

Liechtensteiner Volksblatt

Organ für amtliche Kundmachungen.

Er scheint an jedem Freitag. Abonnementspreis: Für das Inland jährlich 4 Kr., halbjährlich 2 Kr., vierteljährlich 1 Kr., mit Postversendung und Zustellung ins Haus; für Oesterreich und Deutschland mit Postversendung jährlich 5 Kr., halbjährlich 2.50; für die Schweiz und das übrige Ausland jährlich 6 Fr., halbjährlich 3 Fr., vierteljährlich Fr. 1.50 franko ins Haus. Man abonniert im Inlande bei den betreffenden Briefboten; fürs Ausland bei den nächstgelegenen Postämtern oder bei der Redaktion des „Volksblattes“; für die Schweiz bei der Buchdruckeri J. Kuhn in Buchs (Rhodan). — Briefe und Gelder werden franko erwartet. — Einrückungsgebühr für Inserate im Publikationsteile für die dreispaltige Zeile oder deren Raum 8 h oder 10 Rp. — Korrespondenzen, Inserate und Gelder sind an die Redaktion einzusenden, und zwar erstere spätestens bis jeden Mittwoch mittags.

Vaduz, Freitag

Nr. 17.

den 26. April 1907.

Amtlicher Teil.

Kundmachung.

Sämtliche Gemeinden werden hiemit aufgefordert, ihre Zuchttiere zum Zwecke der Beschau und Subventionierung auf Dienstag den 30. April 1907, um 9 Uhr vormittags, in Vaduz der landwirtschaftlichen Viehverordnungs-Kommission vorzuführen.

Die Zuchttierhalter haben bei diesem Anlasse die von ihren Ortsvorstellungen ausgefertigten Bescheinigungen vorzuweisen, daß die von ihnen gehaltenen Tiere dem Züchtungszwecke vollkommen entsprechen und sie selbst ihren bezüglichen vertragmäßigen Verpflichtungen nachgekommen sind.

Fürstliche Regierung.

Vaduz, am 20. April 1907.

gez. v. In der Maur.

Kundmachung.

Donnerstag den 2. Mai d. J. beginnt das neue Schuljahr der Sekundarschule in Eschen.

Jene Elementarschüler, welche in diese Schule neu einzutreten beabsichtigen, haben sich bis spätestens Dienstag den 30. April 1907 bei Herrn Sekundarlehrer Banzer in Eschen anzumelden und unter Vorbringung ihrer Schulnachrichtensbüchlein der am Mittwoch, 1. Mai 1907, nachmittags 2 Uhr, im Lokale dieser Schule stattfindenden Aufnahmeprüfung zu unterziehen.

In die Sekundarschule zu Eschen werden ausnahmslos nur solche Schüler aufgenommen, welche in Liechtenstein die zweite Abteilung der III. Klasse mit Erfolg zurückgelegt haben oder, falls sie aus dem Auslande kommen, eine dem Lehrziele der zweiten Abteilung III. Klasse der liechtensteinischen Elementarschulen entsprechende Vorbildung nachzuweisen vermögen.

Fürstl. Landesschulbehörde.

Vaduz, am 20. April 1907.

gez. v. In der Maur.

Nichtamtlicher Teil.

Waterland.

Schulprüfungen. In der Zeit vom 8. bis einschließlich 17. April fanden in allen hiesigen Schulanstalten mit Einschluß der beiden Unter-

Realschulen in Vaduz und Eschen unter persönlicher Teilnahme des Herrn Landesschulratsvorsitzenden und des Herrn Landesschulrats die Frühjahrsprüfungen statt. Es ist keine kleine Mühe und Anstrengung, das Wissen und die Fortschritte von beiläufig 1600 Schülern, welche in den Schulen unseres Landes unterrichtet werden, zu erforschen. Selbstverständlich werden bei Gelegenheit der Schulprüfungen von den Vorgesetzten auf Grund des von ihnen genommenen Augenscheins auch Anordnungen zur Verbesserung des weltlichen Schulbetriebes getroffen und es wird insbesondere der Zustand der Schulgebäude und die innere Schuleinrichtung ins Auge gefaßt, was sich als besonders nützlich erweist. Die heurigen Schulprüfungen haben wieder ergeben, daß das Lehrpersonal mit verschwindend geringen Ausnahmen bemüht ist, den Anforderungen gerecht zu werden und das Beste zu leisten. Dem eifrigen Zusammenwirken aller für die Schule tätigen Faktoren ist es zu verdanken, daß der Stand unseres Schulwesens als ein relativ sehr günstiger betrachtet werden kann. Auch die neugegründete Sekundarschule in Eschen hat recht erfreuliche Resultate zutage gefördert. Sie war von 24 Schülern besucht; die Landesschule in Vaduz zählte 21 Schüler.

Felsprengung. In dem von J. Kubit in Trübbach betriebenen Steinbrüche in Balzers wurde vor kurzem mit Hilfe einer starken Mine ein großes Felsstück, das mehr als 2000 Kubikmeter mißt, abgesprengt. Es war ein größeres Quantum erwartet worden; es zeigte sich aber, daß die Mine zu tief angelegt war.

Codesfall. Der erst vor beiläufig 2 Jahren in den Pensionsstand getretene ffl. liechtenst. Rat und Oberbuchhalter Herr Edward Horásek ist am 10. April zu Brunn im 73. Lebensjahre gestorben. Herr Horásek stand der ffl. Buchhaltung in Buischwilz, die bekanntlich auch die Ueberprüfung der öffentlichen Rechnungen unseres Landes zu besorgen hat, durch fast ein Jahrzehnt zur Zufriedenheit seines hohen Dienstherrn vor und fungierte vorher an der ffl. Postkanzlei als Referent für alle mit dem Rechnungswesen zusammenhängenden Angelegenheiten.

Schülerausflug. Montag den 22. ds. Mts. machten die Schüler der Landesschule eine Fahrt nach Eschen.

Unfall. Der Kammlerlehrer Büchel, welcher am 23. ds. Mts. im Kesselhause der Fabrik in

Eriesen übernachtete, fiel im Schlafe vom Kessel herab und zog sich eine klaffende Kopfwunde zu; er wurde unter ärztlichem Beistande verbunden und nach Balzers überführt.

Milzbrand. In der Gemeinde Eriesenberg ist in einem Stalle der Milzbrand ausgebrochen. Nach vorgenommener gründlicher Desinfektion und Einleitung aller sonst nötigen Vorsichtsmaßnahmen kann die Seuche als getilgt angesehen werden.

Viehmarkt. Der erste diesjährige Viehmarkt war nur schwach befahren. Der Grund für diese, angesichts des fühlbar werdenden Futtermangels immerhin auffallenden Tatsache liegt darin, daß durch Viehhändler schon vorher viele Stücke Vieh angekauft und abtransportiert worden waren.

Schmalpurbahn Landquart-Ragaz-Schaan.

Nach den „Werdenberger Nachrichten“ schreibt das „St. Galler Tagblatt“:

„Mit Botenschaft vom 16. ds. beantragt der Bundesrat den eidgenössischen Räten die Erstellung der Konzession für eine Schmalpurbahn von Landquart über Ragaz zur liechtensteinischen Grenze, von wo die Bahn auf dem Gebiete des Fürstentums Liechtenstein bis nach Schaan fortgesetzt werden soll. Um die Konzession bewirbt sich ein Initiativkomitee, vertreten durch Kantonsrat Fr. Simon in Ragaz (früher durch Oberst Sprecher) und Ingenieur v. Gugelberg in Maienfeld. Die Linie soll das Fürstentum Liechtenstein und die Arlbergbahn mit der Rhätischen Bahn verbinden, besonders auch der Station Ragaz bessere Verbindungen mit der Rhätischen Bahn verschaffen, vor allem dem reisenden Publikum die Möglichkeit geben, schon in Ragaz direkte Züge der Rhätischen Bahn oder wenigstens direkte Wagen nach Vaduz und dem Engadin zu benutzen und so das lästige Umsteigen in Landquart oder Chur zu vermeiden. Die Linie nimmt ihren Anfang bei der Station Schaan-Vaduz der Oesterreichischen Staatsbahn und durchzieht das ganze Fürstentum, sich im allgemeinen in der Talebene zwischen Rhodan und Sandstraße haltend. Sie überschreitet am Gühorn, der steil ins Rheintal vorspringenden Felswand, die Schweizergrenze, hält sich vorerst längs des Rheinwuhres und erreicht bei km 3.1 von der Grenze weg die Station Fläsch. Dann wendet sie sich wieder dem Rheine zu und erreicht den Bahnkörper der Schweizerischen

Reiseerinnerungen und Erlebnisse einiger Liechtensteiner.

(Erzählt von Elias Will.)
(Fortsetzung.)

Diese zweite Reise war, wie die erste, vom schönsten Wetter begleitet, nur daß diesmal unsere Stimmung eine gedrückte war. Wären zehn Jahre zwischen den beiden Seereisen gelegen, da wär's freilich was anderes gewesen, so aber wars halt eben so; wir trösteten uns jedoch mit dem Gedanken, nach Amerika kommen wir doch, das stand nun einmal fest, nach Amerika wollten wir. Gegen Ende unserer Reise begegnete uns wieder der „Waterland“ auf der Fahrt nach New-York. Den 22. Mai, als dem letzten Tag dieser zehntägigen Fahrt, blieb plötzlich der „Kronland“ stille stehen, mit ihm alle, dem Auge erreichbaren Dampfer und größeren Segler. Es war Ebbe und dauerte mehrere Stunden, bis die Flut dieselben wieder flott machte. Drei Uhr nachmittags erfolgte die Landung in Antwerpen. Vor derselben wurden den Passagieren die Anweisungen für die Billets zur Weiterreise

zugestellt; uns wurde gesagt, wir hätten uns auf das Kassabureau der „Red Star Line“ zu begeben, wo uns die unbemerkte Reskizette New-York-Pittsburg rübergehändelt würde. Also zunächst auf dieses Bureau. „Warum seid Ihr deportiert worden,“ fragte uns der Beamte am Schalter. „Wegen Kontrakt.“ — „Hat Euch Euer Agent denn nicht aufgeklärt.“ — „Doch.“ — „Und da könnt Ihr noch so dumm sein, wo wollt Ihr jetzt hin.“ — „Wieder nach Amerika.“ — „Die Red Star Line befördert Euch nicht mehr, Ihr“ — und ein Name klang an unser Ohr, der gewiß in keinem Komplimentierbuch zu finden ist, ein Name aus dem Tierreich. Sprach's und schlug den Schalter zu. Wir hätten nun in Antwerpen bleiben und von hier aus von neuem unsere Angelegenheiten ordnen können; aus gewissen Gründen zogen wir's aber vor, bis Basel zurückzufahren. Hiezu benutzten wir den neun Uhr morgens fälligen Schnellzug. Die Kosten hatten wir natürlich selbst zu tragen. Diesmal durchfuhr wir Lothringen bei Tag, konnten uns also die Gegend ansehen mit Schnellzuggeschwindigkeit.

Gleich beim Eintritt ins Land, also in der Richtung Luxemburg-Metz, wohl auch schon in Luxemburg, boten sich sernerzeit dem Bahnbau nicht unerhebliche Schwierigkeiten, eine Menge Viadukte und Tunnel, eilige von beträchtlicher Länge durch das felsige Terrain gehauen, ebneten der Bahn den Weg.

Die Höhen sind mit Eichenwäldern besetzt, wie wir denn auch keine andern wie Eichenwäldern durch Lothringen zu Gesicht bekamen. Dem Bahnkörper entlang windet sich ein Fluß, auf dem Holzflößer ihr Wesen trieben. Mit Verschwinden dieser Höhen gestaltet sich die Gegend wieder durchwegs eben, wie durch Elsass. Das freie Reichsland, Elsass-Lothringen, zählt nebst Belgien zu den industriereichsten Ländern Europas, und da ist es ganz besonders die Gegend um Metz, Briegingen, Rombach und bis Saarburg, in der die verschiedenen Industriewerke wie Bläse aus dem Boden schießen. Ein Mitreisender bezeichnete uns selbe als die Goldgruben des Landes. Von Metz bekamen wir auch diesmal nichts zu sehen, weil der Bahnhof sich außerhalb der Stadt und diese selbst sich hinter Hügel befindet.

Bundesbahnen unweit der bestehenden Eisenbahnbrücke bei Nagaz, um von hier bis Sandquart demselben stets zu folgen. Nagaz wird mit der neuen Linie mittels einer Abzweigung und einer neuen Eisenbahnbrücke direkt sowohl nach oben, als nach unten verbunden. Die Bahn würde von der Rhätischen Bahn betrieben. Der Kostenanschlag beläuft sich auf Fr. 1,737,000 für den schweizerischen und Fr. 1,980,000 für den liechtensteinischen Teil, zusammen also auf Fr. 3,717,000.

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen hat sich, wie bekanntlich ursprünglich auch die St. Galler Regierung, gegen die Erteilung dieser Konzession ausgesprochen, mit folgender Begründung:

Wenn es sich bei diesem Eisenbahnprojekte lediglich um eine Fortsetzung der Rhätischen Bahn von Sandquart über Matenfeld bis Nagaz zur Bedienung des lokalen Verkehrs handeln würde, könnten die Bundesbahnen darauf verzichten, gegen dasselbe Stellung zu nehmen, trotz des Ausfalles, der ihnen durch die parallel laufende Konkurrenzlinie im Personen- und Güterverkehr verursacht würde.

Andererseits gestaltet sich aber die Frage, da der Anschluß an die Oesterreichische Staatsbahn gesucht und sogar in den Vordergrund gestellt und die internationale Bedeutung der neuen Linie betont werde. Es handle sich dabei für die Bundesbahnen nicht bloß darum, daß ihnen für den Verkehr von und nach der Arlbergbahn gegenüber der Route via Buchs eine Konkurrenz geschaffen werde. Viel gefährlicher sei die Eröffnung einer direkten Verbindung mit dem Bodensee und weiter mit Süddeutschland unter Umgehung der Bundesbahnen und der Schweiz überhaupt.

Die Befürchtung sei keineswegs aus der Luft gegriffen. Wiederholt schon seien Versuche gemacht worden, für die Verbindung zwischen Süddeutschland und Chur und weiter die schweizerische Rheintalroute zu umgehen und Schnellzüge via Bregenz-Feldkirch zu führen. Die Generaldirektion sei in der Lage, diesen Bestrebungen wirksam entgegenzutreten, solange noch ein Stück der Bundesbahnen zur Durchführung dieser Züge mitbenutzt werden müsse, die Strecke Buchs-Sargans-Landquart-Chur. Die Stellung der Generaldirektion gegenüber den ausländischen Bahnen werde aber wesentlich erschwert, wenn eine Konkurrenzlinie erstellt werde, welche den Fremdenverkehr mit Graubünden unter vollständiger Beseitigung der Bundesbahnen vermitteln könne.

Nach der Ansicht der Generaldirektion lägen somit schwerwiegende Interessen einer größeren Landesgegend und der Bundesbahnen vor, welchen gegenüber die ins Feld geführten anderweitigen Interessen, speziell auch diejenigen des Kurorts Nagaz, zurücktreten müssen.

In seiner Entgegnung bemerkte das Initiativkomitee, die obigen Einwendungen möchten allenfalls zutreffen, wenn es sich um den Bau einer Normalspurbahn handelte. Unter ähnlichen Verhältnissen sei aber an der Nordgrenze der Schweiz der parallelen Konkurrenzbahn nichts in den Weg gelegt, vielmehr schweizerischerseits noch Vorkauf geleistet worden. Bei dem vorliegenden Projekte handle es sich um eine Bahnlinie, welche hauptsächlich nur dem Lokalverkehr diene und den Bundesbahnen den Ausfall am Durchgangsverkehr anderseits ersetzen werde. Gerade das

Gegenteil von einem Abfahren der Schweiz werde eintreten; denn der größte und entwicklungsfähigste Teil des Fürstentums Liechtenstein werde durch die Bahn an die Schweiz angeschlossen. Da die Linie elektrisch betrieben werden soll, so fördere sie das Zustandekommen eines größeren Elektrizitätswerkes bei Nagaz, und dadurch werde für die ganze Gegend billige Kraft disponibel.

Es müsse von vornherein auffallen, wenn eine fertig ausgebaute Normallinie mit sehr günstigen Steigungs- und Neigungsverhältnissen die Konkurrenz einer Linie für den Durchgangsverkehr befürchte, bei der ein Wechsel von Normal- auf Schmalspur stattfindet, zwei Spitzkehren vorkommen und die auf der Strecke Bregenz-Chur auf dreißig Stationen den Lokalverkehr aufnehme, während die Schweizerischen Bundesbahnen nur achtzehn Stationen zu bedienen haben.

Die Generaldirektion hielt gegenüber der Replik des Initiativkomitees an ihrem Standpunkte fest, dabei betonend, daß sie sich zu einer Einsprache nicht veranlaßt sehen würde, wenn es sich lediglich um die Konkurrenz einer Lokalbahn handeln würde. Die Antwort des Initiativkomitees verkenne aber die höchst wichtige Seite der Frage: die Gefährdung der allgemeinen Landesinteressen dadurch, daß eine internationale Verbindung des Kantons Graubünden mit dem österreichischen Bahnnetz angestrebt werde, unter Umgehung der schweizerischen Rheintalroute.

Während die Regierung des Kantons Graubünden das Konzessionsgesuch empfahl, beantragte die Regierung des Kantons St. Gallen zuerst Ablehnung desselben, indem sie zu dem Schlusse kam, daß mit der Verwirklichung der neuen Linie, welche für die Rhätische Bahn, den nördlichen Teil Graubündens und namentlich für Liechtenstein und Vorarlberg Wert habe, nicht nur kantonale, sondern auch wesentliche schweizerische Interessen recht empfindlich benachteiligt würden. Dies war die Vernehmlassung vom 2. Dezember 1905. Am 23. Oktober 1906 aber kam die St. Galler Regierung auf ihre erste Vernehmlassung zurück, darauf hinweisend, daß inzwischen die Situation sich wesentlich verändert habe. Es sei nämlich von Freunden des Projektes sehr entschieden der Standpunkt vertreten worden, daß man angesichts der ablehnenden Haltung der st. gallischen Regierung die Linie mit einer Aenderung des Profils, und zwar ohne Berührung des st. gallischen Staatsgebietes, also ohne die Abzweigung nach Nagaz, bauen und damit die Verbindung Schaan-Landquart wesentlich abkürzen werde. Würde dieser Gedanke, wie es den Anschein habe, zur Verwirklichung gelangen, und die direkte Linie Sandquart-Schaan die Konzessionierung erlangen, so ergäbe sich folgendes:

Die aus der Konkurrenzstellung der Liechtensteinerbahn zur Bundesbahnlinie Landquart-Sargans-Buchs sich ergebenden Nachteile für letztere würden gleichwohl eintreten. Dagegen wäre der Kanton St. Gallen nun insofern benachteiligt, daß er keinen Anschluß an die neue Linie bekäme, und besonders der Kurort Nagaz die Vorteile nicht erhalten würde, die zweifellos eine direkte normalspurnige Verbindung desselben mit den bündnerischen Kurorten im Engadin, Davos, Oberland usw. mit sich bringen müsse. Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen

erteilte daher die Zustimmung zur Erteilung der Konzession, wobei er jedoch an diese Zustimmung die Bedingung knüpfte, daß in die Konzession eine Bestimmung folgenden Inhalts aufgenommen werde:

„Auf der Station Nagaz haben auch bei einer allfälligen Zugvermehrung alle Züge, welche Personen befördern, anzuhalten.“

Nach dem Berichte des eidgenössischen Militärdepartements vom 20. Februar 1907 kann die Frage, ob die projektierte Schmalspurbahn den Interessen der Landesverteidigung schaden könne, nicht unbedingt verneint werden, doch fallen die bezüglichen Bedenken nicht in dem Maße in Betracht, daß es gerechtfertigt wäre, aus militärischen Gründen das Konzessionsgesuch abzulehnen.

Nach weiteren Verhandlungen erklärten sich schließlich die Konzessionsbewerber bereit, alle Personenzüge in Nagaz anhalten zu lassen. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements verfügte in der Folge die Aufnahme eines hierauf bezüglichen Zusatzes in die Konzession.

Der Bundesrat beantragt die Erteilung der Konzession gestützt auf folgende Erwägungen:

„Die Bahn wird in erster Linie dazu berufen sein, die Rhätische Bahn mit dem Fürstentum Liechtenstein in Verbindung zu bringen; sie wird daher hauptsächlich für den Lokalverkehr in Betracht kommen. Daneben wird sie allerdings auch dem Durchgangsverkehr dienen. Der Verkehr von Württemberg und Bayern nach der Rhätischen Bahn wird zum größten Teil über Bregenz-Schaan-Baduz geleitet werden. Diese Route kommt aber insbesondere für den Güterverkehr nur wenig in Betracht, da der Kanton Graubünden seine Bedarfsartikel hauptsächlich aus der Ostschweiz bezieht, nämlich von St. Gallen und Zürich. Wir halten daher die den Bundesbahnen erwachsende Konkurrenz nicht für so erheblich, daß wir ihnen die Ablehnung der Konzession empfehlen könnten. Für die Konzessionserteilung spricht ferner der Umstand, daß die Bahn den Gemeinden Jenins, Matenfeld, Nagaz und Fläsch große Vorteile bringen wird.“

Mit dem Eisenbahndepartement halten wir dafür, daß die Bahn mit Rücksicht auf ihren überwiegend lokalen Charakter als Nebenbahn zu bezeichnen sei. Im Art. 13 haben wir den vom Vertreter des Kantons St. Gallen verlangten Zusatz aufgenommen, da wir großen Wert darauf legen, daß die Bahngesellschaft durch eine Konzessionsbestimmung verhalten werde, alle Personenzüge in Nagaz anhalten zu lassen.“

Politische Rundschau.

Oesterreich-Ungarn. Wien, 16. April. Die „Neue Freie Presse“ schreibt zu der Meldung über die Wiederherstellung der spanischen Seemacht durch England:

„Wozu diese enormen diplomatischen Vorbereitungen und welchen Zweck haben die Pläne Englands, welche Spanien zum Ausbau seiner Flotte und zu neuen großen Rüstungen geradezu drängen? Sein eigenes Marinebudget hat England scheinbar gekürzt, aber mit britischem Geld soll eine spanische Flotte gebaut werden, die eine Hilfskraft der englischen sein wird. Wie sonderbar ist jedoch der Widerspruch, daß in demselben Augenblicke, wo die englische Diplomatie durch ihr umfassendes System von Allianzen und

Nach Uhr abends langten wir in Strassburg, elf Uhr in Basel an, am Vorabend des Festes, Christi Himmelfahrt. Die nächsten Tage brachten Besuch aus der Heimat, uns verkrachten Amerikaner Trost und Hilfe bringend. Mit derselben Firma schlossen wir denn auch sofort den zweiten Reisevertrag, diesmal mit der „Allan Line“ und nach Kanada. Vor der Deportation von Ellis Island waren wir gemessen, gewogen, beschrieben und photographiert worden; durften es also nicht wagen, in irgend einem Hafen der „Vereinigten Staaten“ zu landen, ohne Gefahr zu laufen, signalisiert und nochmals deportiert zu werden. Indessen gab es einen einwöchentlichen Aufschub der Reise; der Emigrantenzug, der uns befördern sollte, ging erst folgenden Donnerstag den 31. Mai von Basel ab. Während dieser Zeit besuchten wir zweimal den zoologischen Garten, wer Gelegenheit hat, Basel zu sehen, soll diese nicht vorbeigehen lassen, ohne dem zoologischen Garten ebenfalls einen Besuch abzustatten. Es ist wirklich interessant und sehenswert; fast alle Tiere der verschiedenen Erdteile, tropischer und nördlicher Zonen sind hier vertreten, eine Staub-

tierkolonie aus Löwen, Tigern, Bären, Pantheren, Leoparden, Jaguaren, Hyänen u. s. w. bestehend, dann ein mächtiger Elefant, Gorillas, Zebras, Damas, dann Kühe, Ziegen, Schweine u. s. f. aus Indien und Südafrika, Südamerika, an kriechenden Wesen Schlangen aller Art und Größen und oft der prächtigsten Farben, von der gewöhnlichsten bei uns vorkommenden Kreuz- und Ringelnatter bis zur Riesenschlange, ebenso verschiedene Eidechsen, Salamander, Skorpione, Reptilien, Alligatoren, Riesenschildkröten, dann Vertreter der Vogelwelt aus allen Teilen der Erde, wetteifernd an Schönheit und mannigfaltigem Gefieder: kurz die ganze Tierwelt. Wer sich ein Bild von Auswanderung machen will, komme ebenfalls nach Basel; wir hatten eingemalte Gelegenheiten dazu; nach Hunderten, Tausenden zählen die Menschen, die bereits täglich in Basel zusammenströmen, von hier aus ihren Weg in überseeische Länder nehmend. Beim Anblick dieser Massen, die einen nicht selten ganz verwahrlosten Eindruck machen, Männer, Weiber und Kinder, ihr Hab und Gut in Lumpen gehüllt, mit sich schleppend, kam uns wohl der

Gedanke, wir hätten's noch nicht nötig gehabt, der lieben Heimat Valet zu sagen. Wie vielen von ihnen mochte auch unser Loos beschieden sein.

Die Tage vom Sonntag bis zur Abfahrt arbeiteten wir dann noch auf einem Bauernhof im benachbarten St. Ludwig im Elsaß.

4. Wieder nach Amerika.

Unsere zweite Amerikareise führte über Paris-Gavre. Abends den 31. Mai traten wir dieselbe an. Wir machten also die Route Basel-Paris des Nachts. In Delle an der französischen Grenze war Umsteigen; von hier weg beförderte uns die französische Bahn. In Velfort gab's längeren Aufenthalt; morgens 9 Uhr trafen wir in Paris ein. Die Umgebung von Paris ist sehr reich an Gärtnereien, ebenso an Obstgärten und Weinbergen. Zahlreiche stattliche Villen außerhalb der Stadt oder der Vorstädte, jedenfalls landsitzige der bemittelten Pariser, zieren oder verunstalten dieselbe.

(Fortsetzung folgt.)