

Indiana Tribune.

Tägliche und Sonntagsausgabe.

Office: 62 S. Delaware Str.

Indianapolis, Ind., 14. Februar 1883.

Zum Untergang der „Gimbrina“.

Eine Darstellung der Ursachen, welche den Untergang der „Gimbrina“ herbeiführten, wird sich, wenn überhaupt, nur von der amtlichen Verhandlung erwarten lassen. Selbst diese Verhandlung leidet unter dem Umstande, daß sich die wichtigsten Zeugen, der Kapitän, der 1. Offizier und der Bootsführer, welche sich auf der Kommandobrücke befanden, umfanden, während die englische Mannschaft vollständig blieb. Kapitän Cuttill vom „Sultan“ hat die frühere Annahme, der letztere habe seinen Kurs beibehalten, dahin berichtigt, daß er mit 2 Strich Steuerbordbrücke zurückgefallen sei. Wie sehr sich aber die Mittheilungen des Kapitän Cuttill widersprechen, ergibt sich aus folgenden Proben:

1) Die Annäherung der Schiffe. Brief des Kapitän Cuttill an seine Ehefrau. („Times“, den 23. Jan.) Die „Sultan“ und „Gimbrina“ (rothe) Lichter eines Dampfers kamen etwa 2 Strich über Steuerbord der „Sultan“ in Sicht. Derselbe gab Steuerbord und drehte sich nach links. „Sultan“ stellte seine Maschine auf volle Kraft rückwärts. Unmittelbar darauf kam er mit einem anderen Dampfer, wie sich später herausstellte, der „Gimbrina“, in Kollision.

Ausgang aus dem Journal des „Sultan“. („Times“, den 24. Januar.) „Um 1 Uhr 15 Min. engl. Zeit kam das „Sultan“ und grüne (Steuerbord) Licht eines Dampfers zwei Strich über unserm Steuerbord in Sicht.

2) Rettungsmaßregeln. Brief des Kapitän Cuttill an seine Ehefrau. („Times“, den 23. Januar.) Alle Bote des „Sultan“ wurden nach der Kollision ausgesandt, und wenn nur irgend etwas gehört worden wäre, so würden sie zur Hilfeleistung bereit gewesen sein.

Bericht des Kapitän Cuttill für die „Times“. („Times“, den 25. Januar.) „Es war nicht möglich, die Bote des „Sultan“ auszusenden, da sie sofort in dem Nebel verschwunden sein würden.“ Jedenfalls wird jedoch die Kursveränderung bei der Kollision zum Kardinalpunkt der traurigen Frage werden.

Dem Bericht des Herrn B. Lavant in Frankfurt a. M., eines der geretteten Passagiere entnehmen wir folgendes:

Freitag, den 19. Jan., Morgens gegen 2 Uhr 10 Min. machte ich in Folge eines zu meinen Ohren dringenden starken Tumultes auf dem Verdeck auf, siehe in aller Eile Hofe, Strümpfen und Rock an, um vor allen Dingen die mir insinuirten ebenfalls aus ihrer Kabinen herbeigekommen Passagiere mittheilte die Situation übersehen und dann darnach entsprechend handeln zu können. Als ich auf das Verdeck kam, bemerkte ich sofort, daß das Schiff verloren war, da es sich bereits stark senkte. Trotzdem saßen alle Personen in tiefem Schlaf gelegen hatten, entstand bald ein so fürchterliches Geschrei und Getöse auf dem Verdeck, daß viele den Kopf verlor. Ich war nach der traurigen Lage der Dinge auf Alles gefaßt, sprach jedoch den in meiner Nähe sich befindlichen Frauen und Kindern, welche voll Verzweiflung die Hände rangen und um Hilfe schrien, Trost und Muth zu, da ich bemerkte, daß mehrere Schiffleute damit beschäftigt waren, das in unserer Nähe befindliche Rettungsboot flott zu machen und ins Wasser hinabzulassen.

Die Zeit, in der dies geschah, benutzte ich dazu, nochmals in die Kajüte hinunter zu eilen, um mich vollends anzuflehen und meinen Schwimmgürtel zu holen. Als ich wieder hinaufkam, lag der Dampfer bereits so auf der Seite, daß ich nur noch mit Mühe heraufklettern konnte, jedoch noch gerade ankam, als das rettende Boot flott geworden war. Von den zuvor anwesenden Frauen und Kindern waren nur noch drei Frauen da, welche gerettet worden sind. Die übrigen glaubten sich nach anderer Richtung schneller retten zu können, fanden dabei aber ihren Tod.

Ich bemerkte, daß von den 8 vorhandenen Rettungsbooten die Boote der linken Seite, No. 2, 4, 6, 8, schon ganz dicht mit Menschen besetzt waren, bevor sie überhaupt heraufgeklommen waren. Später konnten sie gar nicht heruntergelassen werden, da die rechte Seite sich derartig dem Wasser zuneigte, daß die linke Seite mit den 4 gefüllten Booten so in die Höhe kam, daß die Ausladung derselben zur Unmöglichkeit wurde und die darin befindlichen Menschen ihren Tod finden mußten.

Von den 4 Rettungsbooten der rechten Seite (No. 1, 3, 5, 7) verunglückte das Boot No. 5 sofort, als es aufs Wasser kam, da viele Menschen sich frampfhaft daran anklammerten, daß es umkippen mußte.

Boot No. 3 ruderte ein Stückchen fort, ist jedoch ebenfalls gesunken. Boot No. 7 war dasjenige, welches mich mit 29 Personen rettete. Nachdem die drei Frauenzimmer, einige von der Mannschaft und ich eingestiegen waren, nahmen wir noch viele im Wasser herum-schwimmende Personen mit, allein bald war das Boot so mit Menschen besetzt, daß der bei uns befindliche 2. Offizier die Mitnahme weiterer Personen unserer eigenen Sicherheit halber verweigerte.

Auf dem Verdeck des untergegangenen Schiffes waren es besonders die 6 aus Berlin zurückkehrenden Indianer, welche in der schrecklichen Weise verstarben. Ich sah noch ihre dunklen Gestalten durch das Gemüth flitzen, allein sie sind trotz dem umgekommen, weil nicht gerade diejenigen Personen, welche sich am ersten zu retten glaubten, ihren Tod fanden. Unser Boot war das letzte, welches in's Wasser kam und doch das Glückliche von Allen.

Wir ruderten 9 Stunden lang planlos auf der Nordsee herum, da wir keinen Kompaß bei uns hatten und nur

ungefähr wissen konnten, wo wir uns befanden. Unser Trinkwasser hatten wir nichts bei uns und schwebten bedenklich zwischen Leben und Tod.

Gegen Mittag, nach beinahe 10stündiger Fahrt auf dem Wasser, bemerkten wir das englische Segelschiff „Beta“, dessen Kapitän Clark uns in der lebenswichtigsten Weise aufnahm und versorgte. Der Name dieses edlen Mannes verdient in den weitesten Kreisen bekannt zu werden.

Raum 15 Minuten waren wir an Bord des englischen Segelschiffes, als das Boot No. 1 mit noch 9 Personen ankam. Die übrigen Insassen desselben waren unterwegs ertrunken, einige auch in dem mit Wasser gefüllten Boot an Entkräftung gestorben.

Die beiden Boote No. 7 und 1 mit zusammen 39 Personen (17 Passagiere und 22 von der Mannschaft) sind die einzigen, welche gerettet wurden. Weitere 17 Personen wurden durch eine Bremer Barke aus dem Rest des untergegangenen Schiffes gerettet.

Die Affäre der noch in letzter Stunde auf den Markt geschleuderten Aktien der Badefahrt-Direktion, welche noch vor Bekanntwerden der Unglücksnachricht zu den Tagespreisen an den Mann gebracht wurden, erklärt sich, wie man aus Hamburg schreibt, nach den Angaben der Gesellschaft daraus, daß ein Beamter der Direktion, Namens Engel, die Depesche gemißbraucht und sofort einem Hamburger Geldwechsler beauftragt habe, einen Posten Blanko-Aktien der Gesellschaft zu verkaufen. Engel ist natürlich sofort aus dem Dienste der Gesellschaft entlassen worden. Die Schiffbrüchigen beschwerten sich sämtlich über das Benehmen, welches die Direktion ihnen gegenüber beobachtet hat.

Die Kollision der „Gimbrina“.

Zu Ende voriger Woche langte der zur Hamburger Linie gehörige Dampfer „Westphalia“ an seinem Hof in Hoboken an. Er brachte acht Männer, eine Frau und ein Kind, die von der „Gimbrina“ gerettet worden sind. Albert Altmendorf und dessen Schwester Emilie, sowie Joseph Curtis waren Passagiere der zweiten Kajüte, Frank Bliska, Robert Schmitt, John Renz, Peter Kijowski, Joseph Korfha, John Mehl und Chose Schmitt waren Zwischendeckspassagiere. Die letztere ist ein hübsches, 6 Jahre altes Mädchen, welches mit seiner Mutter die Reise von Deutschland nach New York angetreten hatte, um zu seinem Vater, der selbst zu kommen. Die Tante ist ertrunken, aber ein Matrose hat sich des Mädchens angenommen und dasselbe gerettet. Die „Westphalia“ hatte kaum ihre Verbindung mit dem Lande hergestellt, als der Vater des Kindes über die Kaufplanke kletterte und daselbst stürzte. In seine Arme schloß. Drei der Angekommenen suchten Freunde in New York auf, die übrigen verließen noch am demselben Abend die Stadt, um nach dem Westen und Nordwesten weiter zu reisen. Zur Ergänzung der Nachrichten, die wir über die Katastrophe bereits veröffentlicht haben, theilen wir aus den Erzählungen der Geretteten folgendes mit:

„Ich schließe im Zwischen-deck“, sagte Frank Bliska, ein junger Böhme aus Freischau, — als der Zusammenstoß mit dem englischen Schiffe erfolgte. Der Stöße warf uns von unsern Lagerstätten. Wir fuhren das Wasser auf uns eindringen. Die Verwirrung, die in diesem Augenblicke herrschte, und noch darüber die völlige Finsternis vermehrt wurde, ist nicht zu beschreiben. Es gelang mir, an Deck zu kommen u. ich hielt mich dort an dem mittleren Mast fest. Die Matrosen waren beschäftigt, die Boote herabzulassen und ich drängte mich mit Anderen in eines derselben, bis das Boot überfüllt war. Neben mir befand sich eine hübsche gekleidete Frau, auf jedem Arme ein kleines Kind. Sie beschwor mich, ihre Kinder zu retten, sie könne allein für sich sorgen; ich kann nicht schwimmen und konnte, als kurz darauf unser Boot umschlug, nicht das Geringste für die Frau oder ihre Kinder thun. Wir sahen den „Sultan“ in unserer Nähe; ich konnte sowohl sein rothes, als sein grünes Licht deutlich erblicken. Wir hofften, derselbe werde uns zu Hilfe kommen, er fuhr aber langsam davon. Das Wasser stieg rasch im Schiffe, die letztere legte sich auf die Seite, richtete sich wieder auf und in diesem Momente gelang es, unser Boot in's Wasser zu bringen. Wir konnten das Boot nicht steuern, die Wellen warfen es hilflos umher. Auf dem Verdeck der „Gimbrina“ hatten sich in diesem Augenblicke die meisten der Passagiere zusammengedrängt; eine überwälzende Woge riß sie fast alle in das Meer. Sie schwammen, klammerten sich an Balken fest, und ihr und unser Hilfeschrei erschütterte die Luft; es muß auf dem „Sultan“ gehört worden sein. Unser Boot wurde von den Wogen näher und näher an die große Kaa getrieben, ein Zusammenstoß mußte daselbst geschehen; ich sprang in das Wasser, das Boot wurde gegen die Kaa geworfen und trieb, den Kiel nach oben, weiter. Mir und einigen Anderen gelang es, uns an der Kaa festzuhalten. Gleich darauf sank die „Gimbrina“ immer schneller, nur noch das Bramsegel ragte aus dem Wasser; viele Passagiere hatten sich in die Wanten gerettet. Auch mir gelang es, mich darin durchzuhalten. Es machte uns diese Zeit früh halb fünf sein; kurz nach 12 Uhr brachte uns ein kleines Segelschiff Rettung; 17 befanden sich noch in den Wanten, die Lebrigen hatten den Halt verloren und waren nach und nach in das Wasser gestürzt.“ Von den in New York gelandeten Passagieren hat Robert Schmitt aus Pommern seine Mutter und seinen Bruder, Peter Kijowski seinen Stiefbruder, der Ungar Joseph Korfko drei Schwäger bei dem Schiffbruch verloren.

Wismar über Sonntagsgang.

In einem Tischgespräch hat Wismar folgende Aeußerungen: Ein Gast des Kaffers wies auf die Puritaner der Neu-England-Staaten hin, die mit ihrer

harten Intoleranz gegen Andersdenkende den größten Zwang und Druck ausgeübt hätten und noch heute übten.

„Und die Sonntagshaltung in England und Amerika“, sagte Wismar, „das ist doch eine ganz erschreckliche Tyrannie. Ich erinnere mich, als ich das erste Mal nach England kam und in Hull landete, daß ich auf der Straße pfiff. Ein Engländer, den ich an Bord kennen gelernt hatte, bat mich, doch nicht zu pfeifen.“

„Ich fragte: „Warum denn nicht?“ „Ist das hier verboten?“ „Nein,“ versetzte er, „aber's ist Sabbath.“ Das verließ mich dergestalt, daß ich gleich ein Bildet auf einen anderen Dampfer nahm, der nach Edinburgh fuhr, da es mir nicht gefiel, nicht pfeifen zu dürfen, wenn ich Lust hatte.“

Ich bin sonst durchaus nicht gegen die Sonntagshaltung, fuhr er fort, nachdem er bemerkt, der Sonntag im Allgemeinen sei nicht so schlimm, ihm habe er immer sehr wohlgethan mit seiner Stille nach dem Gewühl und Lärm der Londoner Welt, wo der Spectakel schon früh losginge. „Im Gegentheil, ich habe als Gutsbesitzer dafür, was ich kann. Nur will ich nicht, daß man die Leute dazu zwingt. Jeder muß wissen, wie er sich am besten auf's künftige Leben vorbereiten.“

Sonntags sollte nirgends gearbeitet werden, nicht so sehr, weil es unrecht ist gegen Gottes Gebot, als der Menschen wegen, die Erholung haben müssen. Das gilt freilich nicht vom Staatsdienste, wo befonders vom diplomatischen, wo auch Sonntags Depeschen und Telegramme kommen, die erledigt sein wollen. Auch dagegen ist nichts zu sagen, daß unsere Bauern in der Ernte, wenn es lange geregnet hat, und es Sonntag's nachmittags schon Wetter werden will, dann ihr Heu und Korn des Sonntags einbringen. Ich würde es nicht über's Herz bringen, das meinen Vätern, etwa im Contraste, zu unterlagen. Ich selber kann mir das gefaßt und mit besserer Erde gemischt werden, ehe man auf eine günstige Entwicklung der Anpflanzungen rechnen kann.

Kauf-Verfälschung.

Nicht nur die Thee- auch die Kaffee-Verfälschung wird in New York und Chicago in colossalem Umfange und mit einem Raffinement betrieben, das Staunen erregen muß. Abgesehen von dem Mocca- und überhaupt von dem in Arabien gebauenen Kaffee ist der Javakaffee der beste und theuerste im Markt. Derselbe wird um so höher geschätzt und bezahlt, je dunkler und brauner die Farbe der Bohne ist, und eine besonders beliebte Sorte ist der „Old Government Java“.

Der ordentliche Kaffeehändler genau das Aussehen dieses werthvollen Kaffees zu geben, ist die Aufgabe der Fälscher. Was Engros-Geschäfte hierbet verdienen, ist leicht zu berechnen, wenn man bedenkt, daß Kaffee aus Mexico, Cuba und Central-Amerika einen Marktwert von 12 bis 15 Cents, guter Javakaffee einen solchen von 18 bis 25 Cents pro Pfund hat. In dem Wintergebäude eines gewissen Dr. Wiggins in Chicago hat bis vor Kurzem die Engros-Handlung Schmidt Brothers die Fälschung des Kaffees in großem Maßstabe betrieben, und es ist interessant, das hierbei eingeschlagene Verfahren kennen zu lernen. Das erwähnte Wintergebäude hat zwei Stockwerke. Im unteren wurde der antoniomedie ordinaire Kaffee aufbewahrt, im oberen Stockwerke bearbeitet. Das letztere besteht aus zwei Abtheilungen, dem Hüh- und dem Kaffeezimmer. Der Hüh-Schwell-Raum ist von doppelten Wänden umgeben, die 5 bis 6 Zoll von einander absteilen. Die innere Wand ist mit mehreren Zagen von Latex versehen, so daß sie die Hitze lange zurückhält und dann in der gewöhnlichen Weise gelassen.

Auf dem Fußboden befindet sich zunächst eine Lage Backsteine und über solche ist gewöhnlich Sand mehrere Zoll hoch aufgeschüttet. Unter diesem Gemache befindet sich ein großer Ofen, von dem aus Heißluft durch die Decke geleitet wird; letztere laufen in gleichmäßigen Zwischenräumen durch den Sand. Ueber dem Sande befindet sich ein weiterer aus Blech hergestellter Boden.

Die Hitze, welche in den Raum führt, ist mit Blech beschlagen; neben ihr hängt ein Thermometer an der Wand, dessen Quecksilber bis vor 5 Wochen, der Länge der Raum gebraucht wurde, stets auf 90 Grad Fahrenheit stehen mußte. Auf den Blechböden wurden einzelne Töpfe oder Kessel gesetzt, mit je 200 Pfund ordinärem Kaffee angefüllt und sorgfältig zugedeckt. In diesen Behältern schmolz der Kaffee derartig an, daß die Bohnen die Größe der echten Javabohnen erreichten. Das Feuer wurde bis spät in der Nacht brennend erhalten, damit während des Tages der Kaffee bis zum Morgen eine zu große Abkühlung nicht eintreten konnte. Waren die Bohnen bis zu der erforderlichen Größe angeschwollen, so wurden sie in dem angrenzenden Raum zum Abkühlen und Trocknen ausgebreitet. Von hier aus liefen die Bohnen durch eine hölzerne Röhre direkt in den im unteren Stockwerke aufgestellten Füllapparat, der durch ein Rohr mit Wasser versehen war, so daß die Bohnen die gewünschte Farbe völlig gleichmäßig annahmen. Den auf diese Weise hergestellten Javakaffee konnte nunmehr höchstens noch ein sehr erfahrener Kaffeehändler, nimmermehr aber ein Kleinhändler von einem Java unterscheiden; er wurde in Säcke verpackt, in denen echter Java importirt worden war. Diese Säcke können hier nicht nachgemacht werden; sie sind aus einer Pflanzenfaser gewebt, die nur auf Java heimisch ist. Auch der Zwirn, mit dem die Säcke dort zugewunden werden, besteht aus derselben Faser, solchen Zwirn hat sich aber die genannte Handlung kommen lassen und auch die Säcke in Java zugewunden worden. Den Füllapparat, der zum Verpacken des Kaffees verwendet wird, hat die genannte Handlung aus Belgien kommen lassen; es muß daher aus den Büchern des Zollamtes in New York hervorgehen, aus was dieser Füllapparat besteht und ob er der Gesundheit nach-

theiligt ist oder nicht. In welchem Umfange die Kaffeeverfälschung betrieben wurde, geht daraus hervor, daß vor Kurzem Feuer in dem 10stündigen Hintergebäude ausbrach, und daß sich damals 6000 Pfund angegebener „Old Government Java“ in dem Hintergebäude befanden.

Lebendige Zaune.

Die St. Paul, Minneapolis und Manitoba-Eisenbahn, sowie große Strecken der nördlichen Pacificbahn würden einen großen Theil des Winters hindurch durch Schnee blockirt sein, wenn nicht die am meisten dem Winde ausgelegten Strecken durch hohe Bretter-Wände geschützt wären. Diese Schutzmauern müssen mindestens acht Fuß hoch hergestellt und durch die stärksten Eisen-Pfosten gestützt werden; sie kosten \$800 per Meile. Aber auch die stärksten Pfosten werden häufig von dem Sturme umgeworfen und außerdem werden die Bretter von den benachbarten Ansehlern mit Vorliebe gestohlen und von Tramps als Brennmaterial verwendet. Leonard Hodges ist bei der Errichtung und Instandhaltung der Schutzmauern die Oberleitung von beiden genannten Bahnen übertragen. Derselbe wird im Frühjahr lebendige Zaune in der Weise anlegen lassen, daß er an der Nordseite der Bahnen zwei parallel laufende Reihen, an der Südseite eine Reihe von Weiden anpflanzen läßt. Die bisherigen Brettermauern werden natürlich erst beseitigt, wenn die Weiden ein solches Maßstadium erreicht haben, daß sie Schutz gewähren. Neben der Weide sollen auch die unter dem Namen box elder bekannte Pflanze der Art „Cottonwood“ und Eichen verpflanzt werden zur Verwendung kommen. Ein Weidenbaum erreicht in 4 Jahren nach dem Pflanzen der Stedding eine Höhe von 12 Fuß. Der Boden ist an vielen Stellen so arm, daß er bearbeitet und mit besserer Erde gemischt werden muß, ehe man auf eine günstige Entwicklung der Anpflanzungen rechnen kann.

Im ganzen Nordwesten, namentlich im westlichen Minnesota und in Dakota hat man begonnen, der Anpflanzung von Bäumen große Sorgfalt zuzuwenden und es ist zu hoffen, daß diese Verbesserung einen wohlthätigen Einfluß auf die klimatischen Verhältnisse dieses Landes ausüben wird.

Den englisch-chinesischen Blättern wird folgendes aus Peking berichtet: „Vor Kurzem erhielt der Kaiser von China vom Könige von Birma einen besonders großen Elephanten zum Geschenke. Als man vor einigen Tagen den Elephanten durch den kaiserlichen Palast führte, riß sich derselbe von seinen Führern los und zertrat auf der Flucht mehrere Hofbedienten. Sogleich trat unter dem Vorhabe des Palast-Gouverneurs ein Gerichtshof zusammen, der den Elephanten zum Hungertode verurtheilte. Vor Allem riefen nun zwei Palastbedienten dem armen Thiere die Augen aus, worauf man daselbst mittels Seiden in eine zu diesem Zwecke eigens hergestellte tiefe Grube hinabließ, damit es dort langsam verschmache. Fünf Tage nachher war der Elephant ein Leiche. Den Familien der getödteten Diener wies Kaiser Quang-su lebenslängliche Pensionen an.“

Vom Jalande.

Mit dem Dampfer „Orinoco“ begaben sich Ende voriger Woche 75 Kajüten-Passagiere nach Bermuda, meist Schobdy-Aristokraten, die sich im Glanze einer geborenen Aristokratie, der Prinzessin Louise, sonnen wollten.

Der Sturm, den Wiggins für das ganze Gebiet der Ver. Staaten und für Canada auf den 9. d. M. vorausgesagt hat, ist bekanntlich nicht eingetroffen. Wiggins hat aber sehr viele der von ihm herausgegebenen Almanache verkauft. Der Sturm, den Wiggins für den 11. März vorausgesagt hat, mag eintreffen oder nicht, — Wiggins wird noch viel mehr seiner Almanache verkaufen.

Ende der vorigen Woche wurde in New York die erste Strafe wegen verurtheilten Selbstmordes zuerkannt. Lawrence Bullard, ein dem Trunk ergebener Subject, hatte sich in einer Zelle des städtischen Gefängnisses aufgehängt, wurde rechtzeitig abgehängt und zu einem Jahre Gefängnis verurtheilt. In allen früheren Fällen hatten die Angeklagten Gelegenheit, den Muth des unheimlichen Gefängnisses zu entkommen.

Longfellow's „Hiawatha“ ist von Prof. Peranagius ins Griechische übersetzt worden.

In der Nähe von Grand Forks, Dak., sah dieser Tage ein Farmer aus einem seiner Stroch-Heimen Rauch aufsteigen und sah einige Kübel Wasser über das Stroch aus. Als kein Rauch mehr erschien, wollte der Mann, größerer Sicherheit wegen, Wasser in das Innere des Heimes bescheiden, ließ auf solchen und entfernte die obersten Strochlagen. Da sich plötzlich eine Feuerfäule empor, der Farmer stürzte in den glühenden Krater, der sich im Innern des Stroches gebildet hatte und verbrannte zu Asche.

Dr. Reide und Capt. Kendall, Mitglieder der amerikanischen Auditors, sind soeben nach einer interessanten Bootfahrt in New Orleans angekommen. Sie bestiegen im vorigen August im See George ein Segel- und Ruderboot, fuhren durch den Champlain- und Erie-Canal, sowie auf dem Oswego in den Ontario, gingen von hier per Bahn nach Olean, schifften sich hier auf dem Alleghany ein und gelangten auf dem Ohio und Mississippi nach New Orleans. Sie hatten wiederholt mit dem Eise zu kämpfen, verloren ihre Segel und Ruder durch Feuer, versichern aber, daß sie sich noch nie so gesund und kräftig gefühlt hätten, als nach dieser Reise.

In den drei Südstaaten (Virginia, Tennessee und Mississippi), welche ihre Schuld halb oder ganz repu-

diert haben, scheint nun auch Arkansas kommen zu wollen, da beide Häuser der Legislatur beschlossen haben, einen dahin zielenden Antrag dem Volke zur Abstimmung zu unterbreiten. Die Republikaner betrafen alle Eisenbahn-Garantie, Levee- und Huford-Bonds, oder etwa zwölf von den fünfzehn Millionen der Staatsschuld.

In Detroit, Mich., wurde dieser Tage ein Brief bestellt, welcher laut der Poststempel am 11. Juli 1879 in Manchester, Ind., aufgegeben und am 12. Juli 1879 in Detroit angekommen war. Es hat nicht ermittelt werden können, wo sich der Brief in der Zwischenzeit umhergetrieben hat.

Henry Hubson in Madelia, Minn., ließ sich dieser Tage im Fluss, in dessen Eisdecke ein Loch gebauen worden war, taufen, während das Thermometer 30 Grad unter Null anzeigte.

Während sich die vierzehnjährigen Knaben John Ware und Lewis Warner dieser Tage in Colfax, Ia., mit Schneebällen warfen, geriet ein derselben so hart aneinander, daß sie ihre Taschenmesser zogen und auf einander losfielen. Ware erhielt eine tiefe und gefährliche Wunde in die Schulter, an welcher er im günstigsten Falle Wochen lang darnieder liegen wird.

Bei Burlington, Ia., fürte dieser Tage ein werthvolles Pferd in eine wasserleere Eisenröhre. Man konnte dem Thiere nicht anders als dadurch beikommen, daß man von einem benachbarten Keller aus einen Schacht nach der Eisenröhre führte. Als das Pferd nach drei Tagen aus seiner Lage befreit wurde, zeigte es trotz der ungewöhnlich strengen Kälte, die während dieser Zeit herrschte, keine Spur von Ermattung. Futter und Wasser hatte man ihm in einem Kibel, der an einem Seile in die Eisenröhre hingelassen wurde, wiederholt zuzuführen lassen.

In Glenwood, Ia., liegt der Schnee so hoch, daß man die einzelnen Häuser durch Tunnel mit einander verbunden hat.

In Dakota nehmen die Quaddalber so überhand, daß die wirklichen Aerzte, die dort wohnen, ein Geschäft bei der Regierung des Territoriums eingereicht haben, der Legislatur den Entwurf eines Gesetzes vorzulegen, nach welchem nur registrierte Aerzte practiciren dürfen.

Das vollständige Handwerkszeug, dessen Banfräuber bedürfen, kostet über \$2000. Dasselbe wird jetzt auch in New York sowohl für einmaligen Gebrauch, als auch auf Zeit vermiethet. Die Leute, welche die Geräthe herstellen, haben ihre besonderen Specialitäten; manche fertigen die besten Messer, andere die besten Brecheisen an. Die neueste Erfindung sind Hämmer aus einer Composition von Blei und Kupfer, die geräuschlos arbeiten.

Der 15jährige Harry Schmidt in New York, welcher wegen Selbstmordes verhaftet wurde, hat gar kein Verbrechen begangen, sondern nur eine Komödie aufgeführt, um „von sich reden zu machen.“ Die Tathaten des Bodels enthielten eine ganze Anzahl Fehlgedanken, jener bekannten Schundliteratur, die so viel Unheil stiftet.

Ein liebenswürdiger Schwiegersohn. Ein angesehener junger Mann in London, Ont., hatte sich mit der Tochter eines reichen Farmers bei Toronto verlobt. Der Tag der Hochzeit war festgesetzt, als der Vater der Braut dem Bräutigam eröffnete, aus der Hochzeit könne nichts werden. Die Braut selbst theilte dem jungen Manne mit, sie habe so entsetzliche Dinge in überzeugender Weise über ihn erfahren, daß sie ihn verachten müsse; die Details seien so schmutzig, daß sie dieselben auch nicht einmal andeuten könne. Der junge Mann war sich nicht des leisesten Unrechts bewußt und beauftragte mehrere Detectives, ob sie nicht die Ursache der plötzlichen Abneigung seiner Braut ermitteln könnten. Diese entdeckten bald, daß ein überliches Frauenzimmer von dem Vater der Braut gebunden worden war, an den letztere Briefe zu schreiben, in denen dem jungen Manne haarsträubende Dinge zur Last gelegt wurden. Der Vater hatte den Willen seiner Tochter um seine Genehmigung zur Verlobung nachgegeben, dies später bereut und suchte nunmehr die Hochzeit auf die angegebene Weise zu vereiteln. Die Braut erwiderte auf die ihr gemachten Enthüllungen, sie könne nicht glauben, daß ihr Vater so leicht sei, und der junge Mann hat auf Erfüllung des Hochzeitsversprechens oder Schadenersatz Klage erhoben.

Vom Auslande.

— Das Bild in Ungarn, welches Livaros, Raab-Siget und Reufalu darstellt, ist — nach dem Berichte des „N. L.“ — das fürstlich schönste, welches man sich denken kann. Wer hat eine eingefrorene Stadt gesehen? Eine unterirdische Gasse, in der die Häuser begraben liegen, eingepackt bis zum Giebel, dort die Fenster, hier selbst die Wände durchscheinend, ein Spiegel, der die hellen Sonnenstrahlen in taufendfachen Glanze auf die Zimmer, die Zugen der angerückten furchtbaren Verwüstung zurückwirft! Auf der festesten Eisdecke wanderten Hunderte von Menschen zu dem Grabe ihrer Habe, sie bleiben stehen vor den Trümmern ihres geliebten Heims. Sie blicken hinein, ein Eisblock ist das Ganze, er spiegelt ihnen ihr Unglück, ihr eigenes, überaus überflüssiges Gesicht zurück. Trotz des impotanten, in seiner Art einzigen Anblicks, eilt doch Jeder rasch hinweg von dieser Trauerstätte, wo sich in so wenigen Stunden so viel des unermesslichen Unglücks angehäuft hat.

— Die 12 Kilometer Luftlinie von Amsterdam gelegene Pulverfabrik „Kriegsmann“ ist am 19. Jan. in die Luft geflogen. Das große Establishement liegt ungefähr zehn Minuten von dem uralten Städtchen Muiden, das, von ungefähr 2000 Menschen bisher bewohnt, zur Zeit als eine fürchterlich verunstaltete Stadt erscheint. In der Frühstücksstunde, während welcher der größte Theil der 60 Arbeiter die Fabrik verlassen hatte, erfolgte ein furchtbarer Ansturm. Die Trümmern waren in die Luft gegangen, und alsbald wurden die letzten Gebäude zertrümmert. Eine mächtige Flammengarbe schoß empor. Pulverhüde, Balken, menschliche Gliedmaßen und ein Regen von Glasstücken füllte die Luft. Von zwanzig meist verheirateten Arbeitern weiß man genau, daß sie noch in den Gebäuden beschäftigt waren, als die Explosion erfolgte, aufgefunden sind zwölf Tote und mehrere Verwundete, während 3 oder 4 Personen sich durch die Flucht retten konnten. Die dicht an der Pulverfabrik gelegenen Arbeiterwohnungen bilden nur ein einziges Trümmersfeld. In dem Städtchen Muiden ist keine Scheide, kein Schornstein, kein Dach unbeschädigt geblieben. Außerdem sind sehr viele Häusermauern eingestürzt. Die Bäume in der Umgegend sind geknickt, entwurzelt und kilometerweit durch die Gewalt des Luftdrucks davon getragen. Die Einwohner entflohen entsetzt aus ihren Häusern in's Freie mitten unter die hagelstark niederrainenden Fensterheben und Mauerstücke. In der Pulverkammer waren zur Zeit der Katastrophe 10,000 Kilo Pulver aufgeschüttet. Ein wahres Schicksal ist es, daß der eigentlich Pulverturm mit 150,000 Kilo Pulver unverletzt blieb. Die Detonation der Umgegend füllte die Explosionen wie ein mächtiges Erdbeben. In Pulsum, Baambrugge, Weesp, Nigtevecht stürzten und trugen die Häuser. Bis Hilvinkum (14 Kilometer westlich von Muiden) wurden die Pulverhügel stark verpufft, und in dem gerade abfahrenden Eisenbahnzuge merkte man ein heftiges Schwanken, während der Luftdruck allenthalben die Richter auslöste. In dem 12 Kilometer abwärts liegenden Amsterdam drohten die Häuser und Straßen die Fensterheben, so daß die Menschen entsetzt auf die Straße flüchten. Zuerst glaubte Alles, ein mächtiges Erdbeben sei eingetreten, bis dann die eigentliche Schreckenspost eintraf.

— Die unheilvolle Wirksamkeit, welche die Alluvialkatastrophe in Ober-Italien verurtheilt, beginnen sich jetzt erst recht fühlbar zu machen. Abgesehen davon, daß noch Tausende von Kindern unter Wasser stehen, liegt in Folge des starken Schneefalles, der in den Voralpen und selbst in den Niederungen stattgefunden hat, die Beförderung neuer Ueberschwemmungen ungemach nahe. Das schnee, wenn auch nicht gleich, so doch für's Frühjahr bevorstehend, darüber kann nicht der mindeste Zweifel obwalten. In Capri di Ponte bei Brescia stürzte unter unheimlichen Krachen die gigantische Kettenbrücke ein, die der Fluth so lange Widerstand geleistet hatte. Zum Glück ist Niemand dabei zu Schaden gekommen. Die Gerüstung war aber so hart, daß man in Capri di Ponte an ein Erdbeben glaubte. In Venetianischen jäh als alle Gebäude dermaßen beschädigt, daß auch dort noch ähnliche Demolitionen vorausgesehen werden. Dort existirt aber in der Niederung von Polessa noch ein enormer Schlammeisen, der — mit einem Flächeninhalt von 200,000 Qu.-Ruthen — an die 400,000 Qu.-Ruthen große Lagune von Canabianco grenzt. Dies enorme Becken enthielt zum Theil durch den bei Polessa von dem der Regierung vorgeschlagenen Durchbruch, durch den man irrthümlich die Alluvialzone zu vermindern hoffte. Letztere grenzt an den Po, den Canal Bianco und an die Polessa Polessa. In Folge der grenzenlosen Unfähigkeit, welche die Regierungshydraulik bei diesem Durchbruch an den Tag gelegt hatte, beanspruchten nun die betroffenen Kommunen enorme Entschädigungen. — Die Bellagras-See greift in den inunnditen Kommen derart um sich, daß ganze Gemeinden davon befallen werden. — Der Tiber bedroht Rom mit einer Ueberschwemmung.

— Ueber die lebhafte Weinteile in Frankreich lauten die Angaben noch weniger befriedigend, als man erwartet hatte. Der Gesamtvertrug erreicht kaum 30 Millionen Hektoliter, während die Durchschnittsernte von 1870 — 1878 sich auf 54 Millionen belief. Das Jahr 1875 hatte das Maximum, von dem man je hörte: 83 Millionen Hektoliter, geliefert. Zum Troste für die schlechte Ernte wird jedoch in Erinnerung gebracht, daß — während der Verheerung durch das Obdru — das Ertragnis auf 10 Millionen Hektoliter herabgesunken war und sich dann allmählich bis zu den angegebenen Verhältnissen erhob. Auch darf nicht übersehen werden, daß die jungen Weinberge, die an Stelle derer, welche wegen der Reblaus ausgerottet werden mußten, angepflanzt wurden, wieder nachwachsen, und daß im Jahre 1882 allein 35,000 Hektare mit Rebläuplingen neu bepflanzt wurden.

— Nach amtlichen Ermittlungen betrug die Zahl der deutschen Colonisten im südrussischen Russland in den letzten Jahren 6000 Familien, während dieselbe jetzt 30,000 Familien ausmacht. — Eine erstaunliche Zahl ist dieser Tage in Kiew bekannt geworden. Ein alter Jude wandte sich nämlich an einen der Beamten im Krieger-Duma mit der Frage, ob man daselbst ein Handelszeugnis kaufen könne. Der Beamte forderte die Vorgelegung des Documentes, zur Vermeidung desselben überreichte ihm der Jude indeß ein Blatt mit russischen Stadtmännern, die wörtlich lautete: „Dieses Zeugnis berechtigt den Juden (hier folgt der Name) zum Tragen eines Rapphens für das Jahr 1882. Die Gebühren hierfür sind mit 5 Rubel erhalten.“ So unglücklich es auch scheint, so existirt solch ein Gesetz dennoch und zwar aus dem Jahre 1848 und lautet dasselbe wörtlich: „Alle Juden, welche Rapphen tragen, werden mit einer jährlichen Steuer von 5 Rubel zu Gunsten der Freischule belegt.“ Dieses Gesetz ist bis heute noch nicht aufgehoben worden!