

Indiana Tribune.

Tägliche und Sonntagsausgabe.

Office: 120 W. Womblestr.

Indianapolis, Ind., 27. Juli 1883.

Das Wunder von Arizona.

Noch wenig bekannt ist eine von der Natur gebildete Brücke in Arizona, die die Großartigkeit ihrer Konstruktion und Umgebung noch die kürzlich besprochene Brücke in Virginien übertrifft. Von Phoenix, Ar., führt eine gute Fahrstraße bis zwei Meilen von der Brücke; auch diese letztere Strecke kann ohne Schwierigkeit zu Pferde zurückgelegt werden, bis man eine mit Cypressen bestandene Anhöhe erreicht, von der sich eine reizende Aussicht in das 500 Fuß tiefe und nur 188 Fuß breite Thal eröffnet, durch welches sich ein wasserreicher Bach hindurchwindet. Von da leitet ein enger und steiler Pfad auf ein Plateau, das sich in den Abhang hinein erstreckt und ungefähr 60 Acre Landes enthält, die gegenwärtig mit Mais und Kartoffeln bestellt sind. Der Farmer, welcher dieses Land bebaut, findet bei den Bergleuten der benachbarten Gegend einen guten Absatz für seine Ernten. Durch die Felder hindurch gelangt man auf die Brücke, welche sich in einer tiefen, gegen 200 Fuß langen Spannung über das enge Thal nach der gegenüberliegenden steil abfallenden Felswand erstreckt. Mitten auf der Brücke befindet sich eine natürliche Deffnung, durch welche hindurch man den Bach durch sein enges Bett dahin ziehen und phantastische Felsbildung, von üppiger Vegetation umgeben, aus richtiger Vogelperspektive sieht. Den großartigen Anblick erhält man jedoch, wenn man in das Thal hinabsteigt und von dort aus die Brücke in Augenchein nimmt. Von beiden Wänden des Thales aus springen Kalksteinbildung vor, die sich rasch verjüngen und auf diese Weise einen Bogen bilden, wie ihn kein Architekt großer Anlage erhält und von den meisten Stellen im Sommer nur wenige Fuß tief ist. An anderen Stellen so tief, daß bisher noch kein Loth, das man dort vermittelte aneinander gepräppter Seite herstellen konnte, den Grund erreicht hat. In ähnlicher Weise zerstreut und zerklüftet wie der Boden des Thales sind dessen Seitentäler. Zahlreiche Höhlen und Grotten erfreuen sich tief in den Felsen hinein und aus einzelnen der selben schülen Wasserfälle herab und stürzen sich als schäumende Cascaden in das Thal. Andere Höhlen und Grotten in nächster Nähe sind vollkommen trocken; viele derselben wurden durchsucht und man hat in ihnen außer wunderbaren Felssteinbildungen Knochenberreste, verlohtes Holz und halbverlohtes Holz, Stein und Pfelspuren, kurz zahlreiche Merkmale dafür vorgefundene, daß diese Höhlen den Indianern schon in längst vergangenen Zeiten bekannt waren und vielleicht in ähnlicher Weise zu Wohnungen gedient haben, wie die natürlichen und künstlichen Versteckungen in den Felsen der Pueblos in Neu-Mexico.

Ein italienischer Chines.

Das italienische Viertel in Philadelphia zeichnet sich in ähnlicher Weise durch Überfüllung und Schmutz der Wohnungen nichts weniger als vortheilhaft aus, wie dasjenige in New York. Mitten in demselben und zwar in der südlich 7. Straße wohnt Michael Angelo Hong Sing, ein Mann, der nach seiner Gesichtsbildung der Typus eines Mongolen ist, in seiner Kleidung die Eigenhüllschaften des Chinesen und Italiener verbindet und in seiner Verhüllung als Verläufer von Freuden und Macaronis den echten Sohn des sonnigen Italiens repräsentiert. Von dem glatt geschorenen Schädel geht der allen Achtungen des Confucius so unentbehrliche Kopf aus und er spricht das Chinesische und Italienische mit gleicher Gewandtheit, versteht aber vom Englischen trotz seines langen Aufenthaltes im Lande nur die landläufigsten Redensarten. Er wurde als der Sohn eines hochgestellten Staatsbeamten in China geboren und, als er das Alter von 3 Jahren erreicht hatte, wurde sein Vater wegen Verhüllung an einer Verhüllung gegen die herrschende Dynastie zum Tode verurtheilt. Dieses Urtheil wurde von dem Kaiser in lebenslängliche Verbannung und Vermögenskonfiszation umgewandelt und Hong Sing sen. ging mit seiner Familie nach Italien, ließ sich in Mailand nieder und gewann seinen Lebensunterhalt im Handel mit Fischen. Fünf Jahre später wurden er und die ganze Familie mit Ausnahme des jetzt in Philadelphia lebenden Michael Angelo Hong Sing die Opfer einer Epidemie und Italienische Auswanderer brachten den lebten mit nach Philadelphia. Er ist noch heute ein treuer Verleger der Lehre des Confucius, raucht aber kein Opium und erfreut sich bei Italienern und Chinesen großen Ansehens.

Ein Dampfschiff?

Das Dampf-Schleppboot "Mary R. Hogan" liegt gegenwärtig im East River bei New York vor Anker und ist unter die spezielle Aufsicht des Ver. Staaten-Marschalls Holmes gestellt. Es steht unter der von dem Districtsamt der Ver. Staaten Root auf Anweisung des Justizministers erhobenen Anklage, von unbefallenen Personen zu dem Zwecke ausgerichtet und bemannet worden zu sein, teils den Rebellen auf Hayti Waffen und Munition zu überbringen, teils um als Kanonenboot im Krieg gegen die genannte Regierung verwandt zu werden. Die "Mary R. Hogan" ist ein stark gebautes Boot von beträchtlichem Liegegang und im Stande, genug Roh-

len zu einer Fahrt von 8 Tagen auf hoher See einzunehmen. Achtbliche Boote, mit Parrot-Kanonen ausgerüstet, haben während des Rebellenkrieges in den Städten vorzügliche Dienste geleistet. Die vorläufige Durchsuchung des Bootes hat zur Aufzündung von Kontraband nicht geführt, doch vertheidigt Herr Preelon, der Vertreter der Regierung von Hayti in Washington, daß er die Beweise dafür beibringen könne, daß das Boot nach Miragoane, einem im Besitz der Rebellen befindlichen Seehafen, bestimmt sei und Waffen dahin zu überbringen habe. John H. McCarthy, der Captain der "Mary R. Hogan", hat vorläufig erklärt, das Boot sei von den Neuen Abbott & Sonland in Jamaica gehauert, um die Hebung des bei Port Antonio auf Jamaica gesunkenen "Calvin" mitverwenden zu werden. Die vorläufige Verhöhung der "Mary R. Hogan" ist jedenfalls durch die Mangelhaftigkeit ihrer Schiffspapiere gerechtfertigt.

Würzburg, 7. Juli. Lieutenant Koch vom 9. Infanterie-Regiment, welcher in den letzten Tagen Spuren auftrichtender Geisteskrankheit zeigte, erschöpft gestern in Würzburg am Main. Derselbe, ein tüchtiger Offizier, reichte vor wenigen Tagen auf einem Stück Löschpapier ein confus stiftiges Entlassungsgesuch aus dem Heere ein, weil er vom Dienst befangen, eine ehrenwerte und richtige Unterstüzung sei gegen ihn abhängig. In Aenstein wurde der berühmte Bahn-Expeditor Filippino in Haft genommen. Die von demselben geführte Kasse weist ein Mancu von nahezu 10.000 Mark auf.

Zum Kirchenstreit.

Benanntlich hat die preußische Regierung, da sie mit dem Papst ein Einverständnis erzielen konnte, selbständig dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen, daß sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig. Schließlich würden nicht in Chicago allein existieren, sondern, wie neuere Unternehmungen beweisen, überall da, wo große Herden sind, in Montana sowohl, wie in Texas, in Kansas sowohl, wie in Wyoming. Ein solches Geschäft zu monopolistisch ist nicht viel leichter als die Monopolisierung des Getreidebaus oder der Mühle. Auch könnten sich doch die Schachthäuser nicht wohl durch Röhrenleitungen von den Bahnen unabhängig machen, wie es die Standard gelan hat?

Landwirtschaftliches.

Lebendige Heken. In keinem Lande, in dem Landwirtschaft in ihrer vorragender Weise betrieben wird, begegnen wir so wenig lebendigen Heken wie in den Ver. Staaten. So lang, daß im Überflusse vorhanden war, bezeichnet man sich zur Eindämmung der Felder ganz allgemein der bekannten Heken und neuerdings sind an der Stelle der bekannten Bäume aus Stacheldraht getreten. Nur in den östlichen Staaten begegnen wir dann und wann lebendigen Heken und hier sind dieselben immer von Landwirten angelegt worden, die aus England hier eingewandert sind. Dort begnügten die Verdwältlinie die Anlegung derselben von jenseits. Die Regierung, die sich freiwillig "gedemüthigt" habe, werde jetzt auch noch verhindern. Sie habe ihre Würde der Rückicht auf den frischen Frieden geopfert, ohne indessen letzteren zu erhalten. Der Krieg sei nicht zu Ende, wofür aber habe der Staat seine feste Stellung verloren.

Auf diese Sticheleien antwortete das Organ des Reichstanzlers, die "Nord. Allg. Ztg.", in einem Artikel, der die Verhüllung des leitenden Staatsmannes deutlich genug erkennen ließ. Da dieser Artikel großes Aufsehen erregt hat und immerhin einen interessanten Beitrag zur Tagesgeschichte liefert, so lassen wir seinen Inhalt im wesentlichen folgen. Bismarck's Mundstück donnert folgendermaßen:

"Der Mann gel an Entgegenkommen, welchen die Curie gegenüber der Regierung zeigte, hat diese veranlaßt, die Abstellung von Schäden, von denen die katholische Bevölkerung auf frischem Gebiete betroffen war, in Gemeinschaft mit der Volksvertretung je 1/5 in die Hand zu nehmen, soweit es ohne Gefahren für den Staat angängig war. Daß dieses Vorgehen der preußischen Regierung der Curie in erwartung nicht gewesen ist, darüber hat die Regierung keinen Illusionen gehegt, und daß die Curie nunmehr ihrer Missbilligung dieses Verfahrens in einer Note Ausdruck gegeben hat, welche liberale Blätter als eine Verhöhnung der preußischen Regierung bezeichnen, ist der lehrende nicht überraschend gewesen, um so weniger, als die Curie in ihrer Diplomatie das taktische Bedürfnis empfand, den jüngsten von der Regierung im Interesse der katholischen Unterherrschen des Königs gemachten Schritt in dem Werthe, den er für Rom hat, herabzudrücken. Das taktische Manöver, welches in der geringfügigen Kritik des neuen Gesetzes liegt, wird die preußische Regierung nicht abhalten, die nächsten Schritte von römischer Seite abzuwarten, und wenn sie ausstehen, den betreuen Weg selbständigen Vorgehens auf dem Felde ihrer Geisgebung weiter zu verfolgen, soviel es ihr thänlich und erforderlich erscheint. Die veralteten diplomatischen Künste zu bestreiten, weil einer neuen Beweis für die Unmöglichkeit, den anderen Theil zu bestreiten, damit geliefert wird."

Es bleibt nur noch zu bemerken, daß die Curie diesen Grobheiten gegenüber die Geduld nicht verlor und daß die Verhandlungen zwischen ihr und der preußischen Regierung bis auf den heutigen Tag nicht völlig abgebrochen zu sein scheinen. Die "liberalen" Blätter wiesen hoffnungsvoll darauf hin, daß die veralteten diplomatischen Künste gar nicht so schlecht sein könnten, da sie ja zur Überwindung des größten lebenden Staatsmannes geführt hätten.

Kindleisch-Transport.

Sobald statt lebender Kinder Kindleisch in großem Maßstab nach dem

Osten geschafft wurde, erwogen nicht nur die Fleischer in den östlichen Städten Einspruch, weil sie den Wettbewerb nicht aushalten zu können befürchteten, sondern auch die Bahngeellschaften zeigten deutlich genug, daß ihnen der neue Handel nicht passe. Wenn Hämme, Hörner, Hufe, Eingeweide u. s. m. im Weizen zurückblieben, so verloren die Böhmnen natürlich einen sehr bedeutenden Theil ihrer Fracht. Das aber wollten sie nicht dulden, und der Kommissär der großen Eisenbahn- "Pools", Herr Fins, soll daher beschlossen haben, die Frachtrate für frisches Rindfleisch von Chicago nach der See von 64 auf 77 Cents auf 100 Pfund zu erhöhen. Da dies das Boot für Miragoane, einem im Besitz der Rebellen befindlichen Seehafen, bestimmt sei und Waffen dahin zu überbringen habe. John H. McCarthy, der Captain der "Mary R. Hogan", hat vorläufig erklärt, das Boot sei von den Neuen Abbott & Sonland in Jamaica gehauert, um die Hebung des bei Port Antonio auf Jamaica gesunkenen "Calvin" mitverwenden zu werden. Die vorläufige Verhöhung der "Mary R. Hogan" ist jedenfalls durch die Mangelhaftigkeit ihrer Schiffspapiere gerechtfertigt.

Freilich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig. Schließlich würden nicht in Chicago allein existieren, sondern, wie neuere Unternehmungen beweisen, überall da, wo große Herden sind, in Montana sowohl, wie in Texas, in Kansas sowohl, wie in Wyoming. Ein solches Geschäft zu monopolistisch ist nicht viel leichter als die Monopolisierung des Getreidebaus oder der Mühle. Auch könnten sich doch die Schachthäuser nicht wohl durch Röhrenleitungen von den Bahnen unabhängig machen, wie es die Standard gelan hat?

Freilich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde, daß letzteren die Preissteigerung zu überlassen. Doch dieser Vorwand ist zu durchsichtig.

Schließlich behaupten die Eisenbahnen,

dass sie das neue Geschäft nur deshalb befähigen, weil es ein Monopol, gleich dem der Standard Oil Company, zu werden drohte, weil die Gesetze nahe liege, daß dieses Monopol allmählig den Eisenbahnen die Raten vorschreiben werde