Indiana Tribüne.

— Erscheint —

Täglich, Wöchentlich u. Sonntags.

Office: 120 O. Marylandstr.

Die tägliche „Tribüne" kostet durch den Träger 12 Cents per Woche, die Sonntags-„Tribüne" 5 Cents per Woche. Beide zusammen 15 Cents. Per Post zugeschickt in Vorausbezahlung $6 per Jahr.

Indianapolis, Ind., 12. Mai 1885.

"MUSH."

Die Sträflinge des „Bridewell" in Chicago haben sich neuerdings geweigert zu arbeiten, weil ihnen allzuviel "mush" als Speise vorgesetzt werde. Für den gewöhnlichen Bürger mag dieser Grund zur Empörung kleinlich erscheinen, besonders da es sich um Sträflinge handelt. Wer indeß dieses Gericht aus jahrelanger Erfahrung kennt — besonders wenn er längere Zeit auf einer östlichen Farm zugebracht hat — der kann sich nur wundern, daß die armen Insassen von Bridewell sich nicht schon längst gegen diesen schrecklichen Magenfüller aufgelehnt haben.

Der "mush" ist eine speciell amerikanische „Erfindung". Er besteht aus aufgekochtem oder gedämpftem Maismehl. In manchen Gegenden wird er auch "pudding" oder "spawn" geschimpft — überall jedoch schmeckt er gleich miserabel. Man findet ihn nicht blos auf Farmen, sondern auch in zahllosen armen Familien der Großstädte. Besonders wo eine große Kinderschaar zu sättigen ist, wird dieser Stoff mit Vorliebe hierzu benutzt. Kostet er doch fast nichts! Alles, was man zu seiner Bereitung braucht, ist ein kleines Feuer, etwas kochendes Wasser und ein Fingerhut voll Salz; das Maismehl wird in das Wasser geschüttet, umgerührt — und die Bescheerung ist fertig. Der Brei wird mit Milch oder, je nach dem Armuthsgrade der Familie, mit Ochsenbutter und Syrup genossen. Das Zeug hat ungefähr so viel Geschmack, wie eine Kornhülse, und liegt im hungrigen Magen wie ein Haufen dürrer Aepfelschnitze — momentan den leeren Raum ausfüllend, niemals aber lange vorhaltend.

Der Farmersfrau macht es viel Behagen und wenig Arbeit, diese kleisterige Masse den Familienmitgliedern und den Farmarbeitern vorzusetzen. So oft sie daher nur halbwegs eine Ausrede dafür finden kann, bereitet sie "mush". Am Montag ist Waschtag; da haben die Weiber viel zu thun, ergo kriegen die Männer nichts Anständiges zu essen — darum her mit dem "mush" auf den Mittagstisch! An allen regnerischen Tagen, wo die Farmarbeiter nicht auf das Feld gehen können und sich blos durch Ausbessern von Geräthen, Auslesen von Kartoffeln u. s. w. nützlich machen, giebt's stets "mush" — denn wozu braucht man ein nahrhaftes Essen, wenn man keine harte Arbeit verrichtet? Am heiligen Sabbath hält man sich natürlich erst recht an den "mush" — denn da giebt's ja gar nichts zu arbeiten, folglich ist jedes Essen gut genug. Die Bibel sagt ja sogar: wer nicht arbeitet, soll überhaupt nicht essen, und die Farmersweiber sind sehr bibelfest. Ueberdies ist ja der "mush" so leicht verdaulich, und man schlaft darauf wie eine Natze. Etwas Besseres für Sonntage kann es auf dem Lande gar nicht geben, darum muß dieser wohlthätige Stoff Morgens, Mittags und Abends herhalten. Und so findet die Farmersfrau tausenderlei Entschuldigungen, den "mush" auf den Tisch zu bringen.

Sowie dieses gefürchtete, dämlige, langweilige, leimige, schale, verteufelte Gericht von Weitem in der Schüssel erscheint, verlängern sich die Gesichter der Tischgesellschaft erheblich, und leise Flüche entringen sich den Lippen. Es kann aber Alles nichts helfen; der Magen knurrt, und in der Noth frißt der Teufel bekanntlich Fliegen, und der Farmarbeiter „mush". Die Farmerssjungen erleichtern wenigstens ihr Herz durch lautes Schimpfen, die „Hände" jedoch ergeben sich mit dumpfem Schweigen in ihr kleisteriges Schicksal. Zudem wird ihnen dasselbe oft dadurch versüßt, daß sich die Farmerin höflich entschuldigt, daß sie schon wieder „mush" gemacht hat; dies ist die einzige Gelegenheit, bei der die geplagten Arbeiter ein freundliches Wort von dieser Seite hören, weshalb ihnen der Schreckensbrei schon gleich 10 Proz. besser schmeckt. Was in der Schüssel übrig bleibt, das läßt man hübsch kalt und hart werden; dann kommt es in allerlei Gestalten noch so oft auf den Tisch, bis der letzte Brocken aufgegessen ist.

Jeder, der diesen hoffnungslosen Brei wirklich kennen gelert hat, wird sich zeitlebens mit Grauen der Tage erinnern, wo er ihn hinunterwürgen mußte, und den Strike der Bridewell-Sträflinge sehr begreiflich finden. Ja, er wird sich verwundern, daß die armen Sträflinge sich mit dem passiven Widerstand gegen diese Magenmarter bis jetzt begnügt und die „mush"-Töpfe noch nicht in heiligem Zorne an die Mauer oder sonstwohin geworfen haben.

Asiatische Eisenbahnen.

Wie vieles Unheil auch der Krieg erzeugt, er hat doch auch sein Gutes. Zu den Vortheilen, welche der Krieg oder die Vorbereitung zu demselben mit sich bringt, gehört vor Allem die Ausbildung des Verkehrswesens. Die Kriege Frankreichs in Algier bedeckten die ganze Küste Nordafrikas von Oran bis Tunis mit Eisenbahnen. Englands Kampf mit seinen meuterischen Colonietruppen schuf Dampfverbindungen für Ostindien vom Cap Comorin bis zu dem Himalaya-Gebirge. Von gleicher Wirkung sind gegenwärtig die Vorkehrungen für einen etwaigen Krieg zwischen Rußland und England in Afghanistan. Immer mehr nähern sich die centralasiatischen Bahnlinien von Norden und Süden, und bald dürfte eine direkte Verbindung vom Caspischen Meer nach dem Bengalischen Meerbusen zu Stande kommen. Damit wäre ganz Centralasien von einem Bahnnetz überbrückt.

Allerdings werden noch große Schwierigkeiten zu überwinden sein. Tiefe, breite Schluchten und hohe Bergebenen werden der Ingenieurskunst noch mancherlei zu schaffen machen. Doch der moderne Eisenbahnbau hat schon viel größere Hindernisse glorreich besiegt. Solche Kunststücke wie die Durchstechung des St. Gotthard oder des Mt. Cenis giebt es in Centralasien nicht zu verrichten. Das große Werk wird also gelingen — und bald gelingen. Die Strecke vom jetzigen Endpunkt der russischen Bahn bis nach Herat beträgt blos 390 englische Meilen, von denen nur 100 Meilen Erdgrabungen oder Erdaufschüttungen erfordern. Vom Endpunkt der englischen Bahnen bis nach Herat sind 430 Meilen, die größtentheils aus Ebenen bestehen; die Bergländereien auf dieser Strecke werden nicht entfernt so viel Schwierigkeiten machen, wie seiner Zeit die westlichen „Ghats" (hohe Bergketten) in Indien.

Der zukünftige Handel wird sich durch diese Bahnbauten ungeheuer heben. Zunächst würde ein directes Vorrücken Rußlands nach Herat zu die Engländer zwingen, Candahar, die ehemalige Hauptstadt von Afghanistan, zu besetzen und ihre Bahnlinien dorthin auszudehnen. Damit würde vor Allem dem großartigen Räuberwesen in jenen Landen ein Ende gemacht, und die Interessen der Landbauer und Viehzüchter gewaltig gefördert. Außerdem ist Candahar so günstig gelegen, daß es nur diese Eisenbahnverbindung braucht, um zu einem großen Handelsplatze zu werden.

Man kann sich daher über die eifrige Thätigkeit der Russen und Engländer in der genannten Richtung nur freuen. Gleichviel, was die wahren Motive dieses Vorgehens sein mögen — der Handel und Verkehr der Zukunft werden den Profit davon haben.

Schwache Grundlagen.

Trotz eines langen und blutigen Bürgerkrieges steht ohne Zweifel der Bund der Ver. Staaten heutzutage fester, als vor 100 oder vor 50 Jahren. Er kann als geradezu unerschütterlich gelten. Dagegen ist die Dominion, wie sich der Staatenbund von Canada nennt, zweifellos sehr schwach. So findet sie z. B. in ihrem Kriege gegen die Halbindianer im nordwestlichen Gebiete die Sympathien nur eines Theiles der östlichen Bevölkerung. Manitoba beschwert sich über den Zolldruck des Ostens, und British-Columbia klagt fortwährend über Vernachlässigung. Es ist kein Zusammenhang vorhanden, kein Einheits- und Nationalgefühl. Darüber müßte man sich um so mehr wundern, als die Bevölkerung Canada's viel weniger gemischt ist, wie die der Ver. Staaten, wenn nicht die Geschichte der Vereinigung eine Erklärung lieferte.

Zu Anfang des Jahres 1864 ernannten die gesetzgebenden Körperschaften von Nova Scotia, New-Brunswick und Prince Edwards Island Delegaten zu einer Convention, die über die Verschmelzung dieser sog. Seeprovinzen berathen sollte. Die Bevölkerung derselben wünschte ziemlich einmüthig einen solchen Bund, und das Unternehmen versprach daher Erfolg. Als aber die Convention in Charlottetown tagte, erschienen plötzlich Delegaten auch aus Ober- und Unter-Canada, die für einen Anschluß der Provinzen Quebec und Ontario an den neuzugründenden Bund eintraten, ohne daß sie hierzu von den Bewohnern der letzteren beauftragt worden waren.

Vielmehr war die Bundesgründung in Ober- und Unter-Canada nur eine Eingebung der Verlegenheit gewesen, in welcher sich die Politiker des Parlaments befanden. Dieselben hatten ihre gegenseitige Parteigehässigkeit so weit getrieben, daß sie gar keine lebensfähige Regierung mehr bilden konnten, ähnlich wie in Frankreich längere Zeit jeder Minister nur einige Wochen sich am Ruder zu halten vermochte. Sie befürchteten mit Recht die Strafe des erbitterten Volkes und wollten derselben durch einen Staatsstreich begegnen. Zu diesem Zwecke vereinigten sich beide Parteien, indem sie ein Coalitionsministerium erwählten. Da sie aber doch einen Grund für diese merkwürdige Handlungsweise angeben mußten, so behaupteten sie, daß sie durch den Wunsch vereinigt worden seien, einen großen canadischen Staatenbund zu schaffen. Ein Parlament also, dessen Mitglieder ihren Wählern noch nicht einmal das Bundesprogramm vorgelegt hatten, das daher in diesem Punkte geradezu unverantwortlich war, ernannte die Delegaten zu der Convention der Seeprovinzen. Im Volke war der ganze Plan noch gar nicht zur Besprechung gelangt.

In Charlottetown wurde nichts beschlossen, weil die Vertreter der Seeprovinzen die ihnen ertheilten Anweisungen nicht auf eigene Faust so weit überschreiten wollten. Dagegen tagte am 10. October 1864 eine andere Convention in Quebec, die vom Generalgouverneur Ober- und Unter-Canada's einberufen worden war. Sie bestand aus 6 Abgeordneten aus Ober-Canada, 6 aus Unter-Canada, 7 aus New Brunswick, 5 aus Nova Scotia, 7 aus Prince Edward's Island und 2 aus Newfoundland. Die Delegaten waren sämmtlich nicht vom Volke erwählt. 17 Tage lang berieth diese Convention hinter geschlossenen Thüren über eine Verfassung, die denn auch endlich zu Stande kam und aus nicht weniger als 72 Resolutionen bestand. Dieses Machwerk wurde dann den Parlamenten der verschiedenen Provinzen vorgelegt, nicht etwa, um Abschnitt für Abschnitt erörtert zu werden, wie es sich doch für ein so wichtiges Schriftstück geziemt hätte, sondern um entweder ganz angenommen oder ganz verworfen zu werden. Es war, was man in den Ver. Staaten eine politische Knebelung nennen würde.

Den geringsten Schwierigkeiten begegnete natürlich der Conföderationsplan im Parlamente von Ober- und Unter-Canada. Die Regierung, die ihn vorlegte, bestand aus Mitgliedern beider Parteien, war also ganz ungewöhnlich stark. Keiner von den dort sitzenden Politikern war auf die Conföderationsfrage hin gewählt worden und nach der einen oder andern Seite hin gebunden. Für jeden derselben aber war der Gedanke an einen Bund, der gewiß viele fette Stellen zu vergeben haben würde, äußerst verlockend. Trotzdem fielen bei der Schlußabstimmung immer noch 33 Stimmen gegen die Conföderation, während 91 für dieselbe abgegeben wurden. In den Seeprovinzen hingegen, in denen das Volk ein Wort mitreden durfte, wurde der Gedanke sehr ungünstig aufgenommen. New-Foundland wollte von der ganzen Sache nichts wissen und gehört bis auf den heutigen Tag nicht zur Dominion. New-Brunswick wählte im Jahre 1865 ein Haus, dessen Mehrheit gegen die Conföderation zu stimmen verpflichtet war, aber der Vice-Gouverneur setzte es gegen den Wunsch seines Cabinets durch, welches in Folge seines Verhaltens resignirte, daß ein anderes Haus gewählt wurde, welches die neue Verfassung mit 31 gegen 8 Stimmen annahm. In Nova Scotia wurde dieselbe erst im Jahre 1866 nach zahlreichen Kämpfen gutgeheißen. Der Nordwesten und British-Columbia ließen sich nur deshalb in die Dominion mithineinziehen, weil ihnen eine Eisenbahn vom Atlantischen Ocean bis zum Stillen Meere versprochen wurde.

Es wurde also die sogenannte Bundesverfassung in dem Zeitraume zwischen dem 10. September 1864 und dem 12. März 1865 fertiggestellt. Eine Erörterung derselben fand nicht statt, und der Entwurf, der von unverantwortlichen Leuten ausgearbeitet worden war, wurde wiederum nur von Leuten gutgeheißen, die das Volk dazu nicht beauftragt hatte. Ein derartig künstlich zusammengeschweißter Bund konnte allerdings keinen Bestand haben. Er ist nur deshalb noch nicht in Stücke gegangen, weil seine Festigkeit noch gar nicht auf die Probe gestellt worden ist. Man kann aber wohl verstehen, warum ein großer Theil der canadischen Bevölkerung so geringen Antheil an den Unternehmungen der Dominion nimmt.

Amerikanische Studenten.

Obwohl das Leben und Treiben an den amerikanischen Hochschulen noch lange nicht mit demjenigen an europäischen zu vergleichen ist, so zeigt es doch auch jene poetischen Züge, welche den überschäumenden Jugendgeist charakterisiren. Als Pröbchen hiervon theilen wir heute Einiges über die „Kanonenübungen" mit, welche von den Studenten der Hochschule von Princeton, N. J., jedes Jahr in der Graduirungssaison veranstaltet werden und zu den amüsantesten ihrer Art gehören.

Die „Kanone", um die es sich hier handelt, ist ein altes historisches Gedenkstück und wurde sowohl im amerikanischen Freiheitskampfe als auch in dem Krieg der Ver. Staaten mit England im Jahre 1812 verwendet. Sie steht jetzt vor der „Nassau-Halle" in Princeton und ist alljährlich der Schauplatz der Graduirungsceremonien, die gegenwärtig wieder von sich gehen. Bei dieser Gelegenheit wird sie schwarz angestrichen, mit der Jahreszahl der Graduirtenklasse versehen und mit einer Blumenpyramide bedeckt. Ueber ihr werden die Pfeifen der abgehenden Studenten zerschlagen. Um die Kanone herum wird für diese Feierlichkeiten eine Art Amphitheater errichtet, das Sitzraum für 2000 Personen bietet. Zu den Ceremonien gehört auch eine Installirungsrede, geschichtliche und poetische Vorträge und endlich das Singen beliebter Studenten- und Volkslieder. Besonders darf das Lied "Old Nassau" nicht fehlen. Die Studenten, die Professoren und das Publikum amüsiren sich dabei königlich.

Noch interessanter sind übrigens die Festlichkeiten, welche in der Herbstzeit an dieser Kanone veranstaltet werden. Es gilt da, die frisch eintretenden Studenten, die „Füchse", zu bewillkommnen und in ihren neuen Stand studentenmäßig einzuweihen. Bei dieser Gelegenheit erhält die Kanone ein grasgrünes Kleid, das auf die Grünheit der „Füchse" deutet. Letztere müssen es sich nun angelegen sein lassen, diesen „Schandfleck" von der Kanone und von ihrem Namen zu tilgen. Das geschieht durch Anzünden eines großen Lustfeuers, des sogenannten "Fresh fire", über der Kanone, zu später Nachtstunde. Diese Aufgabe wird aber den „Füchsen" erheblich erschwert, indem die alten Corpsstudenten plötzlich auf dem Schauplatz erscheinen und das Anzünden des Feuers verhindern. Der Versuch wird indeß wiederholt; oft dauert es zwei Wochen, bis es den „Füchsen" gelingt, in einem unbewachten Augenblicke das Feuer anzuzünden. Dann erschallt aus Hunderten von Kehlen der Ruf "Fresh fire! Fresh fire!" durch die Nacht, hoch schlagen die Flammen auf, die ganze Studentenschaft strömt aus ihren Schlafquartieren und schaart sich um die brennende Kanone. Sobald den „Füchsen" dieser Streich gelungen ist, werden sie als vollwerthig betrachtet.

Diese Kanone, eine der größten ihrer Art, gehörte ursprünglich den Engländern und trägt noch heute den Stempel der englischen Krone. Sie hat die ganze Geschichte dieser Hochschule mitgemacht. In dem Kriege von 1812 wurde sie nach New Brunswick gebracht, das damals von einer englischen Schwadron bedroht war. Nach dem Kriege verlangte Princeton indeß das Geschütz zurück, und als es ihm verweigert wurde, kamen schließlich die „Blauen von Princeton" in einer Sonntagnacht des Jahres 1836 nach New Brunswick, ergriffen nach kurzem Kampfe von der Kanone Besitz und schleppten sie triumphirend nach Princeton zurück. Dann wurde sie, die Mündung in die Erde gekehrt, auf dem Platze aufgepflanzt, wo sie noch heute steht. Für Kriegszwecke ist sie unbrauchbar geworden. Das Gestell ist längst abgefault. Etwa 40 Fuß von ihr entfernt steht die „kleine Kanone", gleichfalls aus dem amerikanischen Freiheitskriege stammend. Sie wird ebenso wie die große von den Studenten mit eifersüchtigem Auge bewacht.

Im Jahre 1871 verschworen sich die Studenten des „Rutgers College" in New Brunswick, eine dieser Kanonen in ihren Besitz zu bringen, und am 26. April 1875 brachten sie endlich ihren Plan zur Ausführung; während die Princeton-Studenten gerade auf Ferien abwesend waren, kamen ihre Collegen aus New Brunswick anmarschirt, gruben die kleine Kanone aus und brachten sie jubelnd weg. Darob entstand hinterher eine riesige Aufregung, und man fürchtete schon das Schlimmste. Ein Professorencomite aus Princeton setzte sich indeß mit einem solchen in New Brunswick in's Einvernehmen, die Kanone wurde friedlich zurückgebracht und angekettet. Seitdem sind diese beiden Geschütze nie wieder den Studenten von Princeton streitig gemacht worden und werden von ihnen wie die kostbarsten Kleinodien in Ehren gehalten.

Der neue Riesendampfer.

Vor einigen Tagen kam der neue englische Passagierdampfer „Etruria", von der „Cunard Linie", auf seiner ersten Fahrt in New York an und erregte allgemeine Bewunderung. Er ist in der That das größte und schnellste Schiff, das bis jetzt den Ocean gekreuzt hat. Wenn man ihn aus dem Dock nehmen und auf dem Broadway zu New York, etwa gegenüber dem Postgebäude, aufstellen würde, so nähme er fast die ganze enrorme Breite der Straße ein; unten wäre auf beiden Seiten höchstens noch Raum für einen einzigen Fußgänger, vom Verdeck aus könnte man auf Brettern bequem in die obersten Stockwerke der Gebäude schreiten, und der Wimpel des Hauptmastes würde in gleicher Höhe mit dem Wetterzeiger auf dem Flaggenmast des Postgebäudes flattern. Darnach kann man sich einen ungefähren Begriff von der Höhe und Breite des Dampfers machen. Die Länge beträgt 520 Fuß. In der ersten Kajüte, der zweiten Kajüte und dem Zwischendeck könnten vier Regimenter untergebracht werden. Mit den Dampfmaschinen dieses Schiffes könnte man einen großen Theil aller Maschinen von New York in Betrieb setzen.

Die „Etruria" nimmt für eine Oceanfahrt 2500 Tonnen Kohlen mit sich. Sie könnte ein Cargo von 2000 Tonnen aufnehmen, wenn sie bis zu einem Tiefgang von 30 Fuß beladen würde. Die Eigenthümer hoffen, soweit gehen zu können, sobald der New Yorker Hafen ausgebaggert wird; vorläufig aber kann der Dampfer nur 500 Tonnen Ladung nehmen.

Auf seiner Probefahrt legte dieses Mammuthschiff 24 Meilen pro Stunde zurück. Auf der Fahrt hierher machte es an einem Tage 448, an einem andern gar 449 Meilen. Dabei ließ man es nicht sonderlich schnell fahren. Die Erbauer des Schiffes versichern, daß dasselbe den Ocean in 6 Tagen und 7 Stunden kreuzen wird, wenn es mit voller Geschwindigkeit fährt. Das wären 3 Stunden weniger, als die schnellste Oceanfahrt, von der man bis jetzt gehört hat.

Die „Cunard Linie" hatte einen neuen Dampfer durchaus nöthig. Seit „America", „Alaska" und „Umbria" im Dienste der englischen Regierung sich befinden, ist die „Etruria" das einzige Schiff von modernster Schnelligkeit, das zwischen Liverpool und New York fährt. Möge es ebenso ausdauernd sein, als es groß und schnell ist!

Deutsche Lokal-Nachrichten.

Provinz Sachsen.

Der Vertragsentwurf behufs Vereinigung der Städte Magdeburg und Neustadt wurde vom Kreistag gutgeheißen. — In Aschersleben sollen im neuen Etatsjahre die Zuschläge zur Grund- und Gebäudesteuer nicht mehr erhoben werden. — Der Maurer Koch aus Eisleben wurde erstochen aufgefunden; die bei Koch beschäftigt gewesenen Maurer O. und St. wurden als die Thäter verhaftet. — Die beiden freiwilligen Feuerwehren in Lützen lösten sich auf, weil die Polizei die Statuten dieser Corps nur genehmigen wollte, wenn in jeder Versammlung der Bürgermeister oder Branddirector präsidire. — In Stedten bei Schraplau wurde der Grubenarbeiter Nowak von polnischen Arbeitern tödtlich mißhandelt. — In Kaulsdorf ertränkte sich die 50jährige geistesgestörte Serge; in Mühlhausen vergiftete sich die des Unterschleifs verdächtige 19jährige Louisa Kleemann; in Halle erschoß sich der Füsilier Paul Hermann. — Verunglückt: Zu Buckau der Schiffsjunge F. Bath, zu Nordhausen die Näherin A. Hahn, zu Halle der Arbeiter A. Lohmann und zu Wittenberg der Sohn des Bahnmeisters Burghard. Der Glaser Hemmann in Kösen starb an Blutvergiftung.

Hannover.

Die bekannte und vielbesprochene Nachtwächter-Affaire, betreffend den Conflict zwischen Officieren der Garnison Hannover und städtischen Nachtwächtern daselbst, hat jetzt ihre Erledigung gefunden. Die vom Kriegsgerichte zu Gefängnißstrafen verurtheilten 4 Officiere sind vom Kaiser begnadigt worden. Die Herren Officiere können also in Zukunft ungenirt fortfahren, die Wächter der nächtlichen Sicherheit und Ruhe zu prügeln! — Auf dem v. Alten'schen Gute bei Dassel ist der Friseur Jörnitz als des Einbruchs und Diebstahls dringend verdächtig verhaftet worden. — In Goslar striken die Zimmergesellen. — In Leinefelde ist der Bau einer katholischen Kirche in Angriff genommen worden. — Die am Bau des Winterhafens in Münden beschäftigten 65 Arbeiter haben die Arbeit eingestellt; sie verlangen eine Lohnerhöhung von 50 Procent. — Selbstmord haben begangen: in Alfeld der Schuhmacher Wendt, in Everode der Anbauer Hagemann, in Afferde der Färber Klaus. — Durch Unfälle kamen um's Leben: in Engter der Mahlknecht Sommer, in Jastorf der 20jährige Sohn des Hofbesitzers Kahlstorf.

Westfalen.

Großes Aufsehen erregte in Castrop die Verhaftung des Nähmaschinen-Fabrikanten Porsch wegen Falschmünzerei. — † zu Dortmund Buchhändler Köppen, 89 Jahre alt. — In Recklinghausen ist der Wirth Maaßen von dem Italiener Arcangulo erdolcht worden. — Selbstmord-, Unglücks- und Brandfälle. Der 25 Jahre alte praktische Arzt Dr. S. Auerbach aus Vreden hat in Worms, wo er sich seit Neujahr niedergelassen hatte, durch Gift und Revolverschuß sein Leben geendet. — Auf der Fahrt von Soest nach Paderborn stürzte bei Revision der Maschine der Lokomotivführer Vogtherr aus Paderborn vom Trittbrett und wurde vom Zug in Stücke zerschnitten; in der Weser ertrank der Arbeiter Flotho aus Minden. — Eine gewaltige Feuersbrunst äscherte im Dorfe Lewenfeld 27 Wohnhäuser nebst den zugehörigen Scheunen 2c. ein und zu Gevelsberg wurde die Fabrik von Everhard & Kottenhof ein Raub der Flammen.

Rheinprovinz.

In Köln ist die Errichtung eines Kunstgewerbemuseums beschlossen worden. — † zu Ottweiler Sanitätsrath Dr. Levy, 54 J. a. — Nach den nunmehr abgeschlossenen Erhebungen beträgt die Gesammtzahl der auf Grube Camphausen Verunglückten, 180 Personen. — Das Priester-Seminar in Trier hat einen Prozeß gegen den Fiskus, betr. das Eigenthum der beschlagnahmten Seminargüter, gewonnen. — Sanitätsrath Dr. Jung in Kreuznacht feierte unlängst sein 50jähriges Doktorjubiläum. — Unglücksfälle. Bei einem Spazierritt von Oberkassel nach Bonn wurde der Stud. jur. O. Helfer aus Essen von dem scheu gewordenen Pferde abgeworfen und starb in Folge der erlittenen Verletzungen; auf dem Heimwege aus Sobernheim wurde der Müller Peter Hütwohl aus Meitzborn von seinem Wagen überfahren und auf der Schnepfenjagd verunglückte der Einwohner Wilh. Horstmann aus Gahlen.

Hessen-Nassau.

Die Maschinenfabrik Henschel & Co. in Kassel hat unlängst die 2000. Lokomotive fertiggestellt. — † zu Kassel der Schulrath a. D. Dr. Rumpel. — Von der 9. Compagnie des in Marburg garnisonirenden 80. Regimentes sind 40 Mann am Typhus erkrankt; Ursache: verdorbenes Wasser. — Von Wiesbaden aus ist ein Aufruf zur Sammlung von Beiträgen für ein Abt-Denkmal an die deutschen Städte ergangen.

Königreich Sachsen.

Wie berechnet, wird Sachsen am meisten unter den deutschen Ländern von Blitzen heimgesucht. — Aus Dresden verschwand der in Geldnöthen steckende Landtagsabgeordete Dr. Robert Schmid. — Der antisemitische Reichstagsabgeordnete Hartwig in Dresden erhielt wegen Stadtrathsbeleidigung 14 Tage Gefängniß. — Der 22fache Wechselfälscher A. A. Sende in Dresden erhielt 9 Jahre Zuchthaus. — Muschelwaarenfabrikant Leibrich in Adorf verschwand, nachdem er betrügerischen Bankerott gemacht. — Der Fleischergeselle Th. Fischer von Bernsdorf wurde als Verüber des Raubmords an der Fleischerfrau Puchta von Glauchau verhaftet. — Der Brambacher Gemeinderath hängt jetzt die Listen der Steuersäumigen in den Kneipen aus. — Im Pitz'schen Restaurant zu Crimmitschau fand man gelegentlich einer Bismarckfeier eine Dynamitpatrone. — Leihanstaltscontroleur Schneider in Freiberg verschwand und kündigte brieflich Selbstmord an. — Der verschuldete Bildhauer H. Bartsch in Königsbrück verdustete. — Meißen erhält eine Biersteuer. — Der Waldarbeiter J. Lingbein von Georgenfeld erschoß sich, ebenso der Fabrikarbeiter K. Lehmann in Königstein. — Der Bergmann Schönfeld von Großvoigtsberg ließ sich überfahren. — Erhängt haben sich: Der Mühlknappe R. Krause bei Oschatz, der Sattler G. von Oschatz, H. Guhr von Prohlis, der Arbeiter Traugott Kaiser von Hartha, die Brauersfrau Schubert in Weissig, und der Auszügler W. in Wilkershain. — Der Privatmann Gottweis von Rüssen soll durch Schlaganfall, nicht durch Selbstmord, im Dünger ertrunken sein. Ferner verunglückten: Restaurateur Schlegel in Dresden, Bergarbeiter C. Weichelt in Altenburg, Maurerswittwe Ernst in Großfriesen, Damastweber E. Otto von Großschönau, Hausbesitzer H. Schönberg von Thuren und Postschaffner A. Unger in Zwickau.

Shakespeare sagt:

„Blaß vor Aerger verwässert der Mond,
Der Lenker der Flüthen, die Lüfte,
Damit Rheumatismus überall herrsche."

Es ist fraglich, ob der „blasse Mond" sein Verwässern in demselben Maße verstärkt hat, in dem die Welt ihre Bevölkerung vermehrte, aber es steht außer Frage, daß Rheumatismus sich vermehrt hat, bis er „überall herrscht" in „den Lüften," und Tausende von Menschen werden mit den marternden Schmerzen, die nur Rheumatismus und Neuralgie verursachen können, gequält.

ATHLOPHOROS

ist der **einzige** Besieger dieser schrecklichen Krankheiten, wie Hunderte gern bezeugen.

Herr O. Thornton, aus den Maschinenwerkstätten der C. N.-J. & P. Eisenbahn in Stuart, Iowa, schreibt:

„Athlophoros gab mir bei einem schrecklichen Rheumatismus große Hilfe und ich empfehle es gern als ein Mittel, das Rheumatismus heilt. Ich war an's Bett gefesselt, konnte aber nach dem Gebrauch einer Flasche wieder an die Arbeit gehen."

Selbst, wenn es anfänglich unglaublich erscheint, ist es wahr, daß „Athlophoros" bei Ihnen ebenso erfolgreich wirken wird, wie bei Andern.

Wenn Sie **Athlophoros** nicht in Ihrer Apotheke erhalten können, werden wir ihnen, nach Empfang des regulären Preises — ein Dollar per Flasche — dasselbe per Expreß franco zusenden. Wir sehen es lieber, wenn Sie es von Ihrem Apotheker kaufen, aber wenn er dasselbe nicht führt, lassen Sie sich nicht überreden, etwas Anderes zu versuchen, sondern bestellen Sie sofort bei uns, wie angegeben.

Athlophoros Co.
112 Wall Str., New York.

Archdeacon's
— berühmter —
Jug-Essig

absolut rein und der beste im Markte.

Dieser Essig wird in Quart-Krügen verkauft und wir geben mit jedem Kruge ein Geschenk. Die Geschenke bestehen aus silberplattirten Casters, Eß- und Theelöffeln, Messer und Gabeln, Glaswaaren, Taschentüchern, Binden, Bilder, Schmucksachen u. s. w. Dies geschieht zum Zwecke der Reklame.

Preis per Krug . . . . 10 Cts.

Bei allen Grocers zu haben.

Troy
Dampf-Wäscherei,
160 Nord Delaware Str.,
nahe der Massachusetts Ave.
JOHN KIDD, Eigenthümer.
Vorzügliche Arbeit!
Prompte Ablieferung!
T. W. Rynn, Geschäftsführer.

Spitzen-Vorhänge werden nach dem neuesten Verfahren gereinigt. Aufträge per Expreß werden sofort ausgeführt.

Telephon 135.

James R. Ross & Co.,
— Großhändler in —
Whiskey.
184 Süd Meridian Straße.
Indianapolis.

Jeffers' Cash Paint Store,
— ist umgezogen nach —
No. 30 Süd Meridian Straße.
Wm. Grassow ist bei uns angestellt.

N. GERARDY'S
Grocery,
No. 228
Ost Washington Straße.
Nachfolger von
WM. PFÆFFLIN.

Die Indianapolis
Business University,
— einschließlich —
Bryant & Stratton's
Business College!

Normal- und englische Fortbildungsschule. Institut für Schönschreiben und Zeichnen, Stenographie und andere Spezialfächer. Unterricht gründlich und gut.

Auskunft in Bezug auf Schulgeld u. s. w., wird gerne ertheilt. Man spreche in der Office vor.

Adresse: BUSINESS UNIVERSITY.
Wben Block, gegenüber der Post.
Indianapolis, Ind.

Rail Road Hat Store,
Frühjahrs-Hüte!
Neuester Facon soeben angekommen.
Billige Preise!
Gute Bedienung!
Man besichtige die große Auswahl von
Herren- u. Knaben-Hüten.
No. 76 Ost Washington Str.

LYMAN GASOLIN OEFEN
2, 3 und 4 Brenner.
Monitor Petroleum Oefen

Alaska Refrigerators
Eisschränke.
Lampen-Oefen $2.00
Ranges und alle Sorten Oefen.

JOHNSTON AND BENNETT
62 Ost Washington Str.

Bau- und Unterlage-Filz!
Zwei- und dreifaches Dachmaterial.
Dach-Filz, Pech,
Kohlen-Theer,
Dach-Farben 2c.

SIMS & SMITHER,
169 West Maryland Str.
Kommt und seht unsere

Chas. Mayer & Co.
— offeriren —
Die beste Qualität.
Die größte Auswahl,
Die schönsten Muster,
Die billigsten Preise von
Kinder-Wägen!
und alle in ihr Fach einschlagende Artikel.
Alleinige Agenten für
Whitney & Heywood
Kinderwägen.
29 und 31
West Washington Straße.

Der beste geröstete
Golden Rio Kaffee!
— zu —
22 Cts. per Pfund
— bei —
Emil Mueller,
200 Ost Washington Str.,
Ecke New Jersey Straße.
Telephon 987.

Dr. O. G. Pfaff,
Arzt, Wundarzt
— und —
Geburtshelfer.
— Nachfolger des —
Dr. H. O. Pantzer,
Office und Wohnung:
425 Madison Avenue.
Sprechstunden: Morgens von 8 bis 9 Uhr. — Nachmittags von 2 bis 3 Uhr. — Abends von 7 bis 8 Uhr. Telephon 383.

Dr. C. C. Everts,
Deutscher Zahnarzt,
(Nachfolger von Chas. S. Talbert.)
N.-W.-Ecke Washington u. Pennsylvania Str.
Indianapolis.

Wir sehen, Ihr benützt die
VANDALIA LINE!
Warum?
Weil sie die kürzeste und beste Linie über St. Louis, Missouri, Kansas, Iowa, Nebraska, Texas, Arkansas, Colorado, New Mexico, Decota und California ist.

Das Bahnbett ist von Stein und die Schienen sind aus Stahl. Die Wagen haben die neuesten Verbesserungen. Jeder Zug hat Schlafwagen. — Passagiere, ob sie nun Billete erster Klasse oder Emigranten-Billete haben werden durch unsere Passagierzüge erster Klasse befördert.

Ob Sie nun ein Billet zu ermäßigten Preisen, ein Excursionsbillet oder irgend eine Sorte Eisenbahnbillete wollen, kommen Sie, oder schreiben Sie an

H. R. Dering,
Assistent General Passagier-Agent.
Nordost-Ecke Washington und Illinois Str., Ind'pls
G. Hill, Gen'l Supt. St. Louis, Mo.
E. A. Ford, Gen'l Pass.-Agt., St. Louis Mo.

Chicago, St. Louis and Pittsburg Railroad.

Zeit-Tabelle für durchgehende und Lokal-Züge. Vom 17. Febr. 1883 an; Züge verlassen das Union-Depot, Indpls., wie folgt:

Stationen.	Schnellzug	Postzug	Schnellzug	Accom.
Abg. Indianapl's	*4:26 Nm	†10:45 V	*4:55 Nm	†4.00 N
Ank. Camb'City	6:20 „	12:59 Am	6:41 „	6:13 „
„ Richmond	6:52 „	1:37 „	7:14 „	6:50 „
„ Dayton	8:57 „	3:32 „	8:57 „	.....
„ Piqua	8:58 „	3:47 „	8:59 „	.....
„ Urbana	9:36 „	4:51 „	9:52 „	.....
„ Columbus	11:30 Nm	6:40 „	11:20 „	.....
„ Newark	12:59 „	.....	12:37 Bm	.....
„ Steubenville	5:09 „	.....	4:24 „	.....
„ Wheeling	6:32 „	.....	8:02 „	.....
„ Pittsburg	7:02 „	.....	6:17 „	.....
„ Harrisburg	4:15 Bm	.....	2:2[illegible] Am	.....
„ Baltimore	7:40 „	.....	5:[illegible] m	.....
„ Washington	8:50 „	.....	6:20 „	.....
„ Philadelphia	7:50 „	.....	5:15 „	.....
„ New York	11:20 „	.....	7:30 „	.....
„ Boston	8:25 N