Court House
MEAT MARKET.

Frisches Fleisch!
Geräuchertes Fleisch!
Alle Sorten Würste!
Täglich frisch.
Alle Aufträge werden prompt besorgt.

Fritz Boettcher,
147 Ost Washington Straße.

Südlich.

J M & I R R

Die kürzeste und beste Bahn nach

Louisville, Nashville, Memphis, Chattanooga, Atlanta, Savannah, Jacksonville, Mobile and New Orleans.

Es ist vortheilhaft für Passagiere nach den Süden, eine direkte Route zu nehmen.

Palast-, Schlaf- und Parlor-Wagen zwischen Chicago und Louisville und St. Louis und Louisville ohne Wagenwechsel.

Komfort, Schnelligkeit und Sicherheit sind die „Reise" wie alle zugeben.

J. M. & I. R. R.

H. B. Dering,
Assistant General Passagier-Agent.
Corner-ofc Washington und Illinois Str., Indianapolis.
Jas. McCrea, Gen'l Manager, Pittsburg, Pa.
John F. Miller, Gen'l Supt. Columbus, O.

MONON ROUTE
LOUISVILLE, NEW ALBANY & CHICAGO RY.

Die kürzeste und direkteste Linie von
INDIANAPOLIS
— nach —
Frankfort, Delphi, Monticello, Michigan City, Chicago,
und allen Orten im nördlichen Indiana, Michigan, nördlichen Illinois, Wisconsin, Iowa, Minnesota, Nebraska, Kansas, New Mexico Dakota, Nevada, Colorado, Californien und Oregon.

2 direkte Züge täglich 2
von Indianapolis nach Chicago; ebenso nach Michigan City. Elegante Pullmann Schlafwaggons auf den Nachtzügen. Gepäckmarken bis an's Reiseziel ertheilt.

Keine Bahn hat größere Bequemlichkeiten oder billigere Raten als wir. Geleise und Ausrüstung nicht zu übertreffen. Stahl-Geleise, Miller Platform und Stoßkissen, Luftbremsen und alle modernen Einrichtungen, unübertreffliche Vortheile für Emigranten, Land und Touristen-Billete nach irgend einem Orte, der von anderen Bahnen bedient wird.

Wenn man nördlich, südlich, östlich oder westlich zu reisen wünscht, kaufe man nicht das Billet bis man unsere Preise u. s. w. gesehen.

Wegen Näherem wende man sich an
J. D. Baldwin,
Distrikt Passagier Agent,
No. 36 Süd Illinois Straße, Indianapolis, Ind.
John E. Carson, General-Verwalter, Chicago, Ill.
W. E. Ralph, General Passagier Agent, Chicago, Ill.

Die große
Pan Handle Route

Chicago, St. Louis and Pittsburg Bahn.

Pittsburg, Cincinnati & St. Louis Bahn,
ist die schnellste und beste Linie nach
Ost, West, Nord und Süd.

Ausgezeichneter Dienst!
Prompte Verbindung!
Pullmann Cars zwischen allen größeren Städten.

Pittsburg, Harrisburg, Baltimore, Washington, Philadelphia, New York, Columbus, Cincinnati, Indianapolis, St. Louis, Chicago and Louisville.

Die Vortheile der Pan Handle Bahn werden von einer anderen Bahn erreicht. Raten niedrig, alle modernen Verbesserungen, rasche Beförderung u. s. w. Alles Näheres bei
H. A. Dering,
Ass't. Gen'l Pass. Agent, Indianapolis, Ind.
James McCrea, Gen'l Manager, Pittsburg, Pa.
John F. Miller, Gen'l Supt. Columbus, O.
C. A. Ford Gen'l. Pass. Agent, Pittsburg, Pa.

WABASH ROUTE!

Falls Sie die Stadt nach irgend einer Richtung hin zu verlassen beabsichtigen, gehen Sie zur Wabash Ticket-Office,

No. 56 West Washington Straße,
Indianapolis,
und erfragen die Fahrpreise und näheren Mittheilungen. Besondere Aufmerksamkeit wird
Land-Käufern
— und —
Emigranten
zugewandt.
Rundfahrt-Tickets nach allen Plätzen im Westen und Nordwesten!

Die direkteste Linie
— nach —
FORT WAYNE, TOLEDO, DETROIT
und allen östlichen Städten

Stahlwaggons,
Palast-Schlafwaggons,
zuverlässiger Anschluß und vollständige Sicherheit machen die
große Wabash Bahn
— die —
beliebteste Passagier-Bahn in Amerika!

F. P. Wade,
Distrikt-Passagier- und Land-Agent
Indianapolis Ind.
Jos. Smith, General Ticket-Manager.
T. Chandler, Gen.-Pass.- und Ticket-Agt.
St. Louis, Mo.

Des Lootsen Weib.

Von Jonas Lie.
Aus dem Norwegischen von Marie Herzfeld.

(Fortsetzung.)

Sie begann zu überlegen. Da kam ihr ein leuchtender Gedanke; sie stand auf und kleidete sich an. Es war eines Mannes Klugheit in ihr und sie war gewöhnt, alle Angelegenheiten selbst zu führen. Gerade in den letzten Tagen hatte der Schiffer Garvloit, der mit ihrer Halbschwester verheirathet war, sich um ein norwegisches Mädchen erkundigt, welche im Hauswesen mithelfen konnte, das war ja ein Platz für Elisabeth. Es galt blos an Bord seiner Kuff (Holländisches Schiff, ziemlich breit gebaut, Groß- und Besanmast) zu gehen, welche segelklar dalag.

Madame Beck schrieb sogleich einen Brief an Garvloit, den sie Elisabeth übergab, und händigte ihr dazu eine ziemlich runde Geldsumme aus, den Lohn, welchen jene verdient, wie sie sagte.

So ruderte Elisabeth in der stillen Mondscheinnacht allein in der kleinen Brahm nach Arendal. Sternenerfüllt lag der glänzende Sund zwischen den tiefen Schatten der Berghänge, während ein oder der andere helle Mast verrieth, daß Fahrzeuge unter Land waren. Manchmal fiel eine lange Sternschnuppe und Elisabeth war voll jubelnder Freude, welche sie oft dämpfen mußte, indem sie auf lange Strecken hin hart darauf los ruderte. Sie war wie aus der Gefangenschaft entkommen, befreit von einem lastenden Uebel. Und — Marie Forstberg! Wie freute sie sich darauf, sie zu sehen!

Sie gelangte vor Tag in die Stadt und ging sogleich zu der Muhme; dieser erklärte sie, Madame Beck wünsche, daß sie eine Stellung bei Garvloit in Holland annehme, welcher gerade segelfertig da lag. Sie zeigte ihr den Brief—es hatte solche Eile.

Die Muhme hörte sie eine Weile an; dann sagte sie plötzlich:

„Elisabeth—es ist etwas mit dem Marine-Officier vorgegangen!"

„Ja, Muhme," erwiderte sie aufrichtig; „er hat mich zur Frau verlangt."

„Nun und —?"

„Und da antwortete ich anfangs so viel wie „Ja"; — aber ich mag ihn nicht, und da sagte ich es Madame Beck."

Die Geberden der Muhme zeigten, wie überraschend sie diese Neuigkeit fand.

„Also du hast ihn nicht mögen?" sagte sie endlich. „Wahrscheinlich deshalb, weil du lieber den Salve Kristiansen magst?"

„Ja, Muhme," versetzte sie leise.

„Ei, warum nahmst du ihn dann nicht?" meinte die Muhme ziemlich hart.

Elisabeth kriegte Thränen in die Augen.

„Ja — wie man sich bettet, so schläft man," bemerkte die Alte, welche stets stark in Sprichwörtern war, strengen Tones und ging an die Bereitung des Kaffees.

Ehe Elisabeth sich zur Kuff hinausrudern ließ, begab sie sich in's Posthaus, wo sie Marie Forstberg schon außer Bette und im Morgenkleid in der Stube beschäftigt fand.

Marie war sehr erstaunt, als Jene ihr von ihrem neuen Entschlusse erzählte. Die Stelle war so vortheilhaft, ein fast selbstständiger Posten im Hause, und Madame Beck hatte ihr selbst es angerathen, sagte Elisabeth, welche es geschickt vermied, die andere auf die richtige Spur zu leiten.

Daß Marie Forstberg sich die Geschichte doch nicht gut zusammenzureimen wußte, merkte Elisabeth an ihren Augen. Als sie von einander Abschied nahmen, umarmten sie sich und weinten.

Im Landhause draußen herrschte große Ueberraschung über Elisabeth's Verschwinden. Der Lieutenant hatte ihren Brief im Thürspalt gefunden, doch sich nicht gedacht, daß sie abgereist sei, und hatte in gewaltiger Gemüthsbewegung das Haus verlassen, um erst spät Nachmittags heimzukommen.

Inzwischen hatte Madame Beck den Töchtern die Sache mitgetheilt, welche man vor Fremden natürlich geheim halten mußte.

Obgleich sein Blick suchte, so fragte der Lieutenant doch erst am Abend ausdrücklich nach Elisabeth, und als er erfuhr, daß sie weggegangen und nun vielleicht schon unter Segel nach Holland sei, saß er wie versteinert da. Dann betrachtete er höhnisch Eine nach der Anderen.

„Wüßte ich, daß ich dieses Einer von euch zu verdanken habe," rief er endlich, „so...." er packte den Stuhl, auf dem er gesessen, schlug ihn auf den Boden, so daß er in den Fugen krachte, und lief in sein Zimmer. Doch ihr Brief war leider deutlich genug — sie liebte einen Anderen, und er wußte auch, wer es war.

XIV.

Als die „Juno" das letztemal von Arendal wegfuhr, hatte sie nur einige Mann ihrer alten Besatzung gewechselt. Um das Frühjahr fanden sich damals, wiewohl auch jetzt, nicht wenige Leute aus den Fischerei-Districten des Westlandes ein, um sich zu verheuern. Sie kommen in ihrer Fischertracht, von der Arbeit im Boote beschmutzt und gebeugt, und bringen statt der gewöhnlichen schrägen Schiffskiste ihre runden Bauernkruhen mit. Ihrem Wesen fehlt der seemännische Zuschnitt und sie erlangen nur mangels anderer Matrosen einen Platz auf Schiffen, welche auf Langfahrt sollen.

Solch' einen Matrosen aus irgend einem Fjordwinkel nördlich von Stavanger, hatte die „Juno" an Bord gekriegt, und es schien, als ob er Aller Sündenbock werden sollte. Es war ein vierschrötiger Mensch mit einem rothbraunen Bart um das große, grobe Gesicht. Er hieß Nils Buvaagen, ging unseemännisch mit niederhängenden Armen, gleich einer trägen Schildkröte, über das Deck, und es wäre kühn gewesen, zu behaupten, daß er, wie die meisten Leute dieses Schlages, ungewöhnlich ausdauernd im Ertragen von Mühe und Strapazen war. Wenn er im Unwetter den Kopf mit der Pelzmütze aus dem Reef hervorsteckte, sich umschaute und dem Wetter in's Gesicht grinste, erinnerte er an die Fratze eines Vikings; und auf seinem Ausguckposten hielt er aus, wenn auch eine See um die andere ihn niederschlug. Er war unglaublich naiv, besonders wenn man die Rede auf seine Frau und seine Kinder lenkte—denn von letzteren hatte er ein Nest voll. Der Koch, ein arger Spottvogel, konnte ihn da bis zum Flennen bringen—ein Kunststück, welches er zu der Anderen großen Unterhaltung vorführte.

Doch bei allem Spott und aller Neckerei nährte man für diese bäuerische Figur doch eine Art Respect. Der Einzige, welcher ihn in Schutz nehmen zu wollen schien, war Salve; er gebrauchte seine scharfwortige Zunge oft zu Nils' Gunsten; doch gewiß mehr, weil er sah, daß dieser Mann die übrigen Alle auf dem Nacken habe, als aus eigentlicher Sympathie.

Ein Ereigniß sollte Beide enger verknüpfen.

Bei der Ausfahrt hatten sie in einer dunklen Nacht die Foreland-Leuchtthürme passirt und kreuzten die Straße von Dover in einem so dichten Nebel und Regen, daß sie am Nachmittag nicht einmal das Wimpel auf dem Großtopp unterscheiden konnten. Dabei ging die See, wie es in diesem Fahrwasser oft geschieht, außerordentlich krapp (eine krappe See = eine kurze, spitze See, Welle im Gegensatze zu den langen Wellen eines ruhigen Wassers,) und schwer. Unablässig tönten Glocken und Hornsignale von den vielen Schiffen durch die Nacht; denn sie kreuzten an einander vorbei, so gut wie im Blinden durch die Nacht, mit steter Gefahr, sich gegenseitig in den Grund zu bohren. Da plötzlich erscholl im Dunkeln von Backbord her, über welches soeben eine Sturzsee gegangen:

„Ausguckmann über Bord! — Nils Buvaagen!"

„Mann über Bord!" wiederholte es kurz und scharf von den verschiedenen Posten her; doch unter diesen Verhältnissen dachte Niemand an Rettung.

Salve stand beim Röstwerk und sah eine Gestalt mit ausgestreckten Armen außer Bord vorbeigleiten. Eilig sprang er achterwärts, indem er unterwegs das Stück Leine, welches er in der Hand hielt, aufmachte. Nun sah er den Mann hoch emporgetragen von der Woge, die ihn gerade gegen das eintauchende Achter-Ende schleudern wollte. Es war keine Fadenlänge zwischen ihnen. Salve warf die Leine aus und Nils Buvaagen war gerettet.

Von jener Stunde an war Nils Buvaagen Salves treuester Freund und dieser war für Freundschaft auch nicht unzugänglich, obgleich sie sich bei ihm mehr in Thaten und gelegentlicher Hilfeleistung als in vertraulichen Mittheilungen äußerte. So erdreistete der Koch sich nicht länger, mit ihm seinen Spaß zu treiben.

Seither waren ein paar Monate vergangen. Die „Juno" lag segelklar in der Rhede von Montevideo, wo man Häute eingenommen. Der Rest der Ladung für Europa, nämlich Kaffe, sollte oben in Rio gefaßt werden, und mittlerweile führte man Kohle im leeren Schiffsraum.

Das Schiff lag im tropischen Costüm da; über Vorder- und Achterdeck waren zum Schutz gegen die Sonnenhitze Zelte aus Segeltuch gespannt und die Mannschaft ging, entsprechend luftig gekleidet, in offenen Hemden und aufgestrickten Leinenhosen, ganz braun und schweißglänzend umher und schnappte nach jedem Lufthauch. Es war des Jahres heißeste Zeit; das Pech schmolz in den Deckfugen, und von der Schiffsseite rann das Theer herab.

So lag man schon einige Tage, denn man hoffte noch auf die Post, welche man bereits bei der Ankunft zu finden erwartet hatte. Die Ungeduld, mit welcher man derselben entgegensieht, und die Enttäuschung, die sich in allen Mienen malt, wenn sie ausbleibt, kennt nur Jener, der auf einem solchen Weltfahrer gewesen ist. Da ist wohl kein Mann an Bord, welcher nach so langer Zeit sich nicht freute, etwas von der Heimath, von Weib und Kind, der Liebsten oder Verwandten zu hören, und auch Derjenige, welcher keine solchen Bande hat, scheint gleich gespannt; denn das Heimweh wächst an Bord immer mächtiger an. In den fremden Häfen mag es manche, oft wilde Vergnügungen geben, allein der Gedanke, den Fuß auf den Boden des Vaterlandes zu setzen, wird endlich der alleinherrschende und ist gewiß die Hauptursache, welche den norwegischen Matrosen abhält, lang unter fremder Flagge zu dienen.

Soeben legte die Heckjolle an. Der geputzte Steuermann flog trotz der erschlaffenden Hitze wie eine Katze die Fallreepstreppe hinan und verschwand rückwärts in der Hütte, wo der Capitän an einem Tische bei Glas und Caraffe saß. Capitän Beck hatte einen Kranz gerade herabgekämmter Haare um den kahlen Kopf, den er in der Hitze beständig abtrocknete. Sein fleischiges, rothwangiges Gesicht zeigte durch die Färbungen, daß er schwerlich so ruhig war, wie er sich den Anstrich gab, indem er das Packet unberührt auf dem Tische ließ. Er nickte dem Steuermann zu und dieser entnahm daraus, daß er für's Erste abtreten und drüben auf der anderen Seite der Hütte warten solle.

Beck schnitt das Briefpacket auf und sein Gesicht leuchtete auf, als er darin einen Brief mit der Aufschrift von seines Sohnes Hand erblickte. Darauf begann er mit heiterer Miene die Briefe nach den Adressen zu sortiren und machte dazu eine oder die andere Bemerkung.

„Steuermann!" rief er mit lustiger Betonung, indem er Alles zusammenraffte und Jenem hinreichte, „hier sind Briefe in Hülle und Fülle, von Frauen und Liebsten!"

Man hatte bemerkt, daß der Steuermann mit einem Packet im Arm über die Fallreepstreppe gekommen war, und daß es die Post sei, verbreitete sich wie ein Lauffeuer über das Deck hinab in das Banjer (ein Theil des Zwischendecks), in Roof und Kombüse. Als daher der Steuermann die Adressaten aufzurufen begann, war schon die ganze Besatzung um die große Luke versammelt, bis auf ein oder oder zwei Nachzügler, welche sich oben in der Takelung befunden und welche nun eilfertig an den Webeleinen herabenterten.

Der Einzige, welcher weder Nachricht erwartete noch zu ersehnen schien, war Salve Kristiansen. Während die Briefe vertheilt wurden, stand er mit zusammengepreßten Lippen achterwärts beim Steuerrad, scheinbar blos mit den zwei Rudergästen beschäftigt, welche die Heckjolle aufhißten und festhakten. Hie und da legte er mit Hand an; allein die Art, in welcher er es that, verrieth gerade nicht den wohlwollendsten Humor.

Es war etwas Rüdes, Unfreundliches in sein Wesen gekommen, und wenn der Capitän gelegentlich nach Hause berichtet, er sei nicht ganz zufrieden mit ihm, so hatte das seinen guten Grund. Es waren allerlei Unannehmlichkeiten mit ihm vorgefallen, und gab es einen Zwist an Bord, so konnte man allzeit sicher sein, daß er dahinter stak. Außerdem glaubte der Capitän die Wahrnehmung gemacht zu haben, daß Salve gegen ihn persönlich Bitterkeit nähre.

Mit Ausnahme des Capitäns, welcher hinter der Hütte saß, war übrigens Salve der einzige Mensch, der auf dem Deck zu erblicken. Der erste Steuermann hatte sich mit einem Brief seiner Braut in seinen Verschlag zurückgezogen; der zweite Steuermann lag im Großboot und studirte einen ähnlichen und die ganze Besatzung schien völlig verschwunden. Hätte man gesucht, man würde die Briefleser je zwei und zwei liegend gefunden haben. Alle damit beschäftigt, ihre Schreiben zu buchstabiren und zu genießen, auf den abgelegensten Plätzen, vom Groß- und Vormars au bis zu den Kojen unten im Zwischendeck oder im Matrosenroof. Man las in der Kombüse und unter der Back, ja, selbst am Bugspriet draußen hatte Einer unter den Falten des niedergeholten Klüvers ein ruhiges Versteck gefunden.

Capitän Beck saß hinter der Hütte und las des Sohnes langen Brief. Er war hummerroth im Gesicht und sah aufgebracht aus.

Der Sohn bat um seine Einwilligung zur Verlobung mit Elisabeth, und der Vater fand trotz aller schönen Worte heraus, daß es eine abgemachte Sache sei, an der nicht mehr zu rütteln war.

Die unwillkürlichen Bewegungen und halblauten Ausrufe verriethen genügsam, in welche gewaltige Aufregung der Brief den Capitän versetzte.

Er saß noch eine Weile still und trommelte auf dem Knie und warf Salve, welcher beim Rad stand, alles eher als freundliche Blicke zu. Es schien, als verspüre er Lust, seinen Groll an dem jungen Manne auszulassen. Er wußte, daß Salve daheim Elisabeth hatte Geschenke machen wollen und nach aller Wahrscheinlichkeit um sie geworben habe, und nun sollte dasselbe Mädchen die Frau seines Sohnes, des See-Officiers, werden!

(Fortsetzung folgt.)

Der Norddeutsche Lloyd.

Die Jahresberichte des Lloyd nehmen, seitdem derselbe die von der Reichsregierung subventionirten Dampferlinien betreibt, ein erhöhtes Interesse für sich in Anspruch. Aus dem Bericht für das Jahr 1887 geht nun hervor, daß für den Lloyd das mit den subventionirten Linien betriebene Geschäft ein äußerst ungünstiges Resultat gehabt hat. Es heißt hierüber in dem Bericht:

„Die Reichspost-Dampferlinien ergeben aus dem Betriebe einen Verlust von 202,176 M. Dazu kommen Kosten für laufende Reparaturen, Antheil an den Verwaltungskosten, Abschreibungen von 5 Procent auf Casco und 20 Procent auf Schiffsausrüstung mit 1,551,184 M., so daß der Gesammtverlust bei den Reichspost-Dampfern 1,753,361 M. beträgt. Der Verlust sei namentlich den Zweiglinien und den Quarantäne-Maßregeln in Australien zuzuschreiben. Was die Hauptlinien betrifft, so sind die Dampfer selten in der Lage, das angemeldete Güterquantum befördern zu können, während die lohnende Passagierbeförderung eine mäßige gewesen ist, weil der Passagierverkehr zwischen Deutschland und Ostasien bezw. Australien bis soweit überhaupt nur ein geringer ist, und die Reisenden anderer Nationalitäten ihren heimischen Dampfern in der Regel den Vorzug geben."

So ist das Resultat einer auf staatliche Subvention sich stützenden Unternehmung! Der Fall ist nicht blos wirthschaftspolitisch von Interesse. Bevor die staatliche Subvention erreicht war, wurde von den Freunden der Einrichtung darauf hingewiesen, daß dieses Werk ein Risiko in sich trage, an dem der Staat theilzunehmen verpflichtet wäre. Als aber dann die Subvention gewährt war, wurde die Einrichtung der subventionirten Linie an der Börse in der reklamehaftesten Weise zur Treibung des Kurses der Lloyd-Actien ausgenutzt, während der Betrieb der Linien nachträglich eben auf große Verluste für die Gesellschaft hinausläuft.

In neuester Zeit übrigens hat der Lloyd noch aus einem besonderen Grunde die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gelenkt. Es waren in der Verwaltung wegen des Baues neuer Schnelldampfer für die subventionirten Linien Differenzen ausgebrochen, die den ersten Leiter des Lloyd, Meier, der jenen Bau bekämpfte, veranlaßten, aus der Direktion auszutreten. Im Zusammenhang mit diesen Verhältnissen waren die Aktien des Lloyd in neuerer Zeit wieder der Gegenstand einer besonders lebhaften Speculation an der Börse geworden. Aufklärungen über diese specielle Streitfrage in der Verwaltung werden aber leider in dem vorliegenden Jahresbericht nicht gegeben.

Ueber die Situation der Gesellschaft im Allgemeinen instruiren die Angaben, die wir im Folgenden dem Berichte entnehmen:

Der Gesammtertrag in 1887 stellte sich auf 7,536,004 M., davon gehen an Zinsen der Anleihen, Unkosten und Steuern 1,427,212 M. ab, so daß 6,108,785 M. verbleiben. Abgeschrieben werden 4,484,615 M., davon auf die Reichspostdampfschiffe 1,009,000 M., auf sonstige Fahrzeuge 3,143,000 M. Von dem verbleibenden Reingewinn erhält der Versicherungsfonds 120,553 M., und nach Zahlung der Tantiemen wird eine Dividende von 5 pCt. gewährt. Grund des geringen Erträgnisses ist der Verlust des mit 1,398,000 M. zu Buch stehenden Dampfers Oder.

Abgesehen von den bereits oben erwähnten subventionirten Linien, war das Ergebniß der transatlantischen Linien zufriedenstellend. Dies gilt zunächst von der New Yorker Fahrt, in welcher, abgesehen von einer Frachtdampfer-Expedition, 89 Schnelldampferreisen gemacht worden sind. Das günstige Resultat derselben ist lediglich auf den Passagierverkehr zurückzuführen. Nach Baltimore sind 42 Reisen gemacht worden, welche einen guten Nutzen ergeben haben. Die südamerikanische Fahrt, in welcher 34 Reisen gemacht worden sind, hat ein günstiges Resultat ergeben. Der Personenverkehr betrug auf der New Yorker Fahrt ausgehend 64,078, einkommend 26,084 Personen (gegen 56,160 resp. 24,438 in 1886), auf der Baltimore-Fahrt ausgehend 37,255, einkommend 2671 (21,063 resp. 2615), in der südamerikanischen Fahrt ausgehend 8805, einkommend 2335 (6675 resp. 1809). Zusammen sind 141,228 Personen (gegen 113,201 im Vorjahr) befördert. Im Güterverkehr gingen nach New York 89,552 Kbm. (1886: 113,876), Baltimore 24,452 Kbm. 13,799), Südamerika 68,221 Kbm. (65,998). Die Resultate der europäischen Fahrt sind in Folge des regen Güterverkehrs in der englischen und Hamburger Fahrt etwas günstiger, als im Vorjahre gewesen. Der Reservefonds und der Assecuranz-Reservefonds sind auf ihrem statutenmäßigen Höchstbetrage

Vom Auslande.

— Das verheiligte Hermandad unter Umständen nichts heilig ist, zeigt eine Geschichte aus Rom, die mit dem schönsten Knalleffect endete. Zwei vornehme Damen gingen eines Abends ahnungslos über die Ripattabrücke; da näherte sich ihnen ein Polizist, der über seine eigene Sicherheit nicht hinreichend gewacht hatte, mit schwankenden Schritten und machte ihnen eine offenbar sehr warm empfundene Liebeserklärung. Die Damen wollten eiligst ihres Weges gehen, allein der Zudringliche verfolgte sie mit seinen empfindungsreichen Redensarten. Die erschreckten Damen wandten sich nun an einen des Weges kommenden eleganten Herrn, den sie um seinen Schutz ansprachen; dieser forderte den Wächter in entschiedener Weise auf, die Damen nicht weiter zu belästigen; allein der Trunkene wurde wüthend, zerrte den Herrn am Aermel und erklärte ihn für verhaftet. Der Fremde ließ sich ruhig mitnehmen und zum nächsten Posten führen. Hier erzählte er den Hergang unter heftigem Widerspruch des Polizisten. „Ihren Namen, mein Herr!" rief der wachhabende Kommissär endlich aus. „Mein Name ist Commendatore Felice Visconti, Chef der öffentlichen Sicherheit im Ministerium des Innern," erklärte er ruhig. Das Weitere versteht sich am Rande.

— Eine unbeabsichtigte Bühnenversenkung ließ vor einigen Tagen die Besucher eines auf dem Johannisberg in Elberfeld zum Besten der dortigen Herz-Jesu-Kirche veranstalteten Konzertes die ganze Stufenleiter der Gefühle vom furchtbarsten Schrecken bis zur ausgelassensten Heiterkeit durchlaufen. Zum ersten Male trat hier der Kirchenchor der Gemeinde (gemischter Chor) in einem Konzert an die Oeffentlichkeit. Noch hatte nicht die an hundert Köpfe zählende Sängerschaar, Herren und Damen, die Bühne erklommen, als sie mit ihrem vorderen Theile unter der Last krachend zusammenstürzte, Alles in die allerdings nicht beträchtliche Tiefe mit sich fortziehend. Die größte Bestürzung ergriff die versammelte Menge, wobei es an Angstrufen nicht fehlte. Nach einigen Augenblicken aber sah man die versunkene Schaar, Männlein und Weiblein, sich wieder herausarbeiten, Alle unversehrt auf dem hinteren Theil der Bühne Aufstellung nehmen und, als ob nichts geschehen, sobald die Heiterkeit sich gelegt hatte, ihr Konzert beginnen.

— In Gera-Untermhaus reibt der Spiritismus recht sonderbare Blüthen. Am Nachmittag des 15. April hatte sich eine nach Hunderten zählende Menge von Menschen auf dem dortigen Friedhofe um das Grab eines vor mehreren Monaten an der Schwindsucht verstorbenen Lehrers versammelt und harrte der Auferstehung desselben. Die Mutter war nach dem Tode ihres Sohnes in der Gegend von Zwickau Spiritisten in die Hände gefallen und beschäftigte sich nun eifrig mit dem Lesen spiritistischer Schriften. Bald trat sie mit dem angeblich in der dritten oder vierten Sphäre weilenden Sohn in Verkehr, und dieser ließ der armen Mutter allerlei Mittheilungen aus dem Jenseits zugehen. Ganz bestimmt war als sein Auferstehungstag der 15. April bezeichnet. Um 3 Uhr erschien das Medium mit ihrem Manne und ihren drei Kindern, räumte das Grab ab, hielt längere Ansprachen, las Briefe aus dem Himmel vor und forderte endlich das Wiedererscheinen ihres Sohnes. Die Glocke schlug 4 Uhr, aber der Abgeschiedene erschien nicht, weil angeblich ein Fehler vorgekommen sei. Nun verkündete die in ihren Wahnvorstellungen vollständig befangene Frau der Zuhörerschaft, daß nach zwei Stunden der Auferstehungsact sich vollziehen werde. Das Grab öffnete sich jedoch abermals nicht; die Aufsichtsbehörde mußte energisch eingreifen und die Schließung des Gottesackers vornehmen.

— Ueber die Fabrikation von Chinin bringt die „Lancet" nachstehende interessante Einzelheiten: „Es gibt in verschiedenen Welttheilen etwa 18 Chinchona-Chinin-Factoreien außer den Regierungsfactoreien und -Plantagen in Indien, wo die gemischten „Rinde-Alkaloids" für den örtlichen Gebrauch vorbereitet werden. Im Ganzen darf die jährliche Production von Chinin auf etwa 4,500,000 Unzen veranschlagt werden. Die Factoreien umfassen ein Etablissement in Holland, zwei in England, zwei in Italien, drei in Frankreich, vier in den Ver. Staaten und sechs in Deutschland. Außerdem gibt es einige versuchsweise gegründete Factoreien in Rußland, und dieselben scheinen von so großem Erfolg begleitet zu sein, daß die russische Regierung jetzt Vorkehrungen trifft, um den Anbau von Chinchona in der Nachbarschaft von Tiflis im Kaukasus bedeutend auszudehnen. Die Arbeiten sollen jetzt dort in großem Maßstabe betrieben werden."

CH&D CINCINNATI, HAMILTON & DAYTON R.R.

—TO—
CINCINNATI
And Points
SOUTH
—FROM—

CH&D CINCINNATI, HAMILTON & DAYTON R.R.

Grand Rapids, East Saginaw, Kalamazoo, Bay City, **DETROIT,** Flint, Jackson, Niagara Falls, Toronto,
AND ALL POINTS IN MICHIGAN AND CANADA.

Sandusky, Fremont, Adrian, Elyria, **TOLEDO,** Lima, Sidney, Piqua, Troy,
AND ALL POINTS IN NORTHERN OHIO.

Terre Haute, St. Louis, Mattoon, Greencastle, **INDIANAPOLIS,** Peoria, Quincy, Springfield, Keokuk,
AND ALL POINTS IN THE WEST.

Milwaukee, St. Paul, Minneapolis, Rock Island, **CHICAGO,** Madison, Dubuque, La Crosse, Marquette,
AND ALL POINTS IN THE NORTHWEST.

TO CINCINNATI, O. Where direct connections are made with Double Daily Train Service for all points in the East, South, Southeast and Southwest.

Detroit to Cincinnati.....Parlor Car on Day Trains; Sleeper on Night Trains.
Toledo to Cincinnati..... " " " "
Indianapolis to Cincinnati..... " " " "
Grand Rapids and Fort Wayne to Cincinnati..... " " " "
Keokuk, Iowa, and Springfield, Ills., to Cincinnati.....Reclining Chair Cars.

SOLID TRAINS BETWEEN CHICAGO AND CINCINNATI.
Ask Ticket Agents for Tickets via C. H. & D R. R.

For full information, time cards, folders, etc., address following agents:
D. B. TRACY, Nor. Pass. Agt., Detroit, Mich. F. P. JEFFRIES, Dist. Pass. Agt., Toledo, O. W. H. WHITTLESEY, Cent'l Pass. Agt., Dayton, O.
W. H. FISHER, Gen'l Agt., Indianapolis, Ind. E. W. McGUIRE, Ticket Agt., Richmond, Ind. J. F. McCARTHY, Sou. Pass. Agt., Cincinnati, O.
Or General Passenger Agent, No. 230 W. Fourth St., Cincinnati, O.

C. C. WAITE, Vice Pres't. and Gen'l Manager.
CHAS. H. ROCKWELL, Gen'l Pass'r and Ticket Agent.

Howe Ventilating Base Burner.
Ein perfekter Ventilator.

Base Burners und alle Sorten Heizöfen sehr billig.

Oefen und Ranges. "HAPPY THOUGHT RANGES.

Wenn Sie irgend einen Ofen kaufen wollen, sollten Sie erst vorsprechen bei
Wm. H. Bennett & Son,
No. 38 Süd Meridian Straße

Fragt Euren Grocer darnach!

H. F. SOLLIDAY'S
Präparirtes
Buchweizen-Mehl
Reines Backpulver.
Wohlschmeckende Extrakte und Gewürze.

Wollt Ihr das Beste, dann kauft bei uns.

Burtin's
PLANING MILL
(Hobelmühle.)
Ecke Dillon Straße und Woodlawn Ave.,
Nahe am südl. Ende der Virginia Ave.
Thür- und Fenster-Einfassungen, Thüren, Läden, Bauholz, Latten, Schindeln, Getäfel ꝛc.
Holz-Schnitz u. Dreh-Arbeiten.
Alle Hobelarbeiten werden ausgeführt.
Builders Exchange Box 161. Telephone 968

ESTABLISHED 1846 — MUNN & CO. — PATENTS — NEW YORK

After Forty years' experience in the preparation of more than One Hundred Thousand applications for patents in the United States and Foreign countries, the publishers of the Scientific American continue to act as solicitors for patents, caveats, trade-marks, copyrights, etc., for the United States, and to obtain patents in Canada, England, France, Germany, and all other countries. Their experience is unequaled and their facilities are unsurpassed.

Drawings and specifications prepared and filed in the Patent Office on short notice. Terms very reasonable. No charge for examination of models or drawings. Advice by mail free.

Patents obtained through Munn & Co. are noticed in the **SCIENTIFIC AMERICAN,** which has the largest circulation and is the most influential newspaper of its kind published in the world. The advantages of such a notice every patentee understands.

This large and splendidly illustrated newspaper is published **WEEKLY** at $3.00 a year, and is admitted to be the best paper devoted to science, mechanics, inventions, engineering works, and other departments of industrial progress, published in any country. It contains the names of all patentees and title of every invention patented each week. Try it four months for one dollar. Sold by all newsdealers.

If you have an invention to patent write to Munn & Co., publishers of Scientific American, 361 Broadway, New York.

Handbook about patents mailed free.

Die Kaiserin Haruna von Japan wird im nächsten Winter die Ver. Staaten bereisen und zwar in Begleitung eines großartigen Gefolges von japanischen Würdenträgern, Bedienten und Hofdamen. Man kann sich also auf einen billigen Circus gefaßt machen.

Ben Butler ist von einer Washingtoner Druckerfirma auf $70 verklagt worden, für den Druck von Butlers wunderbarem Gutachten im Anarchistenprozesse. Ben möchte die Unkosten gern den Freunden der Verurtheilten aufbinden und verweigert deshalb die Zahlung, obschon er ein wahrhaft fürstliches Honorar von den Anarchisten erhalten hat.

In St. Thomas, Ontario, versteht man das Hausversetzen nicht. Als dieser Tage dort ein Backsteinhaus spazieren gefahren wurde, dachten die Unternehmer nicht an die Telegraphendrähte, und die Folge war, daß der backsteinerne Giebel und die beiden Schornsteine abgerissen wurden und auf die zahlreich auf den Seitenwegen versammelten Zuschauer fielen, von denen einige zwanzig verletzt und merkwürdigerweise zwei Zeitungsberichterstatter so schwer getroffen wurden, daß wenigstens für das Leben des einen Besorgnisse herrschen.

— Eisenwaaren jeder Art Pulver, Munition u. s. w. zu, mäßigen Preisen im neuen Laden von B. H. Banter Nordost Ecke der Morris und Meridian Straße

— Verlangt Mucho's „Best Havanna Cigars".

Sozialistische Sektion!

Regelmäßige Geschäfts-Versammlung jeden zweiten Sonntag im Monat in der Arbeiter Halle.

Neue Mitglieder werden in den regelmäßigen Versammlungen aufgenommen

Monatlicher Beitrag 15 Cents.

Mitglieder der Sektion können auch Mitglieder der Krankenkasse werden.

Deutsche Arbeiter schließt Euch an!

Feuer-Alarm-Signale.

4 Pennsylvania und Marker.
5 Englisch Opernhaus.
6 Ost-Straße und New York.
7 Nobel und Michigan Straße.
9 New Jersey-Straße und Madison Ave.
10 Christian und Noble Straße.
11 [illegible]
13 Southeastern Ave. nahe Arsenal Str.
18 Delaware Str. und Fort Wayne Ave.
14 New Jersey und Fort Wayne Avenue.
15 Fort Str. und Massachusetts Ave.
16 Christian Ave. und 8th Str.
17 Park Ave. und Butler Str.
18 Harvard Ave. und Oakley Ave.
19 Prospect und Bates Str.
[illegible] 8th und Alabama Str.
[illegible] Michigan und Alabama Str.
[illegible] Meridian und Alabama Str.
[illegible] Senate Ave. und Indiana Str.
137 Columbia und 8th Ave.
138 Central Ave. und 8th Str.