versucht, die Liberalen als radikale Prohibitionisten zu verschreien, so braucht man sich so viel darum zu kümmern. Die Liberalen sind für Local Option. Wo die Mehrzahl der Wähler Temperenz will, da soll sie durchgeführt werden. Ebenso ist es in Saskatchewan. Und es ist darum nicht schlechter im liberalen Saskatchewan wie im konservativen Manitoba.

Auch versucht man den Liberalen einen Strick daraus zu drehen, daß sie zwangsweise Schulerziehung wünschen. Man sucht die Deutschen damit zu graulen, daß dann ihre Kinder kein Deutsch mehr lernen können. Das ist eben Humbug. Die Liberalen wollen, daß jedes Kind eine Erziehung bekommt, einerlei ob in einer Staats- oder Privat- resp. Separatschule.

Wir glauben, daß Manitoba nichts Besseres tun kann, als die Liberalen an die Regierung zu bringen. Es würde dann viel Verschwendung öffentlicher Gelder und viel Gezänk aufhören.

Besonders interessant für die Farmer ist der Umstand, daß die Regierungspolitik betreffs der Elevatoren nur eine Farce ist, um die Wähler zu kaufen. Sollten die Konservativen wieder ans Ruder kommen, so werden, wie aus guter Quelle verlautet, die Elevatoren doch nicht verstaatlicht. Man treibt mit den Farmern eben Bauernspielerei.

Da uns die Nummern 2, 4, 10, 11, 16, 18, 22, 24 und 25 des gegenwärtigen Jahrgangs des „Saskatchewan Courier" fehlen, bitten wir diejenigen unserer Leser, die im Besitz dieser Nummern sind, uns dieselben gefälligst zuschicken zu wollen, wofür wir ihnen herzlich dankbar sein werden.

Sask. Courier Publ. Co.

Canadisch-amerikanische Streitfrage.

Die unabhängige Ottawaer „Evening Journal" brachte kürzlich folgenden Artikel:

„Es ist die Absicht der Ver. Staaten, bei der ersten besten Gelegenheit Canadas Ansprüche zu bestreiten, daß die Hudsons Bay ein Inland-See ist, auf welche die Dominion Canada das alleinige Anrecht und über welche die Regierung dieses Landes völlige Jurisdiktion und Kontrolle hat. Die Regierung ist hier seit über einem Jahr sich der Tatsache bewußt, daß die Zeit schnell herbeikommt, wo Canada seine Rechte zu diesem wertvollen Wasserbecken verteidigen oder zugeben muß, daß sie ihm genommen werden. Es ist natürlich wahrscheinlich, daß, wenn diese Zeit kommt, die Sache schiedsgerichtlich zu schlichten versucht werden wird. Sollte die Frage aber nicht auf diese Weise gelöst werden, so wird sie dem internationalen Tribunal im Haag zur Entscheidung unterbreitet werden.

Es ist ganz zweifellos, daß der von den Machthabern in Washington eingeschlagene Kurs dahin geht, die Frage offen aufzuwerfen und eine internationale Affäre daraus zu machen. Eigentümer von Handels- und Walroß-Schiffen, die nach dort gefahren sind, sind offiziell von Washington benachrichtigt worden, daß sie die Hudsons Bay nicht länger als einen canadischen Inland-See betrachten brauchen. Sie sollten dies einfach in der Weise ausdrücken, daß sie sich weigern, die von der canadischen Regierung geforderten Lizenzen zu zahlen. Das ist Washington's Rat.

Bis dahin hat während all der Jahre, in welchen amerikanische Schiffer und Fischer in diesen Gewässern ihrem Gewerbe obgelegen haben, kein Schiffseigentümer es jemals gewagt, die Rechte Canadas über die Hudsons Bay zu bestreiten. Ja, die Abgaben sind gern bezahlt worden, weil die Vorteile stets die geringen Ausgaben weit überwogen. Alle diese Schiffe dürfen nämlich ihr Heizmaterial aus den großen Kohlenfeldern nordwestlich der Bay frei erneuern.

Dazu kommt, daß stets Harmonie und gute Beziehungen zwischen der canadischen Regierung sowie ihren Beamten und den Schiffern und Händlern bestanden haben. Die Händler haben stets ein sehr einträgliches Geschäft gehabt und ihre Sicherheit für die Zukunft hängt hauptsächlich von der Fortdauer der guten Beziehungen ab. Auch die amerikanischen Händler und Fischer haben sich stets bemüht, kordiale Beziehungen mit der canadischen Regierung zu unterhalten. Deswegen hat auch keiner bis jetzt den Rat Washingtons befolgt.

Wann der erste Fall der Weigerung, Canadas Autorität anzuerkennen, stattfinden wird, bleibt abzuwarten. Es kann jedoch als sicher behauptet werden, daß die Krisis nicht lange auf sich warten lassen wird.

Die Regierung aber fürchtet diese Affäre nicht. Selbst amerikanische Bürger haben seit langem es ohne weiteres anerkannt, daß Canada ein Anrecht auf die Hudsons Bay hat, die fast ganz vom Lande innerhalb Canadas Gebiet eingeschlossen wird."

Soweit der Artikel.

Wie man daraus ersieht, können wir jeden Augenblick eine Krisis erwarten, die vielleicht nur durch Vermittlung des Haager Schiedsgerichts gelöst werden kann.

Elevator-Pläne.

Die Elevator-Kommission der Regierung Saskatchewans ist noch immer rege an der Arbeit und sammelt eifrig Material für die Lösung dieser für unsere Farmer so wichtigen Frage. Bis jetzt sind der Kommission 6 verschiedene Pläne vorgelegt worden und wird sie sich wohl für einen derselben entscheiden. Die einzelnen Pläne, wie das Problem gelöst werden soll und die bis jetzt vorgelegt worden sind, sind folgende:

1. Verstaatlichung mit einer unabhängigen Kommission, die der Legislatur verantwortlich ist.

2. Verstaatlichung und Verwaltung durch eine Regierungs-Kommission.

3. Vorstrecken von Geld seitens der Regierung an Farmer, die sich organisieren, um Farmer-Elevatoren zu bauen.

4. Vorstrecken von Geld von seiten der Regierung an eine Central-Farmer-Gesellschaft, welche Gesellschaft eine Linie Elevatoren baut, die von Farmern verwaltet und betrieben werden.

5. Die Regierung soll Gelder an die Munizipalitäten leihen, damit diese Elevatoren bauen.

6. Daß Elevator-Distrikte gebildet werden und die Regierung diesen Distrikten Geld leiht, womit sie Elevatoren bauen und betreiben können. Die Gelder sollen nach und nach zurückgezahlt werden.

Wettkampf der Klopffechter.

Am Montag fand in Reno, Nevada, der große Klopffechter-Wettkampf um die Weltmeisterschaft zwischen dem Weißen Jim Jeffries und dem Schwarzen Jack Johnson statt.

Ursprünglich sollte der Wettkampf in San Francisco stattfinden. Gouverneur Gillette aber verbot den Wettkampf. Als die städtischen Behörden Miene machten, den Wettkampf doch in der Stadt abhalten zu lassen, erklärte der Gouverneur, er werde die Staatsmiliz aufbieten, um den Wettkampf wenn nötig gewaltsam zu verhindern.

Jetzt mußte man sich einen andern Platz suchen und Reno, Nevada, war der glückliche Ort, den man wählte. Wir sagen „glückliche" Ort vom Geschäftsstandpunkt, denn Zehntausende kamen zu diesem Wettkampf und ließen Tausende und Abertausende von Dollars in dem Ort.

Sonst kann man wohl nicht die Stadt als „glücklich" bezeichnen. Der Boxer- oder Klopffechter-Sport ist ein roher Sport, bei dem nur die rohe, tierische Kraft entscheidet. Und das Publikum wird nur im Zuschauerraum gehalten durch den Nervenkitzel des Grausamen. Wird doch der Kampf bis zum bittern Ende durchgeführt, d. h. bis einer „nicht mehr kann". Es ist auch schon vorgekommen, daß bei solchen Klopffechtereien einer der Kombattanten sein Leben lassen mußte. Darum ist das Klopffechten verrohend und brutalisierend.

Die Tatsache, daß der Faustkampf in San Francisco verboten wurde, zeigt deutlich, daß man diesen Sport in den Staaten nicht mehr will und mag dieser Wettkampf vielleicht der letzte große Kampf seiner Art sein.

Das Resultat des Wettkampfes war, daß Jack Johnson in der fünfzehnten Runde siegte.

Deutschlands Fortschritt.

Deutschland zählte im Jahre 1850 rund 35 Millionen Einwohner, im Jahre 1909 rund 64 Millionen. Die Zunahme macht rund 83 Prozent aus. Demgegenüber ging im wichtigsten deutschen Kohlengebiete, im Oberbergamtsbezirke Dortmund, die Zahl der Kohlenwerke von 198 auf 163 oder um 18 Prozent zurück, während gleichzeitig die Belegschaft von 12,741 auf 339,280 Mann, gleich 2555 Prozent anschwoll, und die Kohlenproduktion in derselben Zeit aber von 1,665,662 Tonnen auf 61,247,028 Tonnen, oder um 3580 Prozent hinaufsprang. Die Erzeugung von Coks nahm gar von nur 73,228 Tonnen auf über 15 Millionen Tonnen, oder um 21,000 Prozent zu. Nach der Statistik des Vereins deutscher Eisenindustrieller wurden in Deutschland im Jahre 1878 erst etwas über zwei Millionen Tonnen Roheisen produziert, im Jahre 1909 schon fast 13 Millionen Tonnen. Der Aufstieg für diese kurze Zeit macht über 500 Prozent aus. Auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, hatte Deutschland in den Jahren 1861 bis 1862 einen Eisenverbrauch von 50½ Pfund bei einer Eigenproduktion von nur 43½ Pfund. Im Jahre 1908 produzierten die deutschen Hochöfen pro Kopf der Bevölkerung 375 Pfund, der Eigenverbrauch absorbierte 229 Pfund. Die riesenhafte industrielle Entwicklung kommt auch in der Zunahme der beschäftigten Personen zum Ausdruck. Nach den Berufszählungen in Preußen waren beschäftigt im Jahre 1849 in der Metallverarbeitung 27,334 Personen, 1907: 737,478 Personen, das ergiebt eine Vermehrung von rund 2600 Prozent. Das Personal in der Industrie der Maschinen und Apparate vermehrte sich von 43,665 auf 518,506, oder um 1090 Prozent, die Papierindustrie, die 1849 8105 Personen beschäftigte, zählte 1907: 101,982 Beschäftigte. Auch hier ist eine Zunahme von über 1000 Prozent zu verzeichnen. In der mineralurgischen und chemischen Industrie stieg die Zahl der Beschäftigten von 82,934 auf 555,719, in der Nahrungsmittel-Industrie von 212,116 auf 610,266; in der Textilindustrie, dem Ledergewerbe und der Bekleidungs-Industrie zusammen von 678,915 auf 1,548,375, in der Industrie der Holz- und Schnitzstoffe von 123,144 auf 429,110, im Baugewerbe von 135,094 auf 1,160,298, und im Handelsgewerbe von 174,471 auf 962,294. In Preußens Berg-, Hütten- und Salinen-Betrieben waren im Jahre 1858 erst 179,713 Personen beschäftigt, 1907 zählte die Belegschaft 835,577 Mann. Diese Ziffern lassen erkennen, weshalb die Auswanderung aus Deutschland so zusammengeschrumpft ist. Die industrielle Entwicklung beschäftigt nicht nur den natürlichen Zuwachs der Bevölkerung, sondern sie verbraucht auch noch eine Menge ausländischer Arbeiter, und so lange diese Entwicklung anhält, kann mit einer starken Auswanderung nicht gerechnet werden.

Glück und Ende des Luftschiffs.

Obgleich sein neuestes Passagier-Luftschiff, der luxuriös ausgestattete Lenkballon „Deutschland", am Dienstag von einem heftigen Sturm zertrümmert wurde und jetzt als Wrack im Teutoburger Walde liegt, ist Graf Zeppelin durch den neuesten Unglücksfall durchaus nicht entmutigt worden.

Der Graf traf am Mittwoch in Osnabrück ein auf der Reise nach der Unglücksstätte, um persönlich die Rettungsarbeiten zu leiten und zu sehen, was aus den Trümmern des Luftschiffes noch geborgen werden kann.

Die Aussichten auf Wiederherstellung des Passagierdienstes sind indessen nicht günstig. Die Aktiengesellschaft, welcher das Luftschiff gehörte, kündigte am Mittwoch an, es werde nötig sein, die Fahrten mehrere Monate lang einzustellen, aber die Gesellschaft fügt gleich hinzu, sie werde den Dienst sobald wie möglich wieder einführen.

Es hat sich als nötig herausgestellt, das zertrümmerte Luftschiff gänzlich auseinander zu nehmen, um wenigstens die nicht beschädigten Teile zu retten.

Graf Zeppelin, welcher am Freitag nächster Woche seinen 72. Geburtstag feiern wird, hat den Plan, eine Fahrt von Friedrichshafen nach Wien zu machen, um dem Kaiser Franz Joseph sein Luftschiff vorzuführen, nicht aufgegeben, sondern beabsichtigt die Fahrt in nächster Zukunft zu unternehmen.

Graf Zeppelin's Luftpassagierschiff „Deutschland", das Dienstag Morgen um ½9 Uhr von Düsseldorf aus eine Fahrt antrat, liegt, von Baumwipfeln durchstochen und zerbrochen und verbogen, auf den Baumkronen des Teutoburger Waldes. Die an Bord befindlichen 33 Personen entkamen nach einem schweren Kampf mit einem heftigen Wind unverletzt, indem sie mittelst einer Strickleiter vom Wrack auf den Erdboden gelangten.

Herr Colesmann, der Generalbetriebsleiter der neuen Luftschiffahrts-Gesellschaft, der die „Deutschland" gehört, der Ehefingenieur Dürr von der Zeppelin-Gesellschaft und der Kapitän Kannenberg, der persönlich den Befehl über die aus 40 Köpfen bestehende Mannschaft führte, sowie 20 Journalisten fuhren von Düsseldorf ab, um eine dreistündige Fahrt zu unternehmen, deren Endziel das 35 Meilen von Düsseldorf entfernte Dortmund war. Es herrschte aber ein heftiger Wind, der das Luftschiff aus seiner Richtung trieb, und es wurde daher der Versuch gemacht, Münster zu erreichen.

Man hoffte, in Münster, einer Garnisonstadt, mit Hilfe von Soldaten auf dem Exerzierplatze landen zu können. Auf offenem Feld zu landen, war zu gefährlich, da die Gefahr vorhanden war, daß das Rahmenwerk des Luftschiffes am Erdboden zerschellen würde. Um das Mißgeschick noch zu vergrößern, versagte einer der Motoren und die beiden anderen waren nicht stark genug, um das Fahrzeug gegen den Wind anzutreiben. Das Luftschiff trieb daher vor dem Wind und wurde hin und her geworfen. Während dessen waren die Maschinisten mit dem Reparieren des Motors beschäftigt. Als dies geschehen war, wurden sämtliche Propeller in Gang gesetzt, was bei normalem Wetter genügt hätte, das Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 40 Meilen die Stunde vorwärts zu treiben. Aber der Steuermann war nicht imstande, den gewünschten Kurs beizubehalten und das Luftschiff war auch fernerhin ein Spielball der Lüfte.

Colesmann wagte es nicht, das Fahrzeug umzuwenden, weil die Gefahr des Umkippens groß war. Er beschloß daher, vor dem mit einer Geschwindigkeit von 50 Meilen rasenden Wind herzutreiben, in der Hoffnung, Osnabrück, auch eine Garnisonstadt, zu erreichen, andernfalls wollte er Sennelager zu erreichen versuchen. Plötzlich gewahrte er einen Wirbelsturm nahen, und um ihm zu entgehen, ließ er das Schiff 4000 Fuß hoch steigen. Der Wirbelsturm war von einer wahren Regenflut begleitet. Nach einer halben Stunde kam die „Deutschland" aus der Höhe herab, um zu rekognoszieren. Man befand sich über dem Teutoburger Walde. Der vordere Motor versagte wieder, und Colesmann sandte fünf Journalisten in die hintere Gondel, um eine Ausgleichung des Ballastes zu bewirken.

Die „Deutschland" sank schnell, da sie in den höheren Luftschichten viel Gas eingeblüht hatte, und sie trieb über den Baumwipfeln hin. Plötzlich drang ein dicker Ast eines abgestorbenen Baumes durch den Boden der mittleren Kajüte und warf zwei der Gäste zu Boden. Andere Aeste rissen die Umhüllung auf und stießen Löcher in die Ballonetts. Schließlich blieb das Luftschiff 30 oder 40 Fuß vom Erdboden in den Bäumen hängen.

„Es ist nicht die Schuld des Zeppelin-Systems," erklärte Herr Colesmann, „dies ist ganz gut. Es ist unsere eigene Schuld, auch ging unser Benzin auf die Neige."

Das Luftschiff, das $137,000 gekostet hat, sieht aus, als ob es total zerstört sei. Die Motoren scheinen unbeschädigt zu sein. Die Seidenumhüllung ist allerdings nun mehr zu erneuern.

Die Unglücksstätte befindet sich bei Bellendorf, nahe Osnabrück. Zahlreiche Landbewohner müssen den Unfall mit angesehen haben und es verbreiteten sich Gerüchte über eine Katastrophe, Explosion und Massentod. Schon nach kurzer Zeit traf eine Anzahl Offiziere per Auto von Iburg ein, und eine halbe Stunde nach der Scheiterung traf der Regierungspräsident und seine Gattin mit Verbandzeug per Sonderzug auf der Unglücksstelle ein. Von Osnabrück wurde eine Kompagnie Soldaten gesandt, die die Unfallstelle absperrten.

Das Unglück ereignete sich halb sechs Uhr Dienstag Nachmittag. Der Beginn der Fahrt verlief ohne Zwischenfall und war für die Gäste ein wahrer Genuß. Als aber der Sturm einsetzte, änderte sich bei manchen die Meinung von der Annehmlichkeit einer Luftfahrt und sie wünschten, sie hätten erst wieder festen Boden unter den Füßen.

Deutsche in Amerika.

Ein Amnestie-Gesuch für leichte Militärvergehen ist dem deutschen Reichskanzler dieser Tage aus deutsch-amerikanischen Kreisen offiziell eingereicht worden. Es wird folgendermaßen begründet:

„Vielen unserer deutsch-amerikanischen Mitbürger, die sich in ihrer Jugend der Tragweite ihres Vergehens nicht bewußt waren, würde durch die Gewährung einer solchen Amnestie die Möglichkeit gegeben werden, ihre Heimat wieder zu besuchen. Ein solcher Gnadenbeweis würde nicht nur von dem gesamten deutsch-amerikanischen Bürgertum mit dankbarer Freude entgegengenommen, sondern auch von den Amerikanern als ein fernerer Beweis der freundlichen Gesinnung Deutschlands für die Ver. Staaten aufgefaßt werden.

Das vierzigjährige Jubiläum der Gründung des Deutschen Reiches im nächsten Jahre würde zur Ausführung dieser Anregung einen würdigen Anlaß bieten und jedenfalls für alle Auslandsdeutschen jener Feier einen besonders erhebenden Charakter verleihen."

Die Idee sowie die Ausführung derselben stammt von Dr. Ernst Richard, Professor an der Columbia-Universität in New York, welcher sich schon vielfach um das Deutschtum im Lande verdient gemacht hat. Dr. E. Richard hat das Gesuch als Vorsitzender des Ausschusses für Friedensbestrebungen, sowie als solcher des deutsch-amerikanischen Nationalbundes dem Reichskanzler eingereicht. Abgesehen von dem ethischen und idealen Wert der beantragten Amnestie schließt dieselbe auch einen für Deutschland eminent wirtschaftlich praktischen Wert in sich ein. Tausende und Abertausende von Deutschen im Auslande, welche militärpflichtig, aber nicht fahnenflüchtig sind, können heute ihr altes Vaterland nicht wieder betreten. Daraus folgt, daß die Mehrzahl von ihnen dem Deutschtum ganz verloren gehen, was im Interesse desselben sehr zu bedauern ist. Anderenteils aber hat sich eine recht bedeutende Anzahl solcher Elemente zu geachteten Stellungen im Auslande emporgearbeitet; sie nehmen oft genug führende Stellungen in der Handelswelt ein. Dadurch nun, daß es diesen, ob ihrer leichten Vergehen gegen die Wehrordnung, unmöglich gemacht wird, nach Deutschland zurückzukehren, wird auch der deutsche Handel in Mitleidenschaft gezogen. So manch einer dieser Kaufherren würde sich gerne mehr mit dem deutschen Handel verbinden, wenn es ihm möglich wäre, die dazu nötigen Verhandlungen durch persönliche Anwesenheit in Deutschland einleiten zu können.

Aber selbst abgesehen davon würden viele solcher Auslandsdeutschen, welche vermögend genug sind, gerne zeitweise oder ganz ihren Aufenthalt wieder in der alten Heimat nehmen, um dort in Ruhe und Beschaulichkeit ihren Lebensabend zu genießen oder zu beschließen. Auf alle Fälle kann Deutschland durch die Gewährung der angeregten Amnestie nur gewinnen und seine in der Fremde lebenden Söhne wieder zurückgewinnen, oder wenigstens wieder fester an sich ketten, wodurch dem gesamten Deutschtume sowie dem deutschen Handel und Wandel unschätzbare Vorteile erwachsen würden.

Finnlands Schicksal besiegelt.

Finnlands Trauer ist Rußlands Freude. In dem Ringen der beiden Völker hat, wie es nicht anders zu erwarten war, das übermächtige Zarenreich obgesiegt. Die Reichsduma nahm den ganzen Finnland-Gesetzentwurf mit 164 gegen 23 Stimmen an. Da die Duma 442 Mitglieder zählt, hat somit noch nicht einmal die Hälfte der Abgeordneten an der Abstimmung des Gesetzes teilgenommen. Das zeugt nicht gerade von einem gebührend hohen Interesse, wie man es dieser wichtigen Angelegenheit gegenüber hätte erwarten sollen. Allerdings dürfte wohl auch die hereingebrochene Sommerhitze das Allzumenschliche mancher Abgeordneten vorzeitig offenbart und sie der Sitzung ferngehalten haben. Auch wirkt sie erschlaffend auf die Geister der Opposition, zumal dann, wenn die Opposition sich ihrer Schwäche bewußt ist. In Petersburger politischen Kreisen ging denn auch das Gerücht um, daß die Regierung mit durch solche Erwägungen bestimmt worden sei, die sofortige und schleunige Durchberatung der Gesetzesvorlage trotz des bevorstehenden Endes der Tagung zu verfügen.

Wie dem nun auch sei, Tatsache ist, daß die russische Regierung ihr Ziel erreicht hat. Stolypin und der Staatssekretärsgehilfe des Reichsrats und Kammerherr Nikolai Nikolajewitsch Korewo, der als eigentlicher Vater des Gesetzes gilt, können sich beglückwünschend die Hand reichen. Ihr Sieg ist alles in allem genommen ein vollständiger. Und hierauf ist Finnland selbst nicht ohne Schuld. Gewiß, das langjährige Ringen ist kein willkürliches, sondern ein durch die Gesamtverhältnisse hervorgerufenes und bedingtes. Es entbehrt daher nicht eines gewissen tragischen Momentes, welches für das Großfürstentum Sympathien erwecken muß. Schon immer ist das finnländische Seengebiet der Kampfplatz zwischen Slawen und Germanen, zwischen Russen und Schweden gewesen. Und in diesem harten Kampf um die Unabhängigkeit hat sich die von Germanen begründete und herangebildete finnische Kultur nicht nur zu behaupten gewußt, sie wirkte auch fördernd und fruchtbringend auf die russische Kultur ein. Im Gegensatz zum russischen Reich stellte das Großfürstentum frühzeitig einen blühenden Rechtsstaat dar, in dem Ordnung und Gesetz walteten. Aber es hatte auch seine Fehler. Und der verhängnisvollste war der mit Fleiß geschürte Haß gegen Rußland; wenn er auch aus völkerpsychologischen Gründen begreiflich ist, so hätte er doch aus realpolitischen Erwägungen heraus unterdrückt werden müssen. Denn wie die Dinge liegen, war das Großfürstentum auf Rußland angewiesen. Statt aber dieser Staatsnotwendigkeit Rechnung zu tragen, hat es durch seine widerspenstige Haltung den russischen Bären zum Zweikampf herausgefordert. Wo es eine Gelegenheit gab, haben die Finnländer sich gegen die russische Herrschaft erhoben. So haben sie einmal einen ihnen nicht genehmen Generalgouverneur kurzerhand wieder nach Rußland zurückbefördert. Und der Mörder des Generalgouverneurs Bobrikoff wurde zum Helden und Abgott der Nation erhoben. Auch haben gerade die Finnländer den Plan der Revolutionäre unterstützt, dem Zaren seine drei militärischen Hauptstützpunkte: Sebastopol, Kronstadt und das finnische Sweaborg, mit einem Handstreich zu nehmen. Später, als die zweite Duma aufgelöst worden war, bot das Großfürstentum dem oppositionellen „Rumpfparlament", das in Rußland nicht tagen durfte, hierzu eine Stätte in Wiborg, wo mit ungebührlicher Heftigkeit und Maßlosigkeit gegen die russische Regierung protestiert wurde. Diesen Widerstand haben die Finnländer bis in die neueste Zeit ausgeübt und dadurch zweifellos ihr Schicksal beschleunigt. Hierhin gehört auch ihre Weigerung, die von Rußland für Nichtableistung der Wehrpflicht geforderte Geldentschädigung zu zahlen. Ferner die auf Betreiben Finnlands erfolgte Einmischung des Auslandes in die finnländische Frage, die bei den national empfindenden Russen berechtigten Widerspruch erweckte und die Schwankenden der Regierung in die Arme trieb. So hat denn Finnland selbst zweifellos in starker Weise an der Gestaltung seines jetzigen Loses mitgeholfen. Das wird selbst von den schwedischen Nationalpolitikern, denen Finnland besonders nahesteht, zugegeben. Nicht ganz mit Unrecht nannte ein russischer Abgeordneter das Großfürstentum die Pulverkammer unter der Reichsschmiede Petersburg. Wer wollte aber Rußland das Recht absprechen, für Ruhe vor den Toren der Reichshauptstadt zu sorgen und die für maßgebend erachtete Idee der Reichseinheit zur Durchführung zu bringen!

Eine falsche Sentimentalität ist also hier nicht am Platze. Dies umso weniger, als die vielen Schlagworte der unentwegten Finnlandfreunde: Entrechtung und Knebelung des finnischen Volkes! den wirklichen Verhältnissen keineswegs gerecht werden. Von einer Entnationalisierung des Landes und seiner restlosen Einverleibung in das Reich kann keine Rede sein. Die Kernpunkte des Gesetzes sind folgende Bestimmungen: Die Duma erhält das Recht, Finnland Militärabgaben und Steuern aufzuerlegen, und zwar unabhängig davon, daß die finnische Verfassung hierzu die Mitwirkung des Landtages vorschreibt. Ferner darf die Duma die Grundzüge für den finnischen Senat feststellen und russischen Behörden das Recht verleihen, Befugnisse in Finnland auszuüben. Endlich sind auch die gesetzgebenden Körperschaften Rußlands berechtigt, über die Frage der Autonomie Finnlands zu entscheiden.

Das alles sind gewiß für das an seiner ungeschmälerten Freiheit und Selbständigkeit mit ganzer Kraft hängende Volk harte Verfügungen. Es wird daher für die russische Regierung nicht leicht sein, sie auch wirklich zur Durchführung zu bringen. Die Finnländer sind ein zähes Volk. Sie haben schon einmal, unter der Aera Bobrikoff, durchgesetzt, daß das von der russischen Regierung verordnete Wehrpflichtgesetz wieder von der Bildfläche verschwand. Sie werden es auch jetzt sicherlich an nichts fehlen lassen, um ihre Selbständigkeit gegenüber der „fremden Invasion" zu verteidigen, sei es in offenem Konflikt, sei es durch passiven Widerstand. Demgegenüber wird die russische Regierung gut tun, in der Durchführung der Bestimmungen weise Mäßigung zu bewahren und insbesondere bei der Auswahl der mit der Verwaltung Finnlands betrauten Persönlichkeiten den persönlichen Bedürfnissen und Stimmungen des Volkes in versöhnlicher Weise entgegenzukommen. Sonst liegt die Gefahr nahe, daß Finnland eine ständig schwärende Wunde im russischen Volkskörper bilden wird.

Neueste Nachrichten.

Berlin, 4. Juli. — Auf der Schichau-Werft in Danzig hat unter den üblichen Feierlichkeiten der Stapellauf des neuesten Linienschiffs „Ersatz Frithjof" stattgefunden. Dem Ereignis, das sich, dem Programm gemäß, glatt vollzog, wohnte Großherzog August von Oldenburg bei, welchem Lande zu Ehren das große Kriegsschiff auf den Namen „Oldenburg" getauft wurde. Des Großherzogs Tochter, Herzogin Sophie Charlotte, Gemahlin des zweitältesten Kaisersohnes Prinzen Eitel Friedrich, nahm den Taufakt vor. Der Kaiser und die deutsche Marine waren durch den Staatssekretär des Reichs-Marineamts, Admiral v. Tirpitz, vertreten. Nach dem Stapellauf fanden sich die fürstlichen Gäste und die Spitzen der Behörden zu einem Festessen zusammen.

Die „Oldenburg", welche die Helgoland-Klasse abschließt, die eine verbesserte Nassau-Klasse darstellt, hat ein Deplacement von 20,000 Tonnen, eine Länge von 490 Fuß, 25,000 indizierte Pferdestärken und ist auf eine Geschwindigkeit von 21 Seemeilen pro Stunde berechnet. Das Fahrzeug wird 10 zwölfzöllige Geschütze führen und insgesamt 88 Millionen Mark kosten.

Wien, 2. Juli. — Vertreter der Industrie, sowie des Gewerbes und Handels haben sich zu einem wichtigen Schritt zusammengetan. Unter lebhaftester Beteiligung ist die Gründung eines Hansabunds erfolgt, der ganz nach deutschem Muster geleitet werden soll. Die Förderer geben sich der Hoffnung hin, daß es ihnen in absehbarer Zeit gelingen werde, ähnliche Erfolge zu erzielen, wie sie dem deutschen Hansabund zuteil geworden sind, der Mitte dieses Monats unter großem Glanz die Feier seines ersten Geburtstags begangen hat. Das ungemein lebhafte Interesse, welches tonangebende Persönlichkeiten in Handels-, Industrie- und Gewerbekreisen an der Ausführung des Gründungsplans genommen haben, eröffnet nach allgemeinem Dafürhalten gute Aussichten für die Zukunft. Es ist eine rührige Propaganda beabsichtigt, um dem neuen Verein möglichst viele Mitglieder zuzuführen und ihn von vornherein auf ein starkes Fundament zu stellen. Mit dem österreichischen Hansabund soll, wenn sich die Hoffnungen der „Unternehmer" erfüllen, ebenfalls als mit einem Faktor von Bedeutung gerechnet werden müssen.

Kiel, 5. Juli. — Graf Zeppelin ist in Kiel eingetroffen, wo sich auch die anderen Teilnehmer der Vorexpedition der geplanten arktischen Luftschiffahrt zusammengefunden haben. Am Samstag wird die Reise nach Spitzbergen mit dem Norddeutschen Lloyd-Dampfer „Mainz" ihren Anfang nehmen. In Spitzbergen liegt der große norwegische Eisdampfer „Phönix" zu Vorstoßen in die Eisregion bereit. An dieser Vorexpedition beteiligen sich: Graf Zeppelin, die Geheimräte Hergesell, Miethe, von Friedländer-Fuld und Lewald, die Professoren v. Drygalski und Reich, Graf Zedlitz und Trützschler und die Kapitänleutnants v. d. Knesebeck und Hilmers.