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

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.

Organ der Deutschen Saskatchewans.

3. Jahrgang | Regina, Saskatchewan, Mittwoch, 29. Juni 1910. | No. 36.

Eine neue Aera.

Vor ungefähr einem halben Jahrhundert schrieb der englische Dichter Tennyson in „Locksley Hall" ungefähr wie folgt:

„Weit hinein sah ich in die Zukunft, so weit wie nur ein Menschenauge blicken konnte. Und sah ein Bild der Welt und all' der Wunder, die das Morgen mit sich bringen würde. Ich sah den Himmel voll von zauberischen Seglern und Handelsschiffen. Sah die Luftschiffe im rosigen Zwielicht dahinziehen und ihre kostbaren Lasten auf der Erde [illegible] ...."

Was das Dichterauge vor einem halben Jahrhundert voraussah — heute ist es Ereignis geworden. Wir haben heute Luftschiffe des verschiedensten Typs — unlenkbare, lenkbare, starre Luftschiffe, die die Wolken durchsegeln und wie ein Dampfschiff dem leisesten Druck des Steuers gehorchen.

Wir haben heute das lenkbare Luftschiff. Es ist kein Hirngespinst mehr, sondern eine vollendete Tatsache.

Und neben dem lenkbaren Luftschiff haben wir den Aeroplan — Gleitflieger oder Drachenflieger. Letztere Maschine unterscheidet sich wesentlich vom lenkbaren Luftschiff dadurch, daß es eine Maschine ist, die schwerer wiegt als die Luft, die es verdrängt. Auch dies ist eine wunderbare Errungenschaft der Technik. Ein Schritt weiter in dem Siegeszug des Menschen, der sich alles untertan macht: Erde, Wasser und Luft.

Während die Amerikaner und Franzosen sich namentlich in der Erfindung und Verbesserung des Aeroplans ausgezeichnet haben, ist es das Verdienst der Deutschen, das Problem des lenkbaren Luftschiffs voll gelöst zu haben. Und unter den Deutschen ragt namentlich Graf Zeppelin mit seiner epochemachenden Erfindung des starren lenkbaren Luftschiffes hervor. Er hat der Welt ein Luftschiff gegeben, das weitgehendsten Ansprüchen an Lenkbarkeit, Tragfähigkeit und Sicherheit gerecht wird. Entgegen allen Behauptungen, daß das Zeppelin'sche Luftschiff nicht zum Personenverkehr geeignet sei, machte Zeppelin mit seinem neuen gewaltigen Luftschiff „Deutschland" letzte Woche seine erste große Tour mit 20 Passagieren.

Die Fahrt stellt den größten Triumph dar, den die Luftschiffahrt bisher errungen hat und der Jubel der großen Volksmengen, die sich überall versammelten, um dem kühnen Bezwinger der Lüfte begeisterte Huldigungen darzubringen, läßt sich wohl begreifen. Sie waren Zeugen eines Ereignisses, das mit unauslöschlichen Lettern in den Annalen des Verkehrswesens eingetragen werden muß. Für die zwanzig Passagiere muß die Fahrt ein geradezu unvergeßlicher Genuß gewesen sein. Sie saßen in einem mit verschwenderischer Pracht ausgestatteten Salon, erfreuten sich jedes nur erdenklichen Komforts. Die Maschinen arbeiteten mit tadelloser Präzision. Das Luftschiff, von der sicheren Hand des Meisters gesteuert, glitt mit der Geschwindigkeit eines Riesenvogels durch die Luft, ohne daß man auch nur die geringste Erschütterung verspürt hätte, selbst das Geräusch der Maschinen und der Luftschrauben war kaum vernehmbar und das Gefühl der Sicherheit, welches alle erfüllte, war ein so absolutes, daß selbst die ängstlichen unter den Passagieren gar nicht an die Möglichkeit eines Unfalls dachten. Wahrlich, die Glücklichen, denen es vergönnt war, diese Fahrt mitzumachen, müssen sich vorgekommen sein, als ob sie ein Märchen aus Tausend und eine Nacht erlebten.

Ueber den Verlauf der eigentlichen Fahrt wird noch Folgendes mitgeteilt:

Der erste reguläre Luftschiffdienst für Passagiere wurde am Mittwoch eröffnet.

Der große Luftballon „Deutschland", der vom Grafen Zeppelin erbaut worden ist, machte eine erfolgreiche Fahrt von Friedrichshafen nach Düsseldorf, eine Entfernung von 300 Meilen, in 9 Stunden. Das Luftschiff führte 20 Passagiere.

Das Wetter war ideal, und die Motoren arbeiteten vortrefflich. Die durchschnittliche Geschwindigkeit für die ganze Fahrt betrug 33 Meilen pro Stunde, aber zwischen Friedrichshafen und Stuttgart wurde eine Strecke von 123 Meilen mit einer Schnelligkeit von 43 Meilen pro Stunde zurückgelegt. Die größte Geschwindigkeit, welche in einer Stunde erreicht wurde, betrug 33½ Meilen.

Graf Zeppelin befand sich am Steuer, als das Luftschiff am Mittwoch früh um 8 Uhr in Friedrichshafen aufstieg und die bedeutungsvolle Fahrt antrat. Die Passagiere setzten sich zusammen aus Direktoren der Hamburg-Amerika-Linie und der Deutschen Luftschiffahrts-Gesellschaft, den gemeinsamen Eigentümern des Luftschiffes, und mehreren Gästen. Diese befanden sich in dem luxuriös ausgestatteten Salon zwischen den beiden Gondeln, von dessen Fenstern aus sie die Landschaft überblicken konnten, über welche sie in raschem Fluge dahinführen. Graf Zeppelin steuerte das Luftschiff den größeren Teil der Reise hindurch.

Die Fahrt ging über Stuttgart, Mannheim und Köln nach Düsseldorf. Um ganz sicher zu gehen, war die Strecke sorgfältig markiert und man folgte genau der angegebenen Route. Es herrschte beinahe völlige Windstille und bei hellem Sonnenschein machte das Luftschiff seine Fahrt ohne Hindernisse.

Man hatte bis auf die Minute im Voraus berechnet, wann das Luftschiff in den verschiedenen Orten entlang der Route eintreffen werde, und somit hatten sich nicht nur die Bewohner der Städte, sondern auch der dazwischen liegenden Dörfer in hellen Scharen eingefunden und begrüßten das riesige Luftfahrzeug mit großem Jubel. Das Luftschiff hielt sich in einer Höhe von zweihundert bis dreihundert Fuß.

Gegen Mittag erfolgte die Landung in Düsseldorf, inmitten einer riesigen Menschenmenge, welche den großen Landungsplatz umstand. Die Stadt Düsseldorf war zu Ehren des Ereignisses festlich geschmückt.

Für die Veranstalter des Unternehmens und ihre Gäste war ein öffentliches Bankett arrangiert worden.

Von jetzt ab wird das Luftschiff reguläre Fahrten machen, und für die ersten Tage sind bereits zahlreiche Billets verkauft worden. Die Preise betragen hundert bis zweihundert Mark.

Allem Anschein nach bedeutet diese Fahrt den Beginn einer neuen Epoche im Verkehrswesen. Das Interesse ist um so größer, da man seit der Zerstörung des Luftkreuzers „Zeppelin III" bei Weilburg und der Absage des Fluges des Grafen Zeppelin nach Wien in Betreff des starren Systems wieder sehr skeptisch geworden ist. Der neue „Segler der Lüfte" gehört der Hamburg-Amerika-Linie und der Deutschen Luftschiffahrt-Gesellschaft und ist mit demselben raffinierten Luxus ausgestattet, den die Passagiere in der ersten Kajüte eines modernen Ozeandampfers genießen. Mit einer verschwenderischen Pracht ist der zwischen den beiden Gondeln befindliche Salon ausgestattet. Große Spiegelscheiben schützen die Reisenden auf allen Seiten vor dem Winde, kostbare Teppiche bedecken den Fußboden, die Wände bestehen aus mit Elfenbein eingelegtem Rosenholz und als Sitze dienen am Fußboden festgeschraubte, drehbare und mit rotem Sammet gepolsterte Fauteuils. In der hinteren Gondel befinden sich die eine Leistungsfähigkeit von 330 Pferdekräften entwickelnden Maschinen nebst den Räumlichkeiten für die Mannschaften, und in der vorderen ist ein Restaurant eingerichtet. Die Gesamtlänge des Luftschiffes beträgt 485 Fuß und zur Füllung des Ballons sind 24,852 Kubikfuß Gas notwendig. Die Tragfähigkeit beträgt 44,000 Pfund und das Fahrzeug besitzt eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 35 englischen Meilen in der Stunde. Die Jungfernreise, für welche alle Plätze lange vor der Abfahrt vergeben waren, obgleich die Fahrpreise von hundert bis zweihundert Mark betragen, ging von Friedrichshafen dem Laufe des Rheins entlang nach Mannheim, Mainz, Köln und Düsseldorf, und dann erfolgte die Rückfahrt über Stuttgart nach Friedrichshafen.

Vom Wahlkampf in Manitoba.

Wie wir schon mitteilten, wird die Provinzwahl in Manitoba am 11. Juli stattfinden. An demselben Tage, an welchem Sir Wilfrid Laurier in Winnipeg ankommen und Abends eine Rede halten wollte. Die Machthaber in Manitoba hatten wahrscheinlich Angst vor dem Premierminister. Freilich hätte ja Laurier nicht in den Wahlkampf eingegriffen. Aber man fürchtete offenbar, daß seine Rede den Manitobaern und namentlich auch den Winnipegern ein Licht über manche Dinge — besonders über die Grenzerweiterungsfrage — aufgesteckt haben würde. Diese Aussicht war den Herren Roblin, Rogers und Genossen natürlich nicht angenehm, denn sie haben in dieser Frage die Oeffentlichkeit völlig irre geführt. So wurde denn in aller Eile beschlossen, die Nominationen am 4. und die Wahl am 11. Juli vorzunehmen.

Die Herren haben es so riesig eilig, weil sie das Licht scheuen.

Das zeigt Roblin auch in einem fort mit seinem Verhalten in Rücksicht auf die Eli-Sandgrube-Anklagen. Man hat ihn offen zweimal in der Legislatur geziehen, daß er seine hohe Stellung dazu gemißbraucht habe, Geld in seine eigenen Taschen zu bringen. Diese Anklagen sind zweimal gemacht. Das letzte Mal vor einigen Monaten in der letzten Legislatursitzung. Die Oppositionsführer verpflichteten sich, ihre Sitze aufzugeben, wenn sie vor einer Richterkommission ihre Behauptungen und Anklagen nicht beweisen könnten. Aber Herr Roblin ließ es nicht auf eine Untersuchung ankommen. Er war während der Legislatursitzung krank. Sein Unterführer mußte den Antrag niederstimmen lassen. Das konnte er leicht, denn er hatte eine große und gut gehorchende Majorität. Und dieser Roblin, der eine Untersuchung scheut und hintertreibt, wenn es ihn selbst anbetrifft, ist derselbe Roblin, der einmal prahlerisch erklärte: Wenn ein Mann in öffentlicher Stellung eine Untersuchung seiner Amtsführung bis in die kleinsten Details scheut, so ist er des Vertrauens des Volkes nicht wert. So spricht er, wenn es sich um andere handelt. Er selbst aber wendet alle Mittel an, um einer Untersuchung zu entgehen. Er muß wohl denken, dunkle Sachen bleiben besser im Dunkeln.

Trotz, oder vielleicht wegen, der Kürze der Zeit wird der Wahlkampf scharf betrieben. Persönliche Beleidigungen figurieren unter den Waffen der Konservativen. So beschuldigte der General-Anwalt Colin H. Campbell einen gewissen Horace Chevrier von Winnipeg, daß er einem prominenten Liberalen eine Richterstelle zu verschaffen versprochen hätte, wenn dieser 10,000 Dollars zum liberalen Parteifonds beisteuerte. Chevrier hat sofort gerichtliche Schritte unternommen und den Beleidiger auf 25,000 Dollars Schadenersatz verklagt. Juristen behaupten, daß, wenn der General-Anwalt Campbell wußte, daß Chevrier einem andern ein derartiges Angebot gemacht, es seine Pflicht gewesen wäre, auf Grund des Kriminalgesetzes gegen ihn vorzugehen wegen versuchten Amtschachers. Daß er es aber nicht tat, sondern ihn nur auf der politischen Plattform angriff, gilt bei vielen als Beweis dafür, daß Campbell seine sensationellen Anschuldigungen nicht wird erhärten können. Doch wird die Sache ja vor den Gerichten entschieden werden. Die Anschuldigung zeigt aber, wie der Wahlkampf von gewissen Herren geführt wird.

Interessant ist, wie die „Germania" sich zu dem deutschen Kandidaten im Wahlkreis Rhineland stellt. Der Kandidat ist ein Deutscher, Valentin Winkler, und vertritt schon seit langem diesen deutschen Wahlkreis. Während nun die „Germania" stets damit prahlt, daß sie immer zuerst für's Deutschtum arbeite und dann erst für die Partei, schlägt sie mit ihrem Verhalten gegen Valentin Winkler sich selbst ins Gesicht. In den letzten Ausgaben hat sie Winkler mit hämischen und höhnischen Bemerkungen angegriffen. Das heißt doch, gegen einen Deutschen arbeiten, denn der konservative Kandidat in Rhineland ist kein Deutscher.

Das zeigt mal wieder die Heuchelei der „Germania".

Dasselbe erlebten wir seinerzeit beim Wahlkampf in Saskatchewan. Während sie einen konservativen deutschen Kandidaten mit aller Kraft unterstützte, griff sie den bewährten deutschen Abgeordneten Gerhard Ens in hämischer Weise an.

Und wenn Val. Winkler der konservative Bannerträger in Rhineland wäre, so würde die jetzt höhnende „Germania" ihn nicht genug loben können.

Soviel über die prinzipientreue „Germania". Die „immer zuerst für's Deutschtum eintritt" und dann erst für die Partei.

Neue Brücke.

Das Eisenbahn-Departement der Ottawa-Regierung hat letzte Woche um Angebote ausgeschrieben für den Bau der großen Brücke über den St. Lorenzstrom bei Quebec, die vor einigen Jahren zusammenstürzte, wobei über 80 Arbeiter den Tod fanden.

Die Angebote müssen bis zum 1. September einlaufen und wird in allen erstklassigen Fachzeitschriften in Canada, den Ver. Staaten, Großbritannien und Deutschland zum Wettbewerb aufgefordert. Man erwartet, daß jede große Brückenbaugesellschaft in der Welt Angebote einsenden wird.

Die Dominion Bridge Co. von Montreal wird versuchen, den Kontrakt zu bekommen. Sicher ist, daß auch die Firma Krupp, Deutschland, sich um den Kontrakt bewerben wird. Die Firma Krupp hat bekanntlich die größte Eisen- und Stahl-Konstruktions-Fabrik der Welt.

Jede Gesellschaft, die ein Angebot einreicht, muß einen garantierten Bond über eine Million Dollars mitschicken, um die Regierung vor Verlust zu sichern.

Heimstätter.

Nach statistischen Berichten von Ottawa wurden im Monat April im canadischen Westen 7,209 Heimstätten aufgenommen.

Diese Heimstätter repräsentieren ungefähr 20,000 Seelen. Der Nationalität nach setzten sich die Heimstätter zusammen aus 2,233 Canadiern, 2,418 Amerikanern, 913 Engländern, 203 Schotten, 81 Irländern, 338 Oesterreichern oder Ungarn, 337 Rußländern, 144 Norwegern, 122 Deutschen und 100 Schweden. Die meisten Heimstätter ließen sich in unserer schönen Provinz Saskatchewan nieder.

Provinziales.

Saskatchewans Provinzial-Ausstellung.

Die große Ausstellung der Provinz findet in Regina am 2., 3., 4. und 5. August 1910 statt. Da die Dominion-Ausstellung nächstes Jahr in unserer schönen Hauptstadt abgehalten werden wird, sind dies Jahr schon eine Anzahl Gebäude errichtet und Verbesserungen mancher Art ausgeführt worden. Ohne Zweifel wird das von großem Nutzen für die diesjährige Ausstellung sein.

Das Hauptgebäude ist weiter zurückgebracht und auf ein festes Beton-Fundament gesetzt. Dies Gebäude wird verwandt für Gartenwirtschaftliche, Landwirtschaftliche, Provinziale und Distrikts-Ausstellungs-Objekte.

Verschiedene Distrikte werden eine besonders gute Auslage ihrer wunderbaren Hilfsquellen bringen. Unter den Provinzial-Exhibits wird auch das der Provinz British Columbia zu finden sein. Diese Abteilung ist eine der anziehendsten und instruktivsten. Eine solch reiche Sammlung ist noch nie von der Provinz zusammengestellt worden.

Ein Exekutiv-Gebäude wird für den Geschäftsführer und seinen Stab eingerichtet. Auch werden einige kleinere Aenderungen in dem Gebäude für Milchereiwesen und andere Gebäude gemacht. Ein komplettes Kühl-System, das von dem Milcherei-Departement der Regierung entworfen ist, wird eingerichtet, sodaß die Ausstellungsgegenstände in diesem Departement sich bestmöglichst präsentieren und nicht verderben.

Das neue Hauptgebäude ist an 160 bei 180 Fuß groß und wird für Industrie-Gegenstände benutzt werden. Es ist ein sehr künstlerisches Gebäude und die Architekten sind besonders erfolgreich gewesen in der Arrangierung der Räumlichkeiten, sodaß die Aussteller genügend Raum haben, ihre sehenswerten Dinge vorteilhaft auszustellen.

Viel Geld ist bestimmt worden, um die Preisliste in allen Klassen gut zu füllen. Die angebotenen Preise sollten die Ausstellungslustigen in der ganzen Provinz bewegen, ihre Sachen nach Regina zu bringen. Die Clydesdales sind stets ein besonderer Charakterzug der Ausstellung in Regina. Dies Jahr wird keine Ausnahme in der Hinsicht machen, da viel erstklassiges Material in letzter Zeit wieder importiert worden ist.

Auch die Shorthorn-Klasse wird wieder sehr gut und besonders anziehend sein. Auch die Kutschpferde-Klasse wird gutes Material enthalten.

Für die Nachmittag-Rennen sind 6000 Dollars in Preisen ausgesetzt. Jeden Nachmittag sind zwei große Rennen.

Preislisten u. s. w. werden frei geschickt, wenn man sich an den Manager L. T. MacDonald, Regina, wendet.

Nächste Woche werden wir Näheres über die Attraktionen bringen.

Unglücksfälle.

Ungefähr 60 Meilen südlich von Moose Jaw tat ein gewaltiger Sturm letzte Woche ganz erheblichen Schaden und ist auch der Verlust verschiedener Menschenleben zu beklagen.

Am Donnerstag Nachmittag fegte ein gewaltiger Cyklon über die Gegend, der von einem fürchterlichen Hagelsturm gefolgt wurde. Fast jedes Haus und Hüttchen, das auf dem vom Orkan genommenen Pfad sich befand, wurde von des Sturmes Gewalt zerstört. Drei Personen wurden getötet und sieben mehr oder minder schwer verletzt. Getötet wurden E. Maddison und zwei kleine Kinder. Verletzt wurden des Toten Mutter, zwei Brüder und zwei Schwestern. Ein Arbeiter namens Wilson brach ein Bein und ein Mann namens Palmer trug einen Bruch des Schlüsselbeins davon.

Von Saskatoon wird berichtet, daß ein Neger, namens Charles Davis seine Frau in der Dunkelheit in seinem Zimmer erschoß, da er meinte, es hätten sich Diebe in sein Haus eingeschlichen. Er ist infolge dessen des Mordes angeklagt worden.

— Da uns die Nummern 2, 4, 10, 22 und 24 des gegenwärtigen Jahrgangs des „Saskatchewan Courier" fehlen, bitten wir diejenigen Leser, die im Besitz dieser Nummern sind, uns dieselben zuschicken zu wollen, wenn sie weiter keine Verwendung dafür haben.
Mit bestem Dank
„Sask. Courier" Publ. Co.

Die Ursachen der Teuerung.

Das Spezial-Komite im Bundessenat zu Washington, das ernannt worden war, die Ursachen der hohen Kosten des Lebensunterhaltes zu ergründen, Bericht zu erstatten und Vorschläge zu machen, hat dem Senat seinen Bericht unterbreitet.

Der Majoritäts-Bericht befaßte sich in erster Linie mit den Preisunterschieden für mancherlei Lebensbedürfnisse in den letzten zehn Jahren und kam dabei zu dem Befund, daß die Preise, wie sie im Jahre 1900 maßgebend waren, von 5 bis zu 12 und 38 Prozent gestiegen sind. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle Lebensbedürfnisse, auch auf Kohlen, Bauholz, sonstiges Baumaterial, Bekleidungsstücke, Wohnungsmieten etc., man beschränkte sich aber hauptsächlich auf Lebensmittel, da der Senat die vom Komite verlangten $65,000 für eine durchgreifende und den ganzen Gegenstand umfassende Untersuchung nicht bewilligen wollte. Bei allen übrigen Lebensbedürfnissen, außer den Nahrungsmitteln, wurde nur eine oberflächliche Untersuchung geführt.

Die republikanische Majorität im Komite fand, daß der gegenwärtigen Teuerung folgende Ursachen zugrunde liegen:

1) Erhöhte Produktionskosten für Farmprodukte infolge der Erhöhung des Landwertes und höherer Löhne.

2) Erhöhte Nachfrage nach Farmprodukten und anderen Nahrungsmitteln infolge der Zunahme der Bevölkerung.

3) Abnahme der Nahrungsmittel-produzierenden und Zunahme der Nahrungsmittel-konsumierenden Bevölkerung.

4) Der beständige Zustrom der Einwanderung nach Nahrungsmittel-konsumierenden Distrikten.

5) Abnehmende Fruchtbarkeit des Landes, die in reduzierter Durchschnitts-Produktion resultiert und zunehmende Ausgaben für Düngung verursacht.

6) Erhöhte Bank-Fazilitäten in Ackerbaudistrikten, welche es den Farmern ermöglicht, ihre Ernten zurückzuhalten und sie vorteilhafter auf die Märkte zu bringen.

7) Zeitweise verminderte Transport-Fazilitäten.

8) Kühl-Anlagen, welche größere Fluktuationen in den Preisen verhindern und es den Kommissionshändlern ermöglichen, zu höheren Preisen zu verkaufen, resp. die Preise hoch zu halten.

9) Erhöhte Unkosten der Verteilung von Lebensmitteln in konsumierenden Distrikten.

10) Industrielle Kombinationen.

11) Organisierungen von Produzenten, Zwischenhändlern und Kleinhändlern.

12) Annoncieren.

13) Zunehmende Geldvorräte.

14) Ueberkapitalisierung.

15) Bessere Lebenshaltung in allen Schichten der Bevölkerung.

Flugwoche in Montreal.

Auch Canada hat jetzt seine Flug-Woche und zwar in Montreal. Die Vorführungen und Wettfahrten begannen dort am Dienstag. Namentlich die Aeroplane nach dem System Gebrüder Wright schnitten vorzüglich ab. Diese Aeroplane haben zwei Tragflächen und heißen deshalb Biplan im Gegensatz zu den Monoplanen, oder Eindeckern.

McCurdy mit einer canadischen Maschine gelang es nicht, sich in die Luft zu heben, da die Maschine offenbar zu schwer war.

Eine Sensation bereitete der Lenkbare eines Herrn Dixon. Als er in die Höhe steigen wollte, fiel der Luftschiffer heraus, was aber nur wenig Leute bemerkten. Hoch in den Wolken explodierte dann der Ballon und stürzte zur Erde nieder und die meisten Zuschauer glaubten, der Luftschiffer sei mit hochgestiegen und umgekommen. Dixon aber war unten und gänzlich unverletzt geblieben.

Dienstag Nachmittag wurden im Ganzen 9 Aufstiege mit Gleitfliegern gemacht, sechs mit einem Wright'schen Biplan und einer mit einem Monoplan des Franzosen De Lesseps.

Die größte Höhe wurde von Brookens in einer Wright-Maschine gemacht. Er stieg bis zu 3650 Fuß, bis die große Maschine kaum noch zu sehen war. Er schoß dann schräg zur Erde nieder, wie ein Riesenfalke, und landete glücklich auf fester Erde.

Volkszählung.

Gemäß einer Kabinetts-Ordre findet die nächste Volkszählung in Canada am 1. Juni 1911 statt.

In der der Volkszählung folgenden Parlamentssitzung wird dann wohl eine Neueinteilung der Dominion-Wahlkreise vorgenommen werden.

Wahlkampf in Ungarn.

Ueber den Wahlkampf in Ungarn, der mit einem Sieg der Regierungspartei endete, wird noch Folgendes mitgeteilt:

Die Wahlkampagne wurde mit unerhörter Leidenschaftlichkeit geführt, der viele Menschenleben zum Opfer gefallen sind. Die Regierung hatte ganze Regimenter Soldaten in die am meisten bedrohten Orte geworfen. Fast alle Dörfer waren mit Militär besetzt und selbst aus Brünn, Klagenfurt und andern österreichischen Garnisonen waren starke Truppenmassen nach Ungarn entboten worden.

Ein Zeitungs-Korrespondent giebt folgende Einzelheiten von der Wahlschlacht an:

„Ein Schlachten ist's, nicht eine Schlacht zu nennen." Ungarische Wahlkämpfe sind noch nie sonderlich idyllisch verlaufen, aber die Kampagne, die morgen zum Abschluß kommt, läßt an Wildheit und Mordlust doch alles bisher Dagewesene hinter sich. Die Zeitungsberichte aus den Wahlkreisen lesen sich wie Meldungen von ebensovielen Kriegsschauplätzen. So wurde in Kecskemet ein 72jähriger Greis namens Prikkel von den Wählern der Gegenpartei erschossen und seine Leiche in einen Wassergraben geworfen. In der Umgebung des Ortes fand ein Gefecht zwischen Anhängern Kossuths und Jusths statt. Die Gegner stiegen zu Pferd und ritten mit den fliegenden Fahnen ihrer Parteien eine Attacke gegeneinander. Ein Kossuthianer wurde mit einer bleigefüllten Keule erschlagen und ein Justhianer wurde durch eine Revolverkugel niedergestreckt. Alle übrigen Kämpfer sind mehr oder minder schwer verletzt. Einige liegen sterbend im Hospital. In Göoszufalva bei Debreczin wurde der heute dort aus Galizien mit Ulanen zur Unterdrückung der Unruhen berufene Hauptmann Friedrich Ritter von Pheorn überfallen und niedergestochen; er liegt hoffnungslos im Spital. In Iglo wurden die Wähler des Handelsministers Hieronymi von Anhängern des gestürzten Handelsministers Kossuth mit einem Steinhagel überschüttet, wobei ein Advokat schwer verletzt wurde; der Bankdirektor Edmund Szell mußte seinen Revolver gebrauchen, um sich vor dem Erschlagenwerden zu retten. In Szatmar wurden aus Galizien eiligst 2000 Soldaten als Ordnungswächter einquartiert. In Kedzi-Vasarhely wurden Scheunen von den Gegnern in die Luft gesprengt und viele Häuser angezündet; ein Anhänger der Regierungspartei wurde durch Prügel tötlich verletzt. Nach Privigye wurden drei Kompagnien Honved abgeschickt.

Das Schlußergebnis der Wahl war, daß an 250 Abgeordnete der ausgleichfreundlichen Regierungspartei und 210 Oppositionsmitglieder, unter denen sich aber verschiedene Gruppen regierungsfreundlicher Abgeordneter nicht ungarischen Stamms befinden, gewählt wurden.

Drahtlose Telegraphie.

Während vor drei bis vier Jahren Amerika schon 62 und England 26 mit Funkentelegraphie ausgerüstete Schiffe, Deutschland dagegen nur deren 16 besaß, hat zur Zeit Deutschland schon mehr als 70 ausgerüstete Dampfer. Der „Leuchtturm" berichtet darüber: Allgemein scheinen die Reeder jetzt der Einführung der drahtlosen Telegraphie näher zu treten, da sich die Ueberzeugung von dem Nutzen dieses neuen Nachrichtenmittels mehr und mehr Bahn gebrochen hat, vor allem durch die großen Leistungen in der letzten Zeit. Diese sind auf die Einführung des neuen Telefunken-Systems der „tönenden Funken" der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H. zurückzuführen, welche in jüngster Zeit sehr große Reichweiten erzielt hat. So ist es z. B. dem Reichspostdampfer „Kleist" des Norddeutschen Lloyd gelungen, vom Mittelmeer aus nach der Nordsee quer über die Alpen und das ganze Festland hinweg, Depeschen über zirka 2500 Kilometer Entfernung auszutauschen, ferner hat es dem Dampfer „Holger" der Roland-Linie in Bremen vor einigen Tagen zum ersten Male zu Wege gebracht, von Valparaiso nach Buenos Aires über die zirka 7000 Meter hohen Anden-Spitzen eine einwandfreie Verständigung zu erzielen. Der Dampfer „Cap Blanco" der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg hat ferner u. a. mit dem Dampfer „Ypiranga" der Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg einen Nachrichtenaustausch auf 2450 Kilometer Entfernung vorgenommen. Die Stationen für die Ueberbrückung dieser großen Entfernungen gebrauchten nicht mehr als zirka 3 elektrische Pferdekräfte, bei Benutzung der dem Schiffe eigenen, relativ kleinen Luftleitergebilde. In allerletzter Zeit hat der Norddeutsche Lloyd 15 Stationen für seine Reichspostdampfer, sowie eine transportable Station für Schleppdampfer, die Woermann-Linie und die Deutsch-Ostafrika-Linie 11 Stationen, die Hamburg-Amerika-Linie 4 Stationen, die Hamburg-Südamerikanische Linie 4 Stationen, die Reederei Hugo Stinnes, Mülheim a. Ruhr, 6 Stationen für ihren neuen Frachtdampferdienst bei Telefunken bestellt. Probestationen haben bei Telefunken in Auftrag gegeben: Die Roland-Linie in Bremen, sowie die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa" in Bremen, sowie die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos" in Hamburg. Weit über 60 Prozent aller auf der Welt bestehenden Funkenstationen sind deutschen Ursprungs.

Neueste Nachrichten.

Berlin, 25. Juni. — Mit allgemeiner Genugtuung ist hier die Kunde von der neuesten glänzenden Leistung des Zeppelin-Luftschiffs „Deutschland" aufgenommen worden. Der gewaltige Segler vollendete heute in Düsseldorf aus die erste regelmäßige Passagierfahrt nach Dortmund und zurück in drei Stunden. Der Kurs ging über Essen, wo dem riesigen Ballon von den Zehntausenden der Krupp'schen Arbeiter, die das Wunder anstaunten, begeistert zugejubelt wurde. Gleiche Kundgebungen der Freude ereigneten sich in Bochum und Dortmund und nicht zum wenigsten in Düsseldorf selbst.

Nach den aus Düsseldorf vorliegenden telegraphischen Meldungen nahmen zweiunddreißig Personen an der Fahrt teil, unter ihnen zehn Damen. Das ist die größte Zahl von Passagieren, die sich je an Bord eines lenkbaren Ballons befunden. Als die „Deutschland" mit dem Winde fuhr, erreichte sie eine Geschwindigkeit von 56½ Meilen pro Stunde.

Das Luftschiff hat sich, wie hier mit besonderer Befriedigung vernommen wird, auch vortrefflich bewährt, als sich die Witterung ungünstig gestaltete. Auf der Rückfahrt geriet die „Deutschland" in einen Regensturm und mußte gegen einen ungemein heftigen Wind ankämpfen. Aber alle Schwierigkeiten wurden glatt überwunden, und nicht der kleinste Unfall war zu verzeichnen. Die Landung in Düsseldorf vollzog sich glatt und ohne jegliche Störung. Die „Deutschland" konnte sogar heute Nachmittag noch eine zweite Exkursion unternehmen, welche jedoch von kurzer Dauer war.

Sämtliche Teilnehmer der längeren Fahrt waren nach der Wiederankunft in Düsseldorf des Lobes voll. Sie rühmten besonders die absolute Sicherheit des Zeppelin-Luftschiffs und die herrlichen Eindrücke, die sie im Fluge über das industrielle Gelände gewonnen. Die Damen bekundeten namentlich große Begeisterung. Sie erklärten, daß sie selbst mitten im Sturm nicht einen Augenblick des Unbehagens gehabt hätten.

Welch' ungemeines Interesse die Luftschiff-Passagierfahrten erregen, erhellt am deutlichsten aus der Tatsache, daß bereits sämtliche Plätze für die nächste Woche belegt worden sind. Damit dürften die Unternehmer auch der Sorgen betreffs des finanziellen Erfolgs überhoben sein.

Mülheim a. Rh., 27. Juni. — Zwei hiesige Ingenieure haben ein neues Luftfahrzeug erfunden, das eine Kombination von Aeroplan und lenkbarem Ballon darstellt und das sie deshalb Aeroplan-Luftschiff nennen. Der große Vorteil bei diesem neuen Luftfahrzeug soll darin bestehen, daß die Absturzgefahr durch besondere Vorrichtungen auf das Minimum beschränkt wird und nahezu ausgeschlossen ist.

Das Aeroplan ist an einem Ballonkörper befestigt, welcher vier Abteilungen hat, in denen sich sogenannte Ballonetts mit Wasserstoffgas gefüllt, befinden. Sollte der eine oder andere dieser Ballonetts platzen, so wird das Gleichgewicht durch das Wasserstoffgas automatisch hergestellt. Das Luftfahrzeug ist hinten und vorne mit Motoren und Propellern versehen.

Budapest, 25. Juni. — Kaiser-König Franz Joseph ist bei seiner Ankunft dahier mit stürmischem Jubel begrüßt worden. Bei der Auffahrt zur Ofener Burg, die sich unter dem gewohnten prächtigen Ceremoniell vollzog, bildete eine riesige Menschenmenge auf den Straßen Spalier. Die begeisterten Ovationen für den greisen Monarchen, der von der Herzlichkeit des Empfangs sichtlich wohltuend berührt war, wollten schier kein Ende nehmen.

Kiel, 25. Juni. — Bei der Hauptwettfahrt der Regatta gewann die amerikanische Schooner-Yacht „Westward", Eigentum des New Yorkers E. Cochran, den Krupp-Preis. Sie schlug Kaiser Wilhelm's in Amerika gebaute Yacht „Meteor", mit dem Monarchen am Steuer, um eine halbe Stunde über einen Kurs von dreiundzwanzig Meilen. Die „Hamburg", früher „Regenbogen", dem Norddeutschen Regatta-Verein gehörend, kam als dritte an. Die „Germania", Eigentum des Leutnants Krupp von Bohlen und Halbach, sowie die „Cicely" gelangten nicht an's Ziel.

Budapest, 27. Juni. — Es verlautet, daß das Urteil über den Oberleutnant Hofrichter, den Absender der verhängnisvollen Cyankali-Briefe, dem hier weilenden Kaiser-König Franz Joseph vorgelegt wurde und bald veröffentlicht werden wird. Es lautet angeblich auf zwanzigjährigen schweren Kerker mit den üblichen Nebenstrafen.