

# Indiana Tribune.

Tägliche- und Sonntagsausgabe.

Office: 62 S. Delaware Str.

Entered as second-class matter at the Postoffice at Indianapolis, Indiana.

Abonnement-Preise:

Tägliche Ausgabe ..... 12 Cts. per Woche.  
Sonntagsausgabe ..... 5 Cts. per Number.  
Beide zusammen ..... 16 Cts. per Woche.

Das Tagblatt erscheint jeden Nachmittag um 4 Uhr. Die Sonntagsausgabe erscheint des Morgens.

Tribune Publishing Company.

Indianapolis, Ind., 7. October 1832.

## Demokratisches Staats-Ticket.

für Staats-Schreiber: William M. Myers, von Madison.

für Staats-Auditor: James H. Rice, von Floyd.

für Staats-Schreibermeister: John D. Cooper, von Marion.

für Staats-Schulzweirmeister: John W. Holcombe, von Porter.

für General-Anwalt: Francis T. Hor, von Bartholomew.

für Clerk der Supreme-Court: Simon P. Sheerin, von Kos.

für Richter der Supreme-Court: 1. District—W. G. Ribback, von Kos.  
2. ——George B. Howard, von Floyd.  
3. ——Allen Sollars, von Allen.

19. Gerichts-Bericht: für Richter: Alexander C. Ayres.

für Staats-Anwalt: Frank M. Wright.

für Congress: — 7. Distrikt: William E. English.

Demokratisches Staats-Ticket: für Senator: Dr. W. B. Fletcher.

Repräsentanten: Jesse White,

John M. Wilson,

John C. Howland,

William D. Bunn,

John C. Kerster,

County-Commissioner: 1. District—Richard Schneur.

2. ——Henry Simber.

3. ——Joseph Lottin.

Robert L. McDonat.

Sheriff: Daniel A. Lemon.

Schulmeister: Eli Seinen.

Notar: Thomas H. Eichberg.

Recorder: Cornelius Nelleh.

Coroner: Dr. G. A. McEal.

County-Müller: Pierce Norton.

Superior-Court-Richter: R. B. Taylor.

John A. Dolman,

Frederick Heiner.

Surveor: D. B. Hobrook.

## Vorberichtigungen zum Nach.

So wenig der Werth der Eisenbahnen für ein in der Entwicklung begriffenen Land übertragen werden kann, so gefährlich ist die Überproduktion auf diesem Gebiete. Es genügt offenbar nicht, Schienen zu legen, Stationshäuser zu bauen und Locomotives anzuschaffen. Der Verkehr muß vorhanden oder zu beschaffen sein, wenn die Bahn eine Wohlthat werden soll. Fehlt er, so ist das Capital und die Arbeitskraft verloren, deren Aufwand zu ihrer Erbauung notwendig war. Anstatt das Land zu bereichern, hat sie einen Theil seines Reichtums entzogen und die Bewohner des Landes entzogen und die Verwendung derselben in nützlichen Zweigen der Industrie verhindert. Eine Bahn lediglich zu zweckentfremdeten Zwecken, zur Bereicherung einzelner Personen, ist ein Verbrechen am Volk.

Leider kann nicht gelehnt werden, daß wir Wiederholungen des Jan Coopers Schwundes entgegensehen, der im Jahr 1873 den Krach beschleunigte. Es sind bereits Bahnen gebaut worden, deren Begründer nur die Absicht hatten, die Aktionen möglichst zu vermehren, zu schwundhaften Preisen auf den Markt zu bringen und das Publicum zu betrügen.

In einem Falle erhielten die Gründer \$50,000 in Papier für je \$13,333 wirtschaftlich eingezahlten Capitals, und ehe noch die Bahn den Betrieb übergeben worden war, erzielten sie für ihre Aktionen an der Börse einen Gewinn von 40 Prozent. Diese Leute sind also auf alle Fälle gedacht, und wenn die Bahn eröffnet wird, sich nicht bezahlt, das Papier im Werthe sinkt und der Sheriff endlich die ganze Geschichte unter den Hammer bringt, so haben jedenfalls sie nichts dabei verloren. Unschuldige Lämmer, welche die Scheinwährung aufgekauft haben, müssen die Rechte begehn.

Der grausame und zugleich niedrigeartige Schwund dieser Art ist in Quincy, Ill., geplant worden. Er besteht in dem Vorholz, eine Bahn zu bauen, die einerseits von Quincy nach Cincinnati, andererseits von demselben Punkte nach Bismarck, Dakota, von da nach British-Columbia laufen und angeblich den Zweck haben soll, die Gezeite-Bucht am atlantischen mit dem Puget-Sund am Stillen Ocean zu verbinden. Eine Notwendigkeit für dieses Projekt liegt nicht vor. Illinois, Indiana und Ohio haben auf der in Aussicht genommenen Strecke bereits so viele Bahnen, daß es schwer sein dürfte, Platz für eine neue zu finden. In Iowa, Minnesota und Dakota dem Berufe zuvorbestimmt, und es mag noch sehr lange dauern, ehe sie sich begähnen. Unter so hohen Umständen 1800 bis 2000 Meilen neue Schienen legen zu wollen, kann nur Leuten einfallen, die ihr eigenes Capital nicht daran wagen, und solche Leute sind die Gründer wahnsinnig.

Sie haben unter dem Titel „Grand

Continental Railway Company“ eine Gesellschaft mit dem nominalen Capitalbestande von \$35,000,000 gebildet, aber höchstens 5 Prozent davon eingebracht. Dann wird natürlich eine Konstruktionsgesellschaft gegründet werden, mit der die ursprüngliche Gesellschaft einen Baucontract abschließen wird. Im Berufe derselben werden Schuldenscheine im Betrage von \$50,000,000 ausgegeben, woraus natürlich der Capitalbestand der Gesellschaft auf denselben Betrag erhöht werden wird. Die Bahn wird mit einem Aufwande von \$1 in Bonds für je \$1 daar gebaut, und die Bonds kommen auf den Markt. Sofort bildet sich eine Combination, die sie auf den verschiedenen Börsen einführt, von Tag zu Tag steigen oder fallen die Börsen, die Verkäufe werden in den Beziehungen gemeldet, die Ausflüsse als glänzend geschildert, und nach und nach finden sich gläubige Seelen, die \$500 oder \$5000 in „Grand Continental Stad“ anlegen. Sobald die 80 oder 100 Millionen in Bonds und Aktionen vom Publicum zu 50 bis 60 Prozent vom Nominalwerthe ausgeholt sind, steht es da her, daß die Bahn ein Umding ist. Die Börsen fallen auf lächerlich niedrige Ziffern herunter, und wenn nicht die Gesellschaft die Bonds, für die sie 50 Millionen erbat hat, zu 5 Millionen wieder aufstaut und die Komodie wiederholzt, gelangt die Bahn in die Hände eines Massenbewalters und wird schließlich zu einem Preise losgeschlagen, der den ungünstigen Aktionären die Haare zu Berge stehen macht. Die Gründer aber und die Contractoren, welche das Geld in ihrer Tasche haben, sehen der Katastrophe ruhig entgegen.

Nichts begünstigt so sehr die Anfannung des Nationalvermögens in den Händen Weniger, als die Erzeugung von Scheinwerten. Sie sind die Karten, mittels deren gewandte Spieler dem Publicum das Geld aus der Tasche lassen. Die Spielsucht aber, das Bestreben, mühselig reich zu werden, ist leider so vorherrschend, daß alle Wachungen gegen den Schwund vergesslich sind. Ohne Zweifl wird auch die „Grand Continental Railway Co.“ Erfolg haben, und durch diesen ermüht, werden andere Capitalisten den Beispiel dieser Gründer folgen. Dann kommt der Krach. Derselbe trifft leider die Schwinder am wenigsten, sieht aber alle Industrien in Mitleidenschaft, denen durch den Handel mit Scheinwerten das Capital entzogen worden ist. Durch die täusische und ungefundene Steigerung gewisser Betriebsfähigkeiten trügt der unruhige Bausubstand ebenso viel zur Herbeiführung der sogenannten Handelskrisen bei.

**Französische Frauen.**  
Ein scharfer Beobachter sozialer Verhältnisse vertheidigt im „London Globe“ die französischen Frauen gegen den Vorwurf der Frivolität, Faulheit und übermäßigen Vergnügungssucht. Die französische Frau sagt er, sie hat nur die Mittelklasse, nicht aber das Proletariat oder die Aristokratie im Auge, — ist sich nicht das, was sie kostet. Wenn sie sich amüstet will, läßt sie allerdings alle Sorge zu Hause und zieht sich dem Vergegenstellt ist sie eine fleißige und ernste Arbeiterin. Sie hat den Wohlstand Frankreichs mitgebracht durch ihre Teilnahme an allen Lebenszweigen, von denen sie nicht durch natürliche Hindernisse abgeschlossen wird.

Ihr Charakter ist nicht tief angelegt, doch besitzt sie Unabhängigkeit geistig, nicht wahr sorgfältig, sondern nicht anfangs, sondern nicht später, nicht sie selbst die Bahn eine Wohlthat werden soll. Fehlt er, so ist das Capital und die Arbeitskraft verloren, deren Aufwand zu ihrer Erbauung notwendig war. Anstatt das Land zu bereichern, hat sie einen Theil seines Reichtums entzogen und die Bewohner des Landes entzogen und die Verwendung derselben in nützlichen Zweigen der Industrie verhindert. Eine Bahn lediglich zu zweckentfremdeten Zwecken, zur Bereicherung einzelner Personen, ist ein Verbrechen am Volk.

Leider kann nicht gelehnt werden, daß wir Wiederholungen des Jan Coopers Schwundes entgegensehen, der im Jahr 1873 den Krach beschleunigte. Es sind bereits Bahnen gebaut worden, deren Begründer nur die Absicht hatten, die Aktionen möglichst zu vermehren, zu schwundhaften Preisen auf den Markt zu bringen und das Publicum zu betrügen.

In einem Falle erhielten die Gründer \$50,000 in Papier für je \$13,333 wirtschaftlich eingezahlten Capitals, und ehe noch die Bahn den Betrieb übergeben worden war, erzielten sie für ihre Aktionen an der Börse einen Gewinn von 40 Prozent. Diese Leute sind also auf alle Fälle gedacht, und wenn die Bahn eröffnet wird, sich nicht bezahlt, das Papier im Werthe sinkt und der Sheriff endlich die ganze Geschichte unter den Hammer bringt, so haben jedenfalls sie nichts dabei verloren. Unschuldige Lämmer, welche die Scheinwährung aufgekauft haben, müssen die Rechte begehn.

Der grausame und zugleich niedrigeartige Schwund dieser Art ist in Quincy, Ill., geplant worden. Er besteht in dem Vorholz, eine Bahn zu bauen, die einerseits von Quincy nach Cincinnati, andererseits von demselben Punkte nach Bismarck, Dakota, von da nach British-Columbia laufen und angeblich den Zweck haben soll, die Gezeite-Bucht am atlantischen mit dem Puget-Sund am Stillen Ocean zu verbinden. Eine Notwendigkeit für dieses Projekt liegt nicht vor. Illinois, Indiana und Ohio haben auf der in Aussicht genommenen Strecke bereits so

viel Bahn, daß es schwer sein dürfte, Platz für eine neue zu finden. In Iowa, Minnesota und Dakota dem Berufe zuvorbestimmt, und es mag noch sehr lange dauern, ehe sie sich begähnen. Unter so hohen Umständen 1800 bis 2000 Meilen neue Schienen legen zu wollen, kann nur Leuten einfallen, die ihr eigenes Capital nicht daran wagen, und solche Leute sind die Gründer wahnsinnig.

Sie haben unter dem Titel „Grand

Continental Railway Company“ eine Gesellschaft mit dem nominalen Capitalbestande von \$35,000,000 gebildet, aber höchstens 5 Prozent davon eingebracht. Dann wird natürlich eine Konstruktionsgesellschaft gegründet werden, mit der die ursprüngliche Gesellschaft einen Baucontract abschließen wird. Im Berufe derselben werden Schuldenscheine im Betrage von \$50,000,000 ausgegeben, woraus natürlich der Capitalbestand der Gesellschaft auf denselben Betrag erhöht werden wird. Die Bahn wird mit einem Aufwande von \$1 in Bonds für je \$1 daar gebaut, und die Bonds kommen auf den Markt. Sofort bildet sich eine Combination, die sie auf den verschiedenen Börsen einführt, von Tag zu Tag steigen oder fallen die Börsen, die Verkäufe werden in den Beziehungen gemeldet, die Ausflüsse als glänzend geschildert, und nach und nach finden sich gläubige Seelen, die \$500 oder \$5000 in „Grand Continental Stad“ anlegen. Sobald die 80 oder 100 Millionen in Bonds und Aktionen vom Publicum zu 50 bis 60 Prozent vom Nominalwerthe ausgeholt sind, steht es da her, daß die Bahn ein Umding ist. Die Börsen fallen auf lächerlich niedrige Ziffern herunter, und wenn nicht die Gesellschaft die Bonds, für die sie 50 Millionen erbat hat, zu 5 Millionen wieder aufstaut und die Komodie wiederholzt, gelangt die Bahn in die Hände eines Massenbewalters und wird schließlich zu einem Preise losgeschlagen, der den ungünstigen Aktionären die Haare zu Berge stehen macht. Die Gründer aber und die Contractoren, welche das Geld in ihrer Tasche haben, sehen der Katastrophe ruhig entgegen.

Wie wäre es daher, wenn die Erdbeben nicht unterirdisch, sondern atmosphärisch Ursprungs wären? Derartige Erdbebenungen ereignen sich am häufigsten, wenn der barometrische Druck bedeutenden Schwankungen ausgesetzt ist. Wenn das Barometer über einem Lande von der Größe Australiens um einen Zoll steigt, so drückt der vermehrte Zustand den ganzen Continent um 2 bis 3 Zoll herab, während auf der Meerestrasse die Herabdrückung einen Fuß und mehr beträgt. Diese Preßung genügt die Gluthmassen im Innern der Erde läßt die leichter an irgend einem Punkte die Erdbeben ausdehnen und, da diese Ausdehnung plötzlich und ungestüm vor sich geht, so stößt und dröhnt die Erde in wellenförmige Bewegungen über und betoßt Spalten und Risse. Wie wir erwähnten, in die

Erdbeben ist bekanntlich elastisch, ungefähr wie ein hoher Gummiball. Wird diese Rinde an einer Stelle zusammengezogen, so dämmert sie sich an einer anderen Stelle entsprechend auf.

Wie wäre es daher, wenn die Erdbeben nicht unterirdisch, sondern atmosphärisch Ursprungs wären? Derartige Erdbebenungen ereignen sich am häufigsten, wenn der barometrische Druck bedeutenden Schwankungen ausgesetzt ist. Wenn das Barometer über einem Lande von der Größe Australiens um einen Zoll steigt, so drückt der vermehrte Zustand den ganzen Continent um 2 bis 3 Zoll herab, während auf der Meerestrasse die Herabdrückung einen Fuß und mehr beträgt. Diese Preßung genügt die Gluthmassen im Innern der Erde läßt die leichter an irgend einem Punkte die Erdbeben ausdehnen und, da diese Ausdehnung plötzlich und ungestüm vor sich geht, so stößt und dröhnt die Erde in wellenförmige Bewegungen über und betoßt Spalten und Risse. Wie wir erwähnten, in die

Erdbeben ist bekanntlich elastisch, ungefähr wie ein hoher Gummiball. Wird diese Rinde an einer Stelle zusammengezogen, so dämmert sie sich an einer anderen Stelle entsprechend auf.

Wie wäre es daher, wenn die Erdbeben nicht unterirdisch, sondern atmosphärisch Ursprungs wären? Derartige Erdbebenungen ereignen sich am häufigsten, wenn der barometrische Druck bedeutenden Schwankungen ausgesetzt ist. Wenn das Barometer über einem Lande von der Größe Australiens um einen Zoll steigt, so drückt der vermehrte Zustand den ganzen Continent um 2 bis 3 Zoll herab, während auf der Meerestrasse die Herabdrückung einen Fuß und mehr beträgt. Diese Preßung genügt die Gluthmassen im Innern der Erde läßt die leichter an irgend einem Punkte die Erdbeben ausdehnen und, da diese Ausdehnung plötzlich und ungestüm vor sich geht, so stößt und dröhnt die Erde in wellenförmige Bewegungen über und betoßt Spalten und Risse. Wie wir erwähnten, in die

Erdbeben ist bekanntlich elastisch, ungefähr wie ein hoher Gummiball. Wird diese Rinde an einer Stelle zusammengezogen, so dämmert sie sich an einer anderen Stelle entsprechend auf.

Wie wäre es daher, wenn die Erdbeben nicht unterirdisch, sondern atmosphärisch Ursprungs wären? Derartige Erdbebenungen ereignen sich am häufigsten, wenn der barometrische Druck bedeutenden Schwankungen ausgesetzt ist. Wenn das Barometer über einem Lande von der Größe Australiens um einen Zoll steigt, so drückt der vermehrte Zustand den ganzen Continent um 2 bis 3 Zoll herab, während auf der Meerestrasse die Herabdrückung einen Fuß und mehr beträgt. Diese Preßung genügt die Gluthmassen im Innern der Erde läßt die leichter an irgend einem Punkte die Erdbeben ausdehnen und, da diese Ausdehnung plötzlich und ungestüm vor sich geht, so stößt und dröhnt die Erde in wellenförmige Bewegungen über und betoßt Spalten und Risse. Wie wir erwähnten, in die

Erdbeben ist bekanntlich elastisch, ungefähr wie ein hoher Gummiball. Wird diese Rinde an einer Stelle zusammengezogen, so dämmert sie sich an einer anderen Stelle entsprechend auf.

Wie wäre es daher, wenn die Erdbeben nicht unterirdisch, sondern atmosphärisch Ursprungs wären? Derartige Erdbebenungen ereignen sich am häufigsten, wenn der barometrische Druck bedeutenden Schwankungen ausgesetzt ist. Wenn das Barometer über einem Lande von der Größe Australiens um einen Zoll steigt, so drückt der vermehrte Zustand den ganzen Continent um 2 bis 3 Zoll herab, während auf der Meerestrasse die Herabdrückung einen Fuß und mehr beträgt. Diese Preßung genügt die Gluthmassen im Innern der Erde läßt die leichter an irgend einem Punkte die Erdbeben ausdehnen und, da diese Ausdehnung plötzlich und ungestüm vor sich geht, so stößt und dröhnt die Erde in wellenförmige Bewegungen über und betoßt Spalten und Risse. Wie wir erwähnten, in die

Erdbeben ist bekanntlich elastisch, ungefähr wie ein hoher Gummiball. Wird diese Rinde an einer Stelle zusammengezogen, so dämmert sie sich an einer anderen Stelle entsprechend auf.

Wie wäre es daher, wenn die Erdbeben nicht unterirdisch, sondern atmosphärisch Ursprungs wären? Derartige Erdbebenungen ereignen sich am häufigsten, wenn der barometrische Druck bedeutenden Schwankungen ausgesetzt ist. Wenn das Barometer über einem Lande von der Größe Australiens um einen Zoll steigt, so drückt der vermehrte Zustand den ganzen Continent um 2 bis 3 Zoll herab, während auf der Meerestrasse die Herabdrückung einen Fuß und mehr beträgt. Diese Preßung genügt die Gluthmassen im Innern der Erde läßt die leichter an irgend einem Punkte die Erdbeben ausdehnen und, da diese Ausdehnung plötzlich und ungestüm vor sich geht, so stößt und dröhnt die Erde in wellenförmige Bewegungen über und betoßt Spalten und Risse. Wie wir erwähnten, in die

Erdbeben ist bekanntlich elastisch, ungefähr wie ein hoher Gummiball. Wird diese Rinde an einer Stelle zusammengezogen, so dämmert sie sich an einer anderen Stelle entsprechend auf.

Wie wäre es daher, wenn die Erdbeben nicht unterirdisch, sondern atmosphärisch Ursprungs wären? Derartige Erdbebenungen ereignen sich am häufigsten, wenn der barometrische Druck bedeutenden Schwankungen ausgesetzt ist. Wenn das Barometer über einem Lande von der Größe Australiens um einen Zoll steigt, so drückt der vermehrte Zustand den ganzen Continent um 2 bis 3 Zoll herab, während auf der Meerestrasse die Herabdrückung einen Fuß und mehr beträgt. Diese Preßung genügt die Gluthmassen im Innern der Erde läßt die leichter an irgend einem Punkte die Erdbeben ausdehnen und, da diese Ausdehnung plötzlich und ungestüm vor sich geht, so stößt und dröhnt die Erde in wellenförmige Bewegungen über und betoßt Spalten und Risse. Wie wir erwähnten, in die

Erdbeben ist bekanntlich elastisch, ungefähr wie ein hoher Gummiball. Wird diese Rinde an einer Stelle zusammengezogen, so dämmert sie sich an einer anderen Stelle entsprechend auf.

Wie wäre es daher, wenn die Erdbeben nicht unterirdisch, sondern atmosphärisch Ursprungs wären? Derartige Erdbebenungen ereignen sich am häufigsten, wenn der barometrische Druck bedeutenden Schwankungen ausgesetzt ist. Wenn das Barometer über einem Lande von der Größe Australiens um einen Zoll steigt, so drückt der vermehrte Zustand den ganzen Continent um 2 bis 3 Zoll herab, während auf der Meerestrasse die Herabdrückung einen Fuß und mehr beträgt. Diese Preßung genügt die Gluthmassen im Innern der Erde läßt die leichter an irgend einem Punkte die Erdbeben ausdehnen und, da diese Ausdehnung plötzlich und ungestüm vor sich geht, so stößt und dröhnt die Erde in wellenförmige Bewegungen über und betoßt Spalten und Risse. Wie wir erwähnten, in die