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, 27. April 1910 | No. 27.

Nochmals die Hudsons Bay Bahn.

Der Torontoer „Globe", eins der anziehendsten liberalen Blätter Ost-Canadas, brachte kürzlich einen Leitartikel, der hier im Westen ganz bedeutenden Staub aufgewirbelt hat. Der Artikel befaßte sich mit der zu bauenden Hudsons Bay Bahn und brachte alle nur erdenklichen Gründe gegen das große Projekt vor. Einmal, so führte der Artikel aus, sei die Gegend, durch welche die Bahn gebaut werden müsse, so voller grundloser Sümpfe, daß es fast unmöglich sei, ein Bahnbett herzustellen. Die Schiffahrtssaison auf der Hudsons Bay und durch die Hudsons Straße sei zu kurz und es müßten besondere Schiffe zur Fahrt durch die Straße gebaut werden. Die kartographischen Arbeiten und das Errichten von Leuchttürmen würde ungeheures Geld verschlingen. Die Bahn selbst würde an 20 bis 25 Millionen Dollars kosten. Wegen all dieser Schwierigkeiten, die zu überwinden ungeheuer viel kosten würde, sei es fraglich, ob die Hudsons Bay Route die Frachtraten nach Europa herabsetzen würde und es sei geraten, abzuwarten, ob nicht durch die neue Transkontinentalbahn das Transportationsproblem zur Zufriedenheit gelöst werden könne.

Dieser Artikel hat, wie gesagt, viel Staub aufgewirbelt, namentlich hier im Westen. Konservative Blätter sagen: Seht Ihr wohl? Der „Globe" hat die Katze aus dem Sack gelassen. Es ist ein einflußreiches, der Regierung nahestehendes Blatt und weiß Bescheid. Die Regierung will die Bahn nicht bauen und der „Globe" muß jetzt die erste Bombe schleudern in dem Kampf der Regierung gegen den Westen, der die Bahn will.

Aber die meisten Bewohner des Westens lassen sich doch nicht so leicht einschüchtern. Gewiß, wir wissen, daß der „Globe" eine der ersten liberalen Zeitungen des Ostens ist. Aber weiter auch nichts. Der ganze Artikel ist auch durchaus im Sinne eines einflußreichen Elements Ost-Canadas geschrieben. Im Osten unseres Landes sind sehr viele Geschäftsleute, die die Hudsons Bay Bahn nicht wollen, weil sie fürchten, sie werden geschäftlich Schaden durch diese nördliche Konkurrenzroute haben. In Sinne dieser Leute hat der „Globe" offenbar geschrieben.

Wir wollen uns nicht auf Widerlegung der einzelnen Gründe gegen den Bau der Bahn einlassen, obgleich Regierungsberichte und Berichte der vermessenden Ingenieure reichliches Material dazu liefern. Wir wollen nur anführen, was unser bewährter und weitsichtiger Premierminister betreffs des Baues der Bahn gesagt und versprochen hat.

Bei Eröffnung der Wahlkampagne im Jahre 1908 sagte er in einer seiner ersten Reden am 15. September in Niagara Falls:

„Wir haben den Bau einer weiteren Bahn unternommen — der Hudsons Bay Bahn. Diese Bahn scheint den Bewohnern dieses County's wohl nicht von besonderer Wichtigkeit zu sein. Sie geht mehr die Bewohner des Westens an. Aber ich sage Euch, Bewohnern Ontarios, und Ihr werdet mit mir darin übereinstimmen, daß alles, was einen Teil des Landes berührt, auch für den andern von Wichtigkeit ist. . . . . Man wird Euch aber nicht bitten, in der finanziellen Durchführung des Unternehmens zu helfen, denn wir haben beschlossen, daß die Bahn gebaut werden soll aus Einnahmen von Ländereien, die für diesen Zweck beiseite gesetzt sind.

„Wir sind zu der Ueberzeugung gekommen, daß die Bahn eine Notwendigkeit ist wegen der Lage, in welcher unsere Mitbürger des Westens sind. Diese Bahn wird ihnen eine zweite Transportationsroute geben. Gegenwärtig wird der Weizen nur über den Superior See verschickt. Wir wollen eine neue Linie nach der Hudsons Bay konstruieren. Dann wird der Westen zwei Transportationsrouten haben und der Produzent von Weizen und Vieh wird zwischen den Routen wählen können, über welche er seine Produkte verschickt.

„Man hat uns gefragt: Wird die Bahn nicht den Handel der St. Lorenz Route schädigen? O, Ihr Kleingläubigen, der Handel Canadas ist zu groß sogar für diese beiden Routen. Das, was wir kommen sehen, wird mehr als genügend sein für beide, die St. Lorenz- und die Hudsons Bay Route.

„Wir sind zu der Ueberzeugung gekommen, daß jetzt die Zeit da ist, die Hudsons Bay Bahn zu bauen. Heute ist die Zeit dazu, nicht morgen. Wir haben jetzt Vermesser im Felde, die die Verhältnisse des Landes untersuchen und Pläne für die Route machen. Sobald wir diese erhalten haben, werden wir mit der Ausführung derselben beginnen. Die Regierung wird die Bahn bauen. Die Regierung oder eine Gesellschaft wird mit dem Betrieb der Bahn betraut werden. Aber, was wir auch immerhin tun werden, die Endpunkte und die Elevatoren werden von der Regierung gebaut werden und unter allen Umständen Eigentum der Regierung bleiben. Auf diese Weise wird dem Volke der Nordwest-Provinzen der größtmögliche Nutzen (der Bahn) gewährleistet."

Das sagte Sir Wilfrid Laurier im Jahre 1908 und hat es verschiedentlich im Parlament wiederholt. Und Laurier hält sein Wort, darauf kann der Westen sich verlassen.

Im letzten Februar sagte der Eisenbahn-Minister im Parlament zu Ottawa: „Ich wünsche es dem Lande und dem Hause klar zu machen, daß die Regierung sich verpflichtet hat, diese Bahn zu bauen, und daß sie so schnell wie möglich mit dem Bau beginnen wird. Nachdem sie die Sache gründlich untersucht und studiert hat, hat die Regierung beschlossen, dem schnell zunehmenden Handel des Westens in der Hudsons Bay Bahn eine neue Ausfuhrroute zu öffnen. Die Regierung wird das Werk so schnell wie nur irgend möglich ausführen."

Diese Versprechungen und Versicherungen sind uns genügend und sollten allen Bewohnern des Westens genügend sein, wenn auch mal eine liberale Zeitung des Ostens das Hudsons Bay Bahn Projekt mit den alten — leider stumpf gewordenen — Waffen bekämpft.

Aus dem Dom. Parlament.

Letzten Mittwoch erhielt die Flotten-Vorlage ihre dritte Lesung im Parlament und wurde damit angenommen.

In den Komite-Beratungen griffen die Konservativen namentlich die Klauseln immer und immer wieder an, in welchen bestimmt wird, daß die Flotte unter Kontrolle des canadischen Parlaments stehen soll und erst dann aktiv an einem Krieg Großbritanniens teilnehmen kann, wenn das Parlament es beschließt.

Sir Wilfrid Laurier und R. L. Borden hatten ein richtiges ausgedehntes Wortgefecht miteinander und Borden blieb bis zum Schluß dabei, daß die Flotte in Kriegszeiten, d. h. wenn England einen Krieg führt, ohne weiteres der Kontrolle der britischen Admiralität unterstellt werden müsse. Sir Wilfrid Laurier und seine Kollegen behaupteten mit gleicher Kraft und Zähigkeit, daß die Kontrolle über die Flotte in Canadas Händen verbleiben müsse, bis das Parlament gesprochen hat.

Minister Aylesworth sprach die Meinung aus, daß, wie die Kontrolle der britischen Armee und Flotte in Händen des britischen Parlaments liege, so müsse auch das canadische Parlament die Kontrolle über die Flotte Canadas haben.

Borden und sein Unterführer Doherty behaupteten, das Flottengesetz gehe über die in dem British North America Act gezogenen Grenzen hinaus und das Parlament dürfe deshalb die Bestimmungen über die Kontrolle der Flotte nicht annehmen, und Major Currie, auch ein Konservativer, sehe, so sagte er, eine schwere konstitutionelle Gefahr darin, daß der Premierminister sich über die Prärogative der Krone setze. Ein anderer Konservativer meinte, er habe gehört, daß für jedes von England gekaufte Schiff 5 Prozent Schmiergeld abfielen, worauf Laurier ihm versicherte, daß die Regierung die Schiffe, die gekauft würden, direkt von der britischen Admiralität kaufe.

Borden stellte die etwas naive Frage, was geschehen würde, wenn der Gouverneur in Council im Falle eines Krieges beschließe, die Flotte nicht der britischen Admiralität zu überweisen. Sir Wilfrid antwortete ihm, die Schiffe würden dann zu Hause bleiben, worauf Borden meinte, er könne den Premierminister absolut nicht verstehen. Wenn in einem Krieg, so meinte Borden, feindliche Schiffe britische Schiffe in der Nähe der canadischen Küste angriffen, würden die canadischen Kriegsschiffe dann zu warten haben, bis sie Ordre bekämen, den Feind anzugreifen und den englischen Schiffen zu helfen? Wenn das der Fall sei, dann wäre Canada ja schon so gut wie völlig unabhängig.

Sir Wilfrid antwortete, daß die Schiffe der canadischen Flotte in derselben Lage sein würden wie Schiffe der britischen Flotte. Sie würden sich verteidigen, wenn sie angegriffen würden, aber nicht eher angreifen, als bis der Befehl dazu ergangen sei.

Auch Finanzminister Fielding ergriff das Wort zur Debatte. Es sei nur recht und billig, daß Canada durch sein Parlament sagen und bestimmen sollte, ob und wann die Flotte an einem Kriege Englands teilnehmen sollte.

Sir Wilfrid Laurier sagte in einem Schlußwort, daß die Ansicht der Konservativen die sei, die canadische Flotte müsse an allen Kriegen Englands teilnehmen. Die Ansicht der Regierung aber sei die, daß es Kriege geben könne, in welchen es wünschenswert sei, daß die canadische Flotte nicht daran teilnehme. Darum müsse die Regierung dabei beharren, daß das canadische Parlament die Kontrolle über die Flotte Canadas behalte. Er glaube nicht, daß die friedliebenden Canadier sich leicht entschließen würden, an einem Krieg teilzunehmen; jedoch zweifle er nicht an Canadas Stellungnahme, wenn das britische Reich in Gefahr sein sollte.

Bei der Abstimmung stimmten 111 für und 71 gegen das Flottengesetz und wurde es also mit einer Mehrheit von 40 Stimmen angenommen.

Auf eine Anfrage hin erklärte der Premierminister, daß die Regierung keine offizielle Einladung an Lord Kitchener, der über die Ver. Staaten nach England reist, habe ergehen lassen.

Die Ergänzungs-Voranschläge wurden vom Finanzminister eingebracht, wodurch die Gesamt-Voranschläge für das Jahr 1910 auf 105,611,754 Dollars gebracht werden. Die letzten Voranschläge enthalten auch einen Posten von 500,000 Dollars zum Bau der Hudsons Bay Bahn, ferner 50,000 Dollars für öffentl. Gebäude in Moose Jaw, 2000 Dollars für Verbesserung in der Land-Registrations-Office in Prince Albert, 35,000 Dollars für den Kauf von Land in Saskatoon für öffentliche Gebäude, und 10,000 Dollars für öffentliche Gebäude in Yorkton.

Letzte Woche gab's auch etwas Musik — wirkliche Musik — im Parlament, indem zwei konservative Abgeordnete, um Lärm zu machen, Mundharmonika spielten. Auch eine nette Aufführung im Parlament. Die Konservativen ergingen sich am selben Tage in Anklagen gegen den Minister für öffentliche Arbeiten, Wm. Pugsley. Letzterer aber führte die Ankläger gründlich ab.

Nächste Woche wird das Parlament sich wahrscheinlich vertagen und verlautet, daß die Session wohl am 4. Mai zu Ende kommen wird.

Sir Wilfrid wird den Westen besuchen.

Von Ottawa kommt allen hier im weiten canadischen Westen Wohnenden willkommene Nachricht. Sir Wilfrid Laurier, unser hochgeachteter und verehrter Premierminister, versprach einer Deputation liberaler Abgeordneter West-Canadas, daß er während dieses Sommers eine zweimonatliche politische Tour durch den Westen des Landes machen werde. Ihn werden der Finanzminister Fielding und der Eisenbahnminister Graham begleiten.

Sir Wilfrid war zum letzten Male im Jahr 1905 im Westen. Damals hielt er sich aber nur kurze Zeit hier auf und krönte durch seine Anwesenheit die Feierlichkeiten gelegentlich der Bildung der neuen Provinzen Saskatchewan und Alberta. Eine Tour im politischen Sinne des Wortes war jene Reise nicht und hat er seit Uebernahme der Regierung des Landes keine solche Tour gemacht. Seine vielen Amtspflichten in der Hauptstadt des Landes, seine Anwesenheit auf drei Reichskonferenzen in London und andere nötwendige Arbeiten haben ihn davon abgehalten, die großartige Entwicklung des Westens eingehend zu schauen und dem Volke des Westens Auge in Auge gegenüberzutreten und ihm zu sagen, wie sehr ihm der Westen und seine Bewohner am Herzen liegen.

Diesen Sommer wird er also kommen. Wir zweifeln nicht, daß er mit verwunderten Augen auf die geradezu riesenhafte Entwicklung des großen Westens sehen wird. Mit Freuden wird er erkennen, wie alles hier frisch, gesund und im besten Aufblühen begriffen ist.

Und dieser großartige Aufschwung hat zum größten Teil statt gehabt seit dem Jahre 1896, seit Sir Wilfrid Laurier an das Steuerruder des Landes gestellt wurde. Wenn er auch nicht so vermessen ist, zu sagen, daß ist alles mein Werk, so wird er sich doch besonders freuen können in dem Bewußtsein, daß er seine besten Kräfte eingesetzt hat für das Wohl des Landes, auch für das Wohl des Westens. Und er wird sich sagen dürfen, daß seine Arbeit nicht vergeblich gewesen ist.

Und wenn man ihm hier im Westen zujubeln wird, dann wird er wieder einmal erfahren, daß seine Arbeit und daß seine Erfolge vom Volke auch anerkannt werden.

Und wir Deutsche wollen ihm zeigen, daß wir ihn zu schätzen wissen, als einen großen Staatsmann, als einen vollkommenen Ehrenmann, als einen Mann auch, der kürzlich von den Deutschen sagte, sie „gehörten zu den besten Bürgern des Landes".

Und nun hoffen wir, daß das Vorhaben unseres Premierministers in Erfüllung geht und daß wir ihm hier im Westen ein: Hoch Laurier! zurufen können.

Provinziales.

Zum Besten der Farmer.

Wie unsern Lesern in Saskatchewan bekannt, hat das landwirtschaftliche Departement der Regierung alljährlich eine ganze Reihe Farmerversammlungen in allen Teilen der Provinz abgehalten, um landwirtschaftliches Wissen und Können zu verbreiten und die Farmer mit besseren Methoden der Wirtschaft bekannt zu machen. Diese Versammlungen erfreuten sich allgemeiner Beliebtheit und sie sind ohne Zweifel von allergrößtem Vorteil für unsere Landbevölkerung gewesen. Praktische und erfahrene Landwirte hielten auf diesen Versammlungen Vorträge und teilten das, was sie durch Studium und Erfahrung gelernt hatten, auch andern mit.

Während der Monate Februar und März wurden über 200 Versammlungen an solchen Orten in Saskatchewan gehalten, die in der Nähe der Eisenbahnlinien gelegen sind. Im Monat Juni werden Versammlungen in Orten gehalten, die weiter von den Bahnen entfernt sind.

Während diese Versammlungen bisher vom landwirtschaftlichen Departement der Regierung organisiert und geleitet wurden, geht diese Arbeit jetzt an die landwirtschaftliche Hochschule Saskatchewans über und sind die Herren von der Hochschule entschlossen, diese Versammlungen in Zukunft womöglich noch zahlreicher, interessanter und lehrreicher zu gestalten.

Die im nächsten Juni abzuhaltenden Versammlungen beginnen am 13. des Monats.

Es werden Versammlungen westlich von der Soo Linie und südlich von der Hauptlinie der C. P. R., namentlich von Moose Jaw westlich an gerechnet, abgehalten. Zwischen Estevan und Swift Current, wo vor zwei Jahren noch so gut wie keine Ansiedlungen waren, werden 25 Versammlungen abgehalten werden. Auch an der Goose Lake Linie westlich von Zealandia, zwischen diesem Punkt und der Grenze Albertas, werden eine Reihe Versammlungen gehalten. Auch in dem Distrikt zwischen Prince Albert und Battleford, wo in den letzten Jahren größere Ansiedlungen entstanden sind, werden die von der landwirtschaftlichen Hochschule ausgesandten Redner ihre Ratschläge und Erfahrungen den Ansiedlern mitteilen.

Wie schon gesagt, ist diese Idee der Verbreitung landwirtschaftl. Kenntnisse und Erfahrungen sehr gut und sie wird ebenso gut von den dazu berufenen Männern ausgeführt.

Unser Rat an alle Farmer der Provinz ist der, diese Versammlungen, wo immer möglich, zu besuchen. Wenn guter Samen guten Boden vorfindet, dann ist eine gute Ernte verbürgt, d. h. in diesem Zusammenhang, wenn die guten Ratschläge, Anweisungen und Methoden von den Farmern beachtet und befolgt werden, dann kann nur Gutes daraus hervorgehen.

Sir E. Cox und die deutsche Flotte.

Es ist noch in frischer Erinnerung, welche große und erfolgreiche Rolle die Hinweise auf die deutschen Flottenrüstungen und die Möglichkeit einer Invasion bei den letzten englischen Wahlen gespielt haben. Deutschland wurde dabei mit einer Skrupellosigkeit und Frivolität sondergleichen der schlimmsten Absichten gegen die übrigen Mächte im allgemeinen und gegen England im besonderen geziehen, und es verging fast kein Tag, an dem ihm nicht eine neue bedrohliche und friedenstörende Handlung, für die auch nicht die Spur eines Beweises beigebracht werden konnte, zum Vorwurf gemacht wurde. Auf deutscher Seite ist das nicht weiter tragisch genommen worden, weil derartige Verdächtigungen bei den englischen Wahlen gang und gäbe sind, einerlei wie unerhört sie sein mögen. Man tröstete sich damit, daß die Hetzereien nach der Wahl von selbst aufhören würden. Aber seitdem die Wahrscheinlichkeit einer neuen Auflösung des Parlaments und einer abermaligen Neuwahl in den Vordergrund getreten ist, haben auch die alten gehässigen Treibereien gegen Deutschland wieder begonnen.

An der Spitze dieser Treibereien steht die bekannte deutschfeindliche Zeitschrift „Nineteenth Century", die sich durch ihre unverschämte, beleidigende und herausfordernde Sprache von jeher ausgezeichnet hat. In ihrer letzten Nummer ist ein von Sir Edmund Cox verfaßter Artikel über die britisch-deutschen Beziehungen enthalten, der sich nicht entblödet, die englische Regierung aufzufordern, unter Androhung von Gewalt Deutschland zu bestimmen, seinen Flottenausbau einfach einzustellen. Der Verfasser stellt zunächst die Frage, ob es nicht eine Möglichkeit, einen Ausweg gäbe, den endlosen Wettbewerb auf dem Gebiete des Baues von Kriegsschiffen zwischen Deutschland und England zu beendigen. Gegen die Erörterung dieser theoretischen Frage wäre nichts einzuwenden, als höchstens die Aussichtslosigkeit, eine angemessene praktische Lösung für sie zu finden. Aber Herr Cox ist weit davon entfernt, sich auf solche Weitläufigkeiten einzulassen, sondern erklärt schlankweg: Jawohl, es gäbe einen solchen Ausweg, und er würde auch längst beschritten sein, wenn England einen Premierminister hätte, der, anstatt sich vor den Suffragettes zu verstecken, oder seine Instruktionen von Herrn Redmond entgegen zu nehmen, aus einem Holze geschnitzt wäre wie ein Pitt, ein Palmerston oder ein Disraeli. Die Sache sei nämlich sehr einfach, man müsse — so heißt es wörtlich weiter — Deutschland rund heraus erklären, daß alles, was drüben auf dem Gebiete des Flottenbaues unternommen worden sei, eine Reihe unfreundlicher Akte bedeute, die freundlichen Worte könnten nichts daran ändern. Deutschland müsse aufgefordert werden, diesen kriegsmäßigen Vorbereitungen sofort ein für allemal ein Ende zu machen. Wenn das nicht geschehe, dann werde Großbritannien jedes Schiff, das man drüben baue, in den Grund bohren. Denn so gehe es nicht weiter. Wenn Deutschland den Krieg wolle, solle es ihn haben, aber wenn es Großbritannien passe, und nicht, wenn es den Deutschen beliebe, und dieser für England günstige Zeitpunkt ist jetzt gekommen.

Der Vorschlag, mit der deutschen Flotte kurzen Prozeß zu machen, ist von englischen Blättern früher schon gemacht worden, aber so ungeniert wie Herr Cox im „Nineteenth Century" hat ihn noch niemand vertreten. Und im Grunde genommen, bringt Herr Cox nur das zum Ausdruck, was ein großer Teil des englischen Volkes im Herzen wünscht. Man darf auch überzeugt sein, daß diesem Wunsche der englischen Volksseele bereits durch die Tat entsprochen sein würde, wenn das Indengrunddohren der deutschen Schiffe eine so leichte Sache wäre, die die englische Flotte ohne weiteres und ohne besonderes Risiko, sozusagen an ihren dienstfreien Nachmittagen, im Handumdrehen erledigen könnte. Zum Glück ist das nicht mehr der Fall, sondern die Sache steht so, daß es auch für die englische Flotte ein ziemlich gewagtes Unternehmen wäre, gewalttätige Pläne gegen die deutsche zur Ausführung zu bringen, ganz abgesehen von der Störung des Friedens und von den schweren Schädigungen des beiderseitigen Handels durch die Entfesselung eines Krieges, dessen Umfang und Ende nicht abzusehen wäre.

Dafür hat übrigens auch Sir Edmund Cox offenbar Verständnis. Er sucht zwar im weiteren Verlaufe seines Artikels die englische Regierung zu drängen, sofort gegen Deutschland vorzugehen, und er führt Reden Sir Edward Greys an, die zeigen sollen, daß die Minister über die drohende Gefahr vollständig orientiert seien, aber er rechnet doch auf die Mitwirkung des übrigen Europas gegen Deutschland. Er meint nämlich, ein solches Vorgehen würde auf dem ganzen europäischen Kontinent mit Freuden begrüßt werden, von Oesterreich abgesehen. Frankreich erinnere sich an die Delcasseaffäre, wenn seine Erinnerung nicht noch weiter zurückgehe. Rußland habe Deutschlands Haltung in der Balkanfrage nicht vergessen, und die anderen Mächte möchten ebenso wenig Europa unter den Füßen eines deutschen Napoleons sehen.

Vielleicht hat Herr Cox mit seinen Voraussetzungen nicht ganz unrecht, aber vorläufig ist der Respekt vor der deutschen Kriegsmacht im Auslande noch so groß, daß sich die von ihm zitierten Mächte besinnen werden, ihre Hand zur Ausführung der in England bestehenden antideutschen Pläne zu bieten. Das würde unseres Erachtens erst geschehen, wenn man vollständig sicher sein könnte, daß Rußland Deutschland in den Rücken fiele, Oesterreich den Bundesgenossen aber entweder im Stiche ließe, oder durch Italien genötigt würde, einen großen Teil seiner Streitkräfte an der Grenze des Königreiches zu konzentrieren. Wie dem auch sei, jedenfalls lassen die Ausführungen des Herrn Cox wieder mal einen Blick in das Innere der englischen Volksseele tun, der nur zur weiteren Erkenntnis der wahren Beschaffenheit der Lage führen kann, in der Deutschland sich England gegenüber tatsächlich befindet. Und das ist immerhin etwas wert. (Wchsllbl.)

Königsmörder gestorben.

Eine Depesche aus Belgrad meldet, daß dort der Oberst Maschin, das Haupt der Verschwörer gegen das Leben des Königs Alexander und der Königin Draga gestorben ist. Wie es heißt, erlag er einer alten Wunde.

Er war es, der in der Nacht des 10. Juni 1903 an der Spitze von 25 Offizieren in den alten Konak, den Palast der Obrenowitsch, drang und den König sowie seine Schwägerin, die frühere Witwe Maschin töteten und die Leichen in der gräßlichsten Weise verstümmelten. Die Vorgänge im Palast in jener Schreckensnacht werden unvergeßlich bleiben und sind mit blutigem Griffel in die Geschichte Serbiens eingetragen.

Die 26 vom Schnaps berauschten Offiziere drangen in den Palast, nachdem sie das innere Tor zum Konak durch eine Dynamit-Patrone gesprengt hatten; sie können jedoch das Schlafzimmer des Königspaares nicht finden. Es werden weitere Türen mit Dynamit gesprengt.

Der Kenig und die Königin sind durch den Lärm aus ihrem schweren Schlummer erwacht. Sie ahnen, was draußen geschieht, sie richten sich auf; Draga und Alexander drängen sich dicht aneinander, stellen sich in die Ecke des zweiten Fensters und lauschen; sie sind im Nachtgewand, und beide haben Pistolen in der Hand. Sie haben nicht geschossen. Am nächsten Morgen erst erfährt man, warum sie das nicht getan haben: die beiden Pistolen waren nicht geladen!

Draga und ihr Gatte haben sich in die enge Loggia geflüchtet, die die doppelten Fenster bilden. Draußen fahren Kanonen auf. Die Königin glaubt sich gerettet. Sie öffnet das Fenster und ruft: „Zu uns her! Wir leben noch!" Ihr antwortet nur das wilde Lachen der betrunkenen Offiziere. Sie hat zu früh gerufen. Nicht ihr Regiment kommt an, sondern die Soldaten des sechsten Regiments, die rasch den Konak zerstören wollen. Zur Uebung gewissermaßen schießen sie auf die russische Gesandtschaft und erschießen beinahe ein Kind, das krank im Bette liegt. In wilder Unordnung stürzen Offiziere und Soldaten auf das Zimmer des Königspaares los. Der König, der nicht ausgeschlafen hat und noch unter der Einwirkung eines ihm am Abend in seinen Thee gemischten Schlafmittels steht, kauert in der Nähe des Fensters am Fußboden. Die fast nackte Königin, die noch so schön ist, daß sich alle Blicke auf sie lenken, steht gebieterisch, ruhig und wahrhaft imponierend da. Sie deckt mit ihrem Körper den Körper Alexanders. Auch nicht einmal hört man aus ihrem Munde das Wort Mitleid oder Erbarmen, während der König winmernd um Schonung zu flehen scheint. Draga spricht auch nicht ein Wort. Und doch bleiben die Männer einen Augenblick auf der Schwelle des Zimmers stehen, angesichts dieser beherzten Frau, die die nutzlose Waffe weggeworfen hat. Endlich entschließt man sich und beginnt zu schießen.

Alle schießen auf einmal. Der König stößt nur einen Schrei aus. Draga fällt nach vorn auf ihre Hände. Die Sechsundzwanzig haben ihren gesunkenen Mut wiedergefunden. Sie steigen auf den Körper der Königin. Sie streiten sich um die Ehre, wer den Leichnam des Königs aufheben soll. Sechs Helden packen ihn endlich und werfen ihn durch das offene Fenster hinaus. Wie ein Packet fällt er auf den Sand, der Kopf zuerst. Ein Offizier, zehn Offiziere, hundert Soldaten springen auf dem blutigen Kopf herum, zertreten ihn und machen aus ihm einen formlosen Knochenbrei, der das Gras des Rasens rot färbt. Die Offiziere oben nehmen inzwischen den Leichnam der Königin und reißen das Hemd herunter. Darauf faßt der Tapferste seinen Degen fester und schneidet die Leiche in der Mitte entzwei, vom Unterleib bis zum Kinn. Jeder will sein Schwert in dieses köstliche Blut tauchen und die Wunde noch weiter öffnen. In wenigen Minuten ist Draga in zwei Teile zerlegt, der ganzen Länge nach. Ein Offizier schlägt ihr mit seiner Klinge die Nase ab; ein anderer nimmt das Hemd, wickelt es zu einem Packet zusammen, taucht es in den blutigen Unterleib der Toten und zeigt es beim Lichte des anbrechenden Tages den unten versammelten Soldaten mit den zynischen Worten: „Das ist das Kind, das Kind, das uns Draga schon vor langer Zeit versprochen hat!" Das war der große Witz dieser Revolution. Die beiden letzten Obrenowitsch waren tot. Der blutige Weg bildete eine Bahn für die neue Dynastie, die jenseits der Grenze wartete.

Alle Freunde und Freundinnen des Königspaares und vier Minister wurden getötet. Man suche nicht den Ort des Verbrechens. Selbst dieser stumme Zeuge noch bereitete Furcht. Der alte Konak wurde weggefegt wie die Blutspuren. Die Mauern sind gefallen, die Steine sind weggebracht und versteckt worden. Dort, wo der Königspalast war, befindet sich jetzt eine große Grasfläche.

Neueste Nachrichten.

Köln, 22. April. — Die Luftschiff-Flotte, deren Abfahrt gestern in Folge stürmischen Wetters verschoben wurde, unternahm heute den Flug nach Homburg v. d. H. Das aus den drei Luftkreuzern „Zeppelin 2", „Parseval 3" und „Groß 1" bestehende Geschwader war kommandiert worden, um dem Kaiser vorgeführt zu werden.

Homburg v. d. H., 22. April. Die deutschen Militär-Luftschiffe trafen heute Nachmittag um 4 Uhr nach fünfstündiger Fahrt hier ein. Die Landung wurde auf einem Felde außerhalb der Stadt glücklich bewerkstelligt.

Sobald das Luft-Geschwader gesichtet wurde, bestieg Kaiser Wilhelm ein Automobil und machte sich nach dem Landungsplatze auf. Diesen erreichte der Monarch, ehe die Luftschiffe abstiegen.

Kaiserin Auguste Viktoria und ihre Tochter, Prinzessin Viktoria Luise, waren gleichfalls Zeugen der Ankunft der Luftschiffe, wie auch Tausende von Besuchern aus Frankfurt a. M. und anderen nahegelegenen Städten. Drei Kompagnien Infanterie waren beordert, die Menschenmengen zurückzuhalten, als die Luftschiffe sich auf die Erde niederließen.

Generalleutnant Freiherr Moritz v. Lyncker, Inspekteur der Verkehrstruppen, und zwei Offiziere des Generalstabs der Armee machten die Luftfahrt von Köln aus mit.

Die Ankömmlinge wurden enthusiastisch begrüßt. Das Kaiserpaar gratulierte den Ballonführern auf das wärmste.

Der Kaiser verblieb zwei Stunden auf dem Landungsplatz, unterwarf die verschiedenen Luftschiffe einer sorgfältigen Prüfung und unterhielt sich mit den Offizieren und Ingenieuren.

Die Rückfahrt ist für Samstag früh morgens geplant. Die Ballons werden militärisch bewacht und übernachten auf freiem Feld.

Die Rückfahrt soll um die nämliche Zeit erfolgen, da die kaiserliche Familie abreist. Es ist die Absicht der Ballonführer, des Kaisers Bahnzug während der ersten Stunde der Fahrt zu begleiten. Auf jeder Seite des Bahngeleises wird ein Luftschiff fliegen und das dritte hinter dem Zuge. Die Eskorte hofft man bis Frankfurt auszudehnen.

Peking, 25. April. — Weitere Nachrichten aus der Provinz Huan, die in Peking eintrafen, bestätigen die Meldung, daß die chinesischen Aufrührer ihr Zerstörungswerk wieder aufgenommen haben. Der amerikanische Kreuzer „Cleveland" vom Asiatischen Geschwader traf Samstag früh in Hankow ein und wird vorläufig dort bleiben. Der britische Flußdampfer „Snipe", welcher 30 Meilen von Changsha entfernt auflief, ist flott gemacht worden und hat seine Fahrt nach Changsha fortgesetzt. Das japanische Kanonenboot „Uji" fuhr am Freitag von Hankow nach Changsha ab. Das deutsche Minenschiff „Otter" fuhr am Samstag an Hankow vorbei auf dem Wege nach Changsha.

Am Dienstag ereignete sich ein Aufruhr in Ping Kiang, fünfzig Meilen nördlich von Changsha entfernt. Die Wesleyanische Missionsgesellschaft hat an diesem Orte eine Station. Das Schicksal der Missionäre ist noch unbekannt. Auch in Chouchu, 25 Meilen südlich von Changsha, wo die Zollämter bereit verlassen sind, und in Siyang, einer Station der norwegischen und Wesleyanischen Missionsgesellschaften, ist es zu Ausschreitungen gekommen.

Die Stadt Changsha ist zum größten Teil verlassen. Truppen aus der Provinz Hupeh unter dem Befehl des chinesischen Admirals Sah haben von der Stadt Besitz ergriffen. Jeder, in dessen Besitz Nahrungsmittel gefunden werden und der nicht beweisen kann, daß er dafür bezahlt hat, wird hingerichtet. Der neue Gouverneur von Changsha ist noch in Hankow und hat seine Abreise nach der Hauptstadt verzögert.

In Changsha sind überall an den Straßenecken Plakate angeschlagen worden des Inhalts, daß der frühere Gouverneur und die Ausländer getötet werden sollen. Die telegraphischen Verbindungen, welche nach Changsha führen, wurden von den chinesischen Truppen wiederhergestellt, aber der Mob durchschnitt sie von neuem.

Berlin, 24. April. — Ungemeines Interesse wird nicht nur in aeronautischen, sondern namentlich in wissenschaftlichen Kreisen an der Ausführung eines Planes des Rheinischen Luftschiffahrts-Vereins genommen, der soeben bekannt geworden ist. Der Verein unternimmt Ballonfahrten zur Nachtzeit, um den Halley'schen Kometen zu beobachten. Die Leitung liegt in den Händen von Heidelberger Astronomen, welche das Ergebnis für die wissenschaftliche Ausbeutung nutzbar machen wollen.

Die vielen Katastrophen, welche sich in jüngster Zeit ereigneten, haben den Kölner Luftschiffer-Club zu einem bemerkenswerten Schritt veranlaßt. Er hat beim Deutschen Luftschiffer-Verband den Antrag gestellt, Beratungen über die Verhinderung von Unglücksfällen zu pflegen. Für die Mitglieder des Kölner Clubs ist bereits beschlossen, daß vor den Aufstiegen Erkundigung bei der Aachener Wetterwarte eingezogen werden muß, um zu ermitteln, ob die atmosphärischen Verhältnisse den in Aussicht genommenen Flügen günstig sind.

Auch Königsberg wird in absehbarer Zeit ein regelrechter Luftschiff-Hafen werden. Mit dem Hallenbau ist bereits begonnen worden, und die Arbeiten werden auf das Rüstigste gefördert. Sobald alles fertiggestellt sein wird, soll eine Luftschiffer-Abteilung dorthin verlegt werden.