

In dem flächigsten fließenden Ueber-
schwemmungsgebiete.

Es ist noch am 11. von. Mon. sehr traurig aus. Im fließenden Kreisamt Großgerau, schreibt die „Alln. Ztg.“, welches mit Ausnahme einiger kleinen Stellen ganz überflutet war — eine von fließendem Ueberflutungen nach Er-feldes gezogen Linie zeigt die Grenze des Hochwassers an. — Es ist besonders schwer, zu den theils überfluteten ge-wesenen, theils noch überfluteten Dörfern Bismarck, Gernsheim, Al-heim, Trebur, Wallersheim, Gerns-heim, Dornheim und Leeseim zu gelan-gen. Während im Kreisamt Bensheim Wind und Wellenschlag das Fortschreiten des größten Theils der Seefahrten ein-stellen noch verhindert haben, kann man von Großgerau aus kaum mehr im Ra-chen und ebenso wenig mit Wagen oder zu Fuß zu den nach dem Rheine zu ge-legenden Ortschaften gelangen. Man hat bald nach, bald nach zu benutzen und dabei noch häufig den Kahn über Dämme und Untiefen hinüberzuheben. Glück-licherweise ist die Zahl der unter solchen Schwierigkeiten mit Lebensmitteln und Kleibern zu vergebenden Personen nicht gerade sehr groß, da die meisten sich nach Großgerau und anderen wasserfreien Ortschaften geflüchtet haben. Groß-gerau allein hat nicht weniger als 600 Leute aus Alheim, Gernsheim, und an-deren Dörfern aufgenommen.

Dem Kreis Großgerau gegenüber stand auf der linken Rheinseite das Wä-fer bis zu den Bergen von Oppenheim, Bodenheim und Laubenheim, ist aber gegenwärtig gerade dort schon fast ge-fallen. Wie für die bairische Pfalz Speier und Mannheim die Centralpuncte für die Unterfluthungsmassnahmen sind, so besteht für die überfluteten hiesigen Landstriche ein Central-Punkt in Darmstadt. Es haben sich aber auch in Großgerau, Oppenheim u. i. w. Co-mites gebildet, denen Unterfluthungsel-len zugeführt werden können. Und diese Unterfluthungsgelder bilden selbst-verständlich neben den Nachrichten über das Fallen des Wassers fast den einzigen Gesprächsstoff. Die zurückgebliebenen menschlichen Bewohner der noch unter Wasser stehenden Ortschaften haben da-gegen ängstlich nach Nahrung für sich und nach jedem Kain aus, der ihnen vielleicht erndigend würde, ihrem in der Nähe oder wo sonst immer unterge-brachten Vieh Nahrung zu bringen. Nicht verschanden sieht es in jenen Dör-fern, wie z. B. Bismarck, Bismarck, Bismarck u. i. w., aus, die zum Theil schon wieder trocken gelegt sind. Auch dort leiden Menschen und Vieh, wenn auch nicht mehr durch Mangel an Nahrung, so doch durch Mangel an reinlichem und gesundem Trinkwasser, durch die allgemeine Ungemüchlichkeit der Ver-hältnisse, durch die Schwierigkeit, ja, beinahe Unmöglichkeit, Vieh zu be-ziegen, und hunderterelei andere kleine Umstände. Auch macht sich gerade in diesen, erst kürzlich vom Wasser befreiten Ortschaften eine gewisse augenfällige De-moralisation bemerkbar, die wohl im Anblick des Elends, für dessen Bewälti-gung die eigenen Kräfte unzureichend er-scheinen, in dem Arbeitsmangel der Män-ner und dem fehlenden Schulzwang für die Kinder ihren Grund hat.

Von den Eisenbahnen des Ueber-schwemmungsgebietes sind noch nicht wie-der dem Verkehr übergeben die Strecken Ludwigshafen - Frankenthal, Gerns-heim - Trebur, Langenlonsbach - Mainz, Bismarck-Lauterbach, Nassenheim-Mainz, Gernsheim-Bismarck, Worms-Darmstadt (Nied.-Bahn), Mannheim - Gerns-heim - Großgerau und einige Secundär-linien des Kreises Bensheim.

Der englische Schiffbau in 1882.

Das vergangene Jahr war das er-folgreichste in der Geschichte der engli-schen Schiffbau-Industrie. Allein in den Bauhäfen am Clyde wurden 297 Fahrzeuge mit einem Gehalte von 397,140 Tonnen fertig gestellt, 54,326 Ton-nen mehr als in 1881. Die Schiffe, die in England Nordost-Richtung, sowie diejenigen am Tyne, Wear, Tees und Humber lieferten 333 Schiffe mit einem Gehalte von 553,985 Tonnen. Vor 25 Jahren nahm Sunderland an dem Wear den ersten New York den zweiten Rang in der Welt in der Her-stellung von Schiffen ein. Der Clyde hat dem Wear den Rang abgelaufen, und New York verdient in Anbetracht dieser Manufaktur England gegenüber kaum mehr der Erwähnung. Die Verwendung von Eisen als Baumaterial hat das Holz fast in erster Linie den Verlust des amerikanischen Schiffbaues verur-sacht. Gegenwärtig sind am Clyde über 50,000 Mann im Schiffbau beschäftigt, sie sind die best bezahlten Arbeiter Eng-lands, und die vorhandenen Arbeits-stellen reichen zur Erledigung der einge-henden Bestellungen auf Schiffe nicht aus. Bis zu der Zeit, da Eisen das Holz verdrängte, beschäftigte uns unser vortheilhaftes und billiges Material zum Wettbewerb mit Nordamerika, auf dessen vier bedeutendsten, nordatlantischen Werften im vorigen Jahre nur je ein hiesiges Schiff gebaut wurde. Dampfmaschine verdrängen die Segelschiffe in ähnlicher Weise von den Meeren, wie die eisernen und — in neuerer Zeit — stählernen die hölzernen. Von den 333 im vorigen Jahre an der englischen Nordost-Richtung gebauten Fahrzeugen waren nur 11 Segelschiffe. Der Bedarf an Maschinen für Dampfkan für sein Zeit nicht gedeckt werden. Am Clyde ist im vorigen Jahre die Nachfrage nach Segelschiffen ge-legen; es wurden 44 gegen 24 im Jahre 1881 gebaut; der Gehalt der Segel-schiffe ist in fortwährender Zunahme be-

griffen und betrug in England im vor-igen Jahre durchschnittlich 1,540 Tonnen gegen 1,491 in 1881. Nach vor 12 Jahren befuhren ebenso viele Segel-schiffe die Meere, ein Jahr nach der Eröffnung des Suez-Canals bilden die Segelschiffe nur noch den zehnten Theil aller Fahrzeuge. Im Jahre 1880 wurde nur noch der dreizehnte Theil des Gesamt-Tonnengehaltes in Segel-schiffen befördert. Für 1883 sind mehr Segelschiffe bestellt, als seit Jahren.

Alle Fortschritte der Schiffbaukunst haben eine Abnahme der Unglücksfälle auf den Meeren nicht zur Folge gehabt. 1882 kamen 1,790 Schiffebrüche vor, von denen über die Hälfte britische Fahrzeuge betrafen. Unter den letzteren befanden sich 226 Dampfer, also annähernd soviel als 1882 am Clyde vom Stapel liefen. 4,129 Menschenleben kamen 1882 bei Schiffbrüchen um, seit 1878 20,762. Von den eisernen und stählernen Schif-fen hatte man eine Verminderung der Unglücksfälle erwartet, dieselben sind je-doch in dieser Beziehung den hölzernen Fahrzeugen nicht entfernt überlegen. Der „London Engineering“ liefert einen Artikel über die leicht zu verringende Gefährlichkeit der Seereisen mit folgen-den Worten: „So lange es die Bestim-mung der Schiffe ist, ihren Eigentümern möglichst hohe Dividenden abzuwerfen, wird die Schiffahrt nie den Grad von Sicherheit erreichen, den ihr Wissenschaft und Erfahrung zu verleihen im Stande sind. Die Erfahrungen auch derjenigen Compagnien, welche ihre Schiffe in Selbst-Versicherung haben und bei denen man daher besondere Sorgfalt voraus-setzen sollte, beweisen, daß die Mehrzahl aller Unfälle auf Ursachen zurückzufüh-ren ist, die leicht hätten vermieden wer-den können.“

Eisenbahnen.

Wahrscheinlich im Auftrage der Ma-napolitan ist ein längerer Zeitungs-artikel ausgearbeitet worden, der den Beweis liefern soll, daß es ebenso ungerecht als thöricht sein würde, die Eisenbahnen irgend welchen geistlichen Beschränkun-gen zu unterwerfen. Er ist entschieden geistvoll geschrieben und enthält eine Menge so geschickter Trugschlüsse, daß es nicht immer leicht ist, seinen Folgen-geun zu entkommen. Es giebt jetzt, hißt es da, 115,000 Meilen Eisenbah-nen in den Ver. Staaten, die mehr als \$5,000,000,000 gekostet haben, von ver-wässerten Aktien ganz abgesehen. Be-zeichnend ist es schon, daß die ver-wässerten Aktien, die fünfjährigen „Prioritäten“ und Bonds ganz mit Schwestern über-gangen werden sollen, obwohl sie doch verzinst werden müssen, und zwar vom Volke. Im Jahre 1881, wird dann fortgesetzt, beschäftigten diese Bahnen heim Bau und Betrieb 1,600,000 Mann, d. h. den siebenten Theil aller erwachse-nen männlichen Personen in den Ver. Staaten. Sie gaben in demselben Jahre \$450,000,000 für Löhne und Material aus, woraus sich auf ihre ungeheure wirtschaftliche Bedeutung schließen läßt. Die Bahnen beförderten im Jahre 1881 nicht weniger als 350,000,000 Tons Fracht, zum größten Theil Nahrungs-güter und Futtermittel und Stapelartikel, die von der großen Masse des arbeitenden Volkes gebraucht werden. „Folglich“ ist es klar, daß die Wohlthaten der Ei-senbahnen nicht einer privilegierten Classe, sondern dem Volke zu Gute kommen.

Wiederum wird da verschwiegen, ob diese Wohlthaten von den uneigennützi-gen Wohlthätern nicht billiger geliefert werden könnten, wenn letztere nicht bei der Gründung, an den Constructionen, gesellschaftlichen, durch nachherige Aktien-verwässerung und endlich durch Pools solche ungeheure Profite machten, daß sie in wenigen Jahren labelsche Reichthü-mer erwerben und sich zu Herren des ganzen Landes emporzuschwingen können. Es wird vielmehr der Schluss gezogen, daß ein Geschäft von solchem Umfange, von so allgemeinem Nutzen, um seinen Preis in seiner „freien Entwicklung“ ge-stört werden sollte. Andere Leute be-haupten freilich, daß man es gerade des-halb überwachen müsse, weil es in die wirtschaftliche Existenz eines jeden Staatsbürgers eingreift und von der Wohlfahrt der Gesamtheit nicht zu trennen ist. Gerade weil der Preis der zum Leben unentbehrlichen Artikel von den Eisenbahnen abhängt, sollte es nicht in das Belieben der letzteren gestellt sein dürfen, ihn zu regeln.

Doch der Verfasser des Artikels ver-seht nicht, aus dem schlechten Erfolge des französischen Staats-Bahnbetriebs er-klären auf den Nachtheil staatlicher Ein-mischung oder Controle überhaupt zu schließen, ohne allerdings die naheliegen-den Gründe für den erwähnten Mißer-folg anzugeben, und zweitens statisch nachzuweisen, daß mit dem zunehmenden Verkehr unter der Herrschaft des freien Wettbewerbs die Raten für Personen- und Frachtförderung beständig v er-mindert worden sind. Als Autorität hierfür bringt er Herrn Atkinson bei, der gesagt habe, daß der Unter-schied zwischen den wirklichen Einnäh-men der Bahnen im Jahre 1881 und denen, die sie gehabt hätten, falls die Raten des Jahres 1868 beibehalten wor-den wären, \$100,000,000 mehr betragen haben würde, als die Summen aller directen und indirecten Bundes-, Staats- und Gemeindesteuern, die im Jahre 1881 vom Volke bezahlt wurden. Und da das etwas unbestimmt klingt, so wird auch bald eine Tabelle beigebracht, welche ei-nen Ueberblick über den Verkehr und die Einnahmen der vierzigsten aller Mono-pole, der Pacificbahnen zu geben ver-mocht. Aus dieser Tabelle geht u. A. hervor, daß die Central Pacific im Jahre 1872, wenn man sich die Zahl aller Pa-sagiere als nur eine Meile zurückgerech-net, 106,120,000 Passagiere u. 190,510,000 Tons Fracht beförderte. Für die Pa-sagiere nahm sie \$4,065,210 ein oder 3.83 Cents auf den Passagier und die Meile, für die Fracht erhielt sie \$6,967,445 oder 3.66 Cents auf die Tonne und Meile. 1881 beförderte sie 218,117,260 Passagiere, also mehr als deu-

belit so viel wie im Jahre 1872, und 733,255,880 Tonsen Fracht, also fast fünfmal mehr der eisenbahnfähigen Zahl. Sie nahm aber für Passagiere nur \$4,692,328, also 65 Prozent mehr, und für Fracht nur \$15,842,139 oder 112 Pro-cent mehr ein. Folglich hat sie sich nicht die Lasten des Publikums verringert.

Als Antwort darauf genügt schon die eine Angabe, daß der Unterschied zwi-schen den Netto-Einnahmen, d. h. im Gewinn, vollkommen überlegen wird. Wäre er erwähnt worden, so würde es sich zeigen, — wiederum von den verlässlichen Acten ganz abgesehen, — daß die Bahn im Jahre 1881 u. n. v. er hält in sich mehr „ver-dienst“ hat, als im Jahre 1872. Es geht schon daraus hervor, daß sie im er-sten Jahre 1176 Meilen, im letzten 2707 Meilen im Betriebe hatte, denn Jedermann weiß, daß die Betriebskosten nicht im Verhältnisse zur Zunahme der Meilenzahl steigen. Die Raten wurden gerade immer so hoch gehalten, daß die Producten der veränderten Waren noch bestehen konnten. Man nahm den Frachtm. u. i. w. so viel ab, „als sie vertragen konnten“, wie der Kunstaus-druck lautet, und nannte das, die un-erschütterliche Gesetze des Handels“. Was endlich den Differentialtarif anbelangt, den der Verfasser ebenfalls verteidigt, so ist zu bemerken, daß er in der Anwen-dung seitens amerikanischer Eisenbahnen aller Vernunft in's Gesicht schlägt. Wenn entferntere Ortschaften nicht nur zu gleichen Preisen, wie die nächstliegen-den, sondern sogar zu billigeren ihre Waren nach der Seefläche schaffen kö-nnen, so ist das kein Ausgleichsmaß mehr, sondern eine ganz willkürliche Maß-nahme. Allerdings könnten die Pro-ducte des fernen Westens nicht mit den asiatischen in Wettbewerb treten, wenn die Frachtraten im Verhältnisse zur Entfer-nung gleich hoch wären, aber das beweist nicht, daß einzelne Ortschaften oder Per-sonen besonders begünstigt werden sollten.

Eine reise nach Ost.

Obwohl wahrscheinlich ist auch in Hawaii die Presse der Ausbreitung der öffentlichen Meinung. Die Zeitungen in Honolulu nun wüßten den amerikanischen Zustän-den und Verhältnissen eine größere Auf-merksamkeit und mehr Raum als den Angelegenheiten des eigenen Königrei-ches. In Betreff der in Washington angeführten Kündigung des Handels-vertrages bemerkt das in Honolulu im englischer Sprache erscheinende Journal, daß eine fernere geistliche Einwirkung des Reichthums nur möglich sei, wenn der Vertrag fortbestünde oder ein noch viel innigerer Anschluß an die Ver. Staaten an dessen Stelle trete. „In den sechs Jahren, seit welchen der Ver-trag in Kraft ist, ist Hawaii bereits fast eine Colonie der Ver. Staaten ge-worden. Alle seine wichtigsten Inter-esen drängen es näher an Amerika, sein Handel erstreckt sich nach Amerika, seine Sympathien gehören dem amerikani-schen Volke. Der Kaiser des Königs, Herr Judd, ist ein Amerikaner und er weiß in Folge seiner genauen Bekannt-schaft mit unsern Verhältnissen, daß die Bevölkerung von Hawaii nichts schnel-ler wünscht, als durch noch innigere Bande, als der Vertrag ist, mit Amerika verbunden zu werden.“

Herr Judd ist durch diese Vernunft auf ihn seitens einer unter der Nase seines Herrn, des Königs, erscheinenden Zeitung jedenfalls einermäßen in Ver-legenheit gekommen, hat aber selber noch nicht — wenigstens nicht öffent-lich — erklärt, daß für ihn als Reichstän-gler und Mensch der Souverän der Inbegriff von Land, Staat, Volk, Glück und Freiheit, daß Glückseligkeit und Volkswohl identisch ist.

Ferner gefallen sich die Zeitungen in Hawaii im Hervorheben der Ähnlich-keiten zwischen amerikanischen und ha-waianischen Verhältnissen. „Das Gerichts-wesen ist daselbe wie der Ver. Staaten; im Anlageverfahren besteht es in Hawaii: „Rex“ gegen Ah Ehin, in den Verein. Staaten „People“ gegen Ah Ehin, das ist der ganze Unterschied; selbst auf die „emotional insanity“ fallen unsere Juristen gerade so gerne herein, wie die amerikanischen. Und was ist „Rex“ in Hawaii? Drei Buchstaben und jährlich \$22,000.“

Welche Veränderungen würden nun auf den Sandwich-Inseln vorgehen, wenn dieselben wirklich den Herzens-wunsch der Bevölkerung erfüllt seien und amerikanische Colonien werden sollten? Wie schon bemerkt, beträgt die Civilis-tische des Königs \$22,000. Ein Europäer wird vielleicht für eine so unbedeutende Summe den Ausdruck „Civilisirt“ nicht für angemessen erachten. Trotzdem ist er der einzig richtige, denn Civilisirt ist der einzige Gedanke, für den eine Ge-genseitigkeit nicht erwartet wird; für das Gefühl muß in der Regel etwas, für den Lohn muß immer viel geleistet oder we-nigstens gethan werden. Für den vier-ten Theil der Civilisirt könnte sich das Volk von Hawaii einen wirklichen und einen Vice-Gouverneur halten. An Stelle der bewaffneten, aber wegen Geld-mangels noch nicht nach preiswürdigen Muster uniformirten Kanaken würde Dunkel Sam ein paar Compagnien sei-nes herrlichen Kriegsheeres nach den Inseln schicken und für dieselben ein paar Forts errichten. Hierbei würde die einzige Frage von einiger Schwie-erigkeit sein, ob man einem unserer Kriegsschiffe Menschenleben für eine so lange Reise anvertrauen darf. Die obersten richterlichen Beamten würde nicht mehr der Rex, sondern unser Prä-sident ernennen. Das gegenwärtige Oberhaus in Hawaii würde zu einem Senate, das Parlament zum Represen-tantenhaus der Legislatur werden. Die Kosten der diplomatischen Vertretung im Auslande würden geteilt und aus dem hawaianischen Geländen in Washington würde ein Delegat mit Sitz im Congreß und bezahlt aus der Tasche Dunkel Sams. Die Verwaltung der Territorien der Ver. Staaten kann jeder Colonie-Ver-waltung als Muster dienen und ist inso-fern besser als die englische, als sie der

Colonie, die man Territorium nennt, einen Vertreter im Congreß gestattet. Unter dem Schirme und Schutze der Constitution würde die Colonie ihre An-gelegenheiten selbst verwalten, sich ihre Gesetze selbst geben. Die Ver. Staaten haben zunächst kein Interesse an ir-gend welcher Annexion. Jedes es ist doch sicher nur eine Frage der Zeit, ob Hawaii eine amerikanische, englische oder französische Colonie wird. Den Ver. Staaten liegt Hawaii am nächsten und als amerikanische Colonie würde es sich am meisten eignen. Ist das ameri-kanische Volk geneigt, Hawaii als Colo-nie zu acceptiren, so braucht es diese Frucht weder zu schätzen, noch zu be-ziehen, sie fällt ihm rein in den Schoß. Vor der Hand ist jedoch keine „Stimmung“ für auswärtige Colonien vorhanden.

Die Electricität.

Aus Chicago kommt die Kunde von neuen Erfindungen und Verbesserungen auf dem Gebiete der Electricität, deren Befähigung durch die Praxis wir schon in nächster Zeit entgegennehmen können. Herr Elmer A. Sperry, ein bekannter und erfahrener Electricier, ist der glück-liche Entdecker, und zur Ausbeutung seiner Erfindungen ist eben die „Sperry Electric Light, Motor & Car Brake Co. of Chicago“ mit einem bereits aufgetragenen Actien-capital von \$1,000,000 gegründet worden. Ueber die Sperry'sche Methode der elektrischen Be-leuchtung verläuft bis jetzt, daß dieselbe durch einen automatisch wirkenden Ap-parat die Regulierung des elektrischen Stromes durch sich selbst ermöglicht, einen größeren Lichteffect ergibt, als bis-her erzeugt wurde und die Herstellungskosten um 90 Prozent vermindert. Ferner können nach dem Sperry'schen Ver-fahren alle Lampen, welche ihre Electri-cität aus einer und derselben dynamischen Maschine beziehen, einzeln und jede selbstständig für sich angezündet und ausgelöscht werden. Ein dem Gasome-ter ähnliches, aber viel einfacheres In-strument bezieht genau die Quantität der wirklich verbrauchten Electricität, und hierdurch wird eine feinere Sparmaß-nahme in der Anwendung befindlichen Systemen gegenüber erlaubt. Die dy-namischen Maschinen, deren Armaturen, die Leitungen und Lampen werden sämtlich in Chicago hergestellt, und es wurde bereits eine große Anzahl tech-nisch gebildeter und sonstiger Arbeiter engagirt.

Außer zur Beleuchtung wird demnach Electricität als bewegende Kraft in An-wendung kommen. Die dynamischen Motoren werden zunächst die dynami-schen Maschinen in Thätigkeit setzen und erhalten und weiter die für Elevatoren erforderliche bewegende Kraft liefern. Die meisten Straßen - Eisenbahngesell-schaften haben sich mit Herrn Sperry in's Einvernehmen gesetzt, und sobald als möglich soll eine der Straßenbahnen mittels Electricität in Betrieb gesetzt werden.

Vom Patente.

„Tante“ Mary Brown, ein forschendes Dienstmädchen, hat Ende vor. Mon. im Alter von 105 Jahren in Brooklyn; ihre Eltern waren von Sla-venhändlern in Guinea geraubt und nach Amerika gebracht worden; sie hat 65 Jahre in einer und derselben Familie gedient.

Die Klagen über überfüllte Tenementhäuser kommen jetzt auch aus Chicago; namentlich in den von Böhmern bewohnten Straßen wohnen die Leute so dicht bei einander, daß es unmöglich ist, die Häuser im Innern aus nur notdürftiger Sauberkeit zu erhalten. Eine Commission des Stadtraths hat die in dichtesten bevölkerten Districte einer In-spection unterworfen und empfiehlt die Anwendung von Desinfectionsmitteln in großem Maßstabe, da sonst bei ein-tretendem Thauwetter die Verbreitung ansteckender Krankheiten zu befürchten sei. Zehn Familien wurden nicht selten in Häusern mittlerer Größe gefunden; in sieben kleinen Häusern der Burlington-strasse wohnen 28 Familien mit 131 Personen.

Staat und Kirche sind in Fort Smith, Ark., in Conflict. Dort geistlich des Schlagschlägers auf äußer-liche Art. Die kirchliche Behörde verbot auf Empfehlung des Gesundheits-rathes alle öffentlichen Versammlungen bis auf Weiteres. Der Pastor der protestantischen Episcopalkirche erklärte, er würde den Gottesdienst nicht aussetzen, hielt am vorigen Sonntag Kirche und wurde prompt verhaftet.

Die vier Tage war es fünf-jährig, daß die Oberin des Nonnen-convents in Mandeville, N. H., Mutter Frances Ward Xavier den Schiefer ge-nommen hat. Der Tag wurde nicht nur in der genannten Stadt, sondern in allen Klöstern der „Sisters of Mercy“ festlich begangen, da die Oberin den ge-nannten Orden in Amerika eingeführt hat.

In Monte Carlo sah ein Neuankömmling ein Amerikaner am Rou-lette-Tische. Ein Landemann trat zu ihm und sagte: „Haben Sie schon ge-gelt, daß Gambetta in voriger Nacht gestorben ist?“ — „Welche Zeit?“ — „Sagte 12 Uhr.“ — „Gut, sehen wir 12 Umdrehungen auf die 12.“

Jeder in die Hand. Die Sterbende fuhr mit der Feder zitternd über das Papier. Die Ärzte gaben ihr etwas Wein, und McDowell nahm ihre Hand und vollzog die Unterschrift. Das Pa-pier enthält die Verträge, daß die Potts die gelammte Oase in ein Gut-hum an McDowell für dessen angestrich-ten Dienste übertragen habe. Während des geschäftlichen Vorganges war die Warte-rin der Kranken im Zimmer; dieselbe hat sich damals schlafend gesetzt und wird als Leugner gegen McDowell auftreten.

Im Jahre 1871 wurde die Jazaz Knapp von Fremont, O., wegen Er-mordung seines Bruders zu lebensläng-lichem Zuchthause verurtheilt. Im ver-gangenen Sommer erkrankte er, und der fängstjährige erklärte, der Kert könne tie-niergen Tage mehr leben. Der Gouver-nerne begnadigte in Folge dessen den Verbrecher, damit derselbe im Hause seiner Eltern sterben könne. Nach ein-igen Wochen wurde Knapp wieder ge-sund und brüllte sich damit, er habe sich durch fortgesetztes Verschlucken von Seife eine Entzündung der Eingeweide zugezogen. Er wurde bald wieder der Schreden der ganzen Nachbarschaft und der Gouverneur hat in Folge dessen den Pardon widerrufen. Knapp ist wieder im Zuchthause.

Der Farmer Harper Elad in Hartford Co., Md., besitzt eine inter-essante Sammlung alten Papiergeldes; in derselben befindet sich eine Kassan-anweisung des Staates Delaware aus dem Jahre 1759 über 20 Schilling, sowie eine Note des Staats Maryland aus 1767. Letztere trägt auf der Vorder-seite das Motto: „Crescite et Multi-licamini“ „Seid fruchtbar und mehret Euch“ und auf der Rückseite: „Pis Death to Counterfeit.“

Der farbige Prediger James A. Powell der farbigen Methodistenge-meinde in Lawrence, Mass., ist mit dem ganzen Kirchenvorstand in Höhe von \$450 durchgebrannt.

Im Staate New York ist es bei \$25 Strafe verboten, Freitagen bei der Karnidelltag zu verwenden. Die Roth ist bekanntlich die Mutter der Erfindungen und Wiley Whipple in Spring-port hat eine Kette gezähnt und so abge-richtet, daß dieselbe mit einer Schelle am Schwanz in die Bane der Karndellen geht; die letzteren verlassen ihren fä-heren Bau und der vor demselben stehende Jagdhund, im Nothfalle ein Schuß, macht ihnen den Garau. Wenn kein Karnidell mehr in dem Bau ist, kehrt die Kette freiwillig in ihren Käfig zurück, in dem sie regelmäßig einen Vederbüßten vorfindet.

Unter den neuen chemischen Erfindungen wurde soeben die in Phi-ladelphia gemachte angezeigt — Zucker zu verzeihen (und zwar einen sehr süßen) aus Benzoe - Schwefel-Amid, welches seinerseits aus Kohlenäther bereitet wird. Die Chemie, diese große Wohlthäterin der Menschheit, fängt an, furchtlich zu werden. Ihr Mißbrauch hat sie zur Goldmacherkunst gemacht, aus der sie hervorbringt. Der Mißbrauch der Chemie macht betrügerische Geschäftskunde reicher, als es die Alchemie je vermocht hätte, selbst wenn sie das Geheimniß, unedle Metalle in edle zu verwandeln, entdeckt hätte.

Der frömmelnde Schurke, Penions-Agent und Rev. Cor in San Francisco ist durch einen Special-Pen-sions-Agent der Bundesregierung, Herrn Morgan, gezwungen worden, dem verurtheilten Veteranen Thomas J. Hill von den demselben gekosteten \$7,760 den Betrag von \$5,445 herauszugeben. Der Invalide ist also nur noch um \$1,355 befristet.

Die Gehalte der Lehrer in New York sollen vermindert werden; die „Sun“ empfiehlt dagegen Schließung des College der Stadt New York, welches \$140,000 jährlich kostet und noch am leichtesten entbehrlich sein kann. Die Clementen- und Mittelschulen der Volks-schule sollten unter allen Umständen nie-gens leiden, auf ihnen beruht die ge-heimliche Zukunft des Landes.

Vom Jahre 1877 bis 1882 wurde aus Hawaii für \$15,407,144 Zucker in die Ver. Staaten unversollt eingeführt. Zwei Drittel desselben pas-sirten gegen die Bestimmungen des Han-delsvertrages und in Folge betrügerlicher Maschinensteuerfrei. Die Bun-desregierung unterhält in Hawaii einen Gelände, der jährlich 7500 Doll. und in Honolulu einen Consul, der jährlich \$4,000 kostet. Zu den Aufwendungen des letzteren gehört es, darauf zu sehen, daß die Bestim-mungen des Handelsvertrages strikt eingehalten werden. Die Verletzung der letzteren ist so heftig, daß es schwierig ist, nicht an schlimmeres als bloß jah-rslängige Ausfuhr zu glauben.

Vom Auslande.

Wie aus Sachsen berich-tet wird, ist die Handelskammer in Plauen jetzt selbst in der Lage, erklären zu müssen, daß die Handwerker seit den letzten Jahren fast ganz auf den Aus-lands-Etat gesetzt worden sind. Man hatte nämlich bis in die neueste Zeit hin-ein behauptet, daß die Handwerker in bestimmten Zweigen noch Aussicht auf Erfolg habe, so die Mollweberei, weil der feine Mull nur auf Webstühlen her-gestellt werden könnte. Nun aber ver-nimmt man eben diesen Mull nicht mehr, sondern lediglich den Maschinenmull, der viel billiger ist. — In der Zwickauer An-zahl Handwerker auf baumwollene Stoffe beschäftigt, jedoch ist der Lohn seit ein-igen Jahren um 10—15 Prozent gesun-gen, so daß auch dort die Handwerker bald schon verschwinden werden. Die Maschine hat also die Handarbeit verdrängt, ohne — und das allein ist zu be-klagen — den Maschinenarbeitern eine leidliche Stellung zu verschaffen. Der Beweis aber ist hier wiederum gegeben, daß der Handwerker, der selbständige Arbeiter immer da an der Konkurrenz-unsicherheit zu Grunde geht, wo die Groß-produktion sich irgend einer Branche be-mächtigt. Deshalb ist alles Zunft-wesen, aller Zunftzwang — abgesehen bei ein paar Kunsthandwerkern — eitel

Humburg und kann den Handwerkerstand nicht retten. Da hat ein richtig geleitetes und durchgeführtes Associations-wesen eine höhere Bedeutung. Ueber-haupt wird es nicht lange mehr dauern, wo man von einer Handwerkerfrage nicht mehr spricht, da dieselbe noch und nach in der Arbeiterfrage aufgeht.

Unter dem Einde, den die wiederholten Ueberfluthungen des Rheins hervorgerufen haben, hat der Abgeordnete Dr. Thilenius den Frelationen des Reichstags nachstehenden An-trag zur eventuellen Unterstützung zu-gesandt: den Reichstanzler zu ersuchen, er wolle eine Commission von Sachverständigen berufen, welche unter Leitung eines Reichstagsmitglieds auf demselben Gebiete a. die derzeitigen Stromverhältnisse des Rheins und der ihm zuströmenden Nebenflüsse, mit Ein-schluss des Oberlaufes derselben, unter-sucht; b. unter geeigneter Anführung von Interessenten der Land- und Forstwirth-schaft aus den beteiligten Landestheilen die Frage prüft, ob und wie weit die be-treffenden Stromverhältnisse auf die in den letzten Jahren sich mehrenden und in jüngster Zeit so ungewöhnlich verber-blichen Hochfluthen des Rheins von Ein-fluss gewesen sind; c. je nach dem Er-gebnis dieser Untersuchungen Vorschläge vorzuschlagen, wie durch Abänderung beim Verbesserung jener Stromverhältnisse künstlicher Gesähe möglichst vorbeugt werden kann; d. in Erwägung zieht, ob nicht von Hochwasserwegen regelmäßige Mel-dungen von Hochwasserständen an die beteiligten Uferbewohner einzurichten seien.

In Hamburg ist man jetzt damit beschäftigt, einen neuen, weniger kostspieligen Plan anzuarbeiten für die Umgestaltung, welche durch die Einbe-ziehung Hamburg in den Zollverein nö-thig wird. Den Anstoß dazu hat be-kanntlich der Brief des Reichstanzlers gegeben, worin er ablehnt, daß das Reich sei, welches den breiten Zoll-canal verlangt. Man will jetzt diesen Canal in etwas kleinerem Maßstabe an-legen und hofft, daß der Wandrahmen und benachbarte Liegenplätze nicht brauchen in den Freigehab einbezogen zu werden. Auf diese Weise denkt man die ungeheuren Kosten, die anfänglich bis auf 140 Millionen angeschlagen waren, anfänglich zu verringern. Ein Uebel ist es, daß die bevorstehende Umgestaltung zu zahllosen Speculationen Veranlassung gegeben hat und es jetzt sehr schwe-er ist, zu unterscheiden, ob jemand bloß, wie alle vorgeben, für das allgemeine Interesse spricht oder in seinen eignen Vorteil rehet.

In der Darmstädter Ztg. hat der Gymnasiallehrer Robert Schäfer in Friedberg interessante Forschungen über den friedberger Zweig der Familie Goethe veröffentlicht. Daß Goethe Ver-nachlässigung der väterlichen Erbschaft in der witterauer Reichsstadt Friedberg besaß, wissen wir aus seinen Mittheilungen in „Dichtung und Wahrheit“. Genauer war über den genealogischen Zusammenhang beider Zweige bisher nicht bekannt. Schäfer's Untersuchungen führten den Ursprung des friedberger Zweiges zunächst nach Altheim (Sachsen - Weimar) und dann nach Atern in der Grafschaft Mansfeld, welches längst als Sitz der Familie Goethe bekannt ist. Der Großvater des Dichters und der Stammvater der fried-berger Familie waren Brüder. Ihr ge-meinsamer Vater war der Hufschmied Hans Christian Goethe zu Atern († 1694). Sein Sohn, der Schreiner Johann Christian Goethe zu Friedberg († 1768), hatte eine Tochter, geboren 1731, welche von Frau Cornelia Goethe zu Frankfurt, der Großmutter des Dichters, aus der Taufe gehoben und deren Namen führte. Die Familie Goethe ist in Friedberg erloschen, und das Haus „Zum Ritter“, welches ihr von 1730 — 1770 gehörte, ist 1879 abgebrochen worden.

In Italien haben die Oberbänk - Demonstrationen so bedeu-tenden Umfang angenommen, daß nicht weniger als 165 Zeitungen confiscirt werden mußten. Es hat sich dabei gezeigt, daß der Haß gegen Oesterreich die Grundstimmung des gesamten niederen Volkes bildet. Da die Präfecten nicht immer die geistlichen Handhaben be-saßen, um energisch einzuschreiten, so hat der Ministerialtheil die Minister Zanar-delle und Mancini beauftragt, den Straf-gelegen anzuwendende Bestimmungen zu verfallen, wodurch die Staatsbehörden in die Lage gesetzt werden sollen, durch die Presse und Vereine in Szene ge-setzten staatsgefährlichen Agitationen wirksamer entgegenzutreten und Verleumdungen, die Vertretern auswärtiger Mächte zuge-schrieben werden, strenger und als solche be-strafen zu können. Der Popolo Romano nammt den Creditoren seien Italiens größte Feinde. Sie isoliren es und richten seinen moralischen und ma-terialen Kredit zu Grunde. Zur Kenn-zeichnung des Charakters der Agitation selbst mag eine Witzschelung dienen, welche einer der bekanntesten Kaballisten machte. „Glauben Sie nicht“, äußerte derselbe, „daß wir so weich sind, zu glau-ben, Trief vor lange nach uns oder Ita-lien brauche Trief, um eine gute Grenze zu bezeichnen. Als unser Streben geht da-hin, die austro-italienisch-deutsche En-tente zu districiren, weil sie eine Festi-gung ihrer Monarchie, im Kriegsfalle eine Erniedrigung und Vernichtung Frankreichs und eine allgemeine Reak-tion anbeudet.“

Aus der Pfalz, 17. Jan. Nach genauer Schätzung sind bis heute in Folge der Ueberfluthung im Be-zirkamt Frankenthal folgende Häuser eingestürzt: Stadenheim 20, Oppau 185, Edighheim 147, Mörb 60, Ror-heim 149, Bosenheim 90, Frankenthal 10, Summa 614. Wenn man nun den Einsturz in Oggersheim mit ca. 20 und in Friedenheim mit ca. 120 Häusern dazu nimmt, so dürften außer Zweifel in dem Ueberfluthungsgebiet von Ludwigshafen bis Worms bis jetzt etwa 900 und in der ganzen Pfalz gegen 1100 Ge-bäude eingestürzt sein.