Indiana Tribüne.

— Erscheint —

täglich und Sonntags.

Die tägliche „Tribüne“ kostet durch den Träger 12 Cents per Woche, die Sonntags-„Tribüne“ 5 Cents per Woche. Beide zusammen 15 Cents oder 65 Cents per Monat.

Per Post zugeschickt in Vorausbezahlung $6 per Jahr.

Office: 130 O. Marylandstr.

Indianapolis, Ind., 18. Juni 1890.

Eine Riesenstadt.

Die New Yorker Legislatur hat im letzten Winter ein Gesetz angenommen, durch welches die längst aufgeworfene Frage einer Verschmelzung der an der Mündung des Hudson liegenden Städte in ein einziges großes Gemeinwesen aus dem Stadium der akademischen Besprechung in das der offiziellen Erwägung getreten ist. Das Gesetz bestimmte die Einsetzung einer Zwölfer-Commission, von welcher der Gouverneur 6 Mitglieder, die Mayors der Städte New York und Brooklyn, sowie die County-Räthe von Westchester-, Queens-, Kings- und Richmond-County je einen weiteren Vertreter zu ernennen hatten. Diese Commission, welcher als Ex-Officio Mitglied noch der Staats-Ingenieur beigegeben ist, soll die Frage der Zweckdienlichkeit einer Consolidirung der um New York gruppirten Städte und Ortschaften eingehend prüfen und das Resultat dieser Prüfung an die nächste Legislatur berichten.

Die erste Sitzung der Commission hat stattgefunden. In derselben legte der Vorsitzende, der von Gouverneur Hill ernannte Commissär Andrew H. Green, welcher die Stadt New York repräsentirt, die Zwecke dar, welche die Commission verfolgt.

„Zwei Staaten, vier Städte und sechs Counties theilten sich nun in das Städte-Gemenge, welches man im weiteren Sinne New York nennt, sagte er. Der Redner erläuterte dann, daß, abgesehen von einer einheitlichen politischen Verwaltung, die um New York gruppirten Gemeinwesen an fünf Zweigen öffentlicher Institution gleichmäßig interessirt seien, nämlich: Controlle der Wasserstraßen, öffentlicher Gesundheitspflege, Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, Verkehrsmitteln und der eventuell nothwendig werdenden Vertheidigung des Hafens von New York gegen eine fremdländische Macht. Den letzteren Gegenstand führte Herr Green sodann des Näheren in dem Sinne aus, daß es als eine Pflicht der Commission aufgefaßt werden müsse, das Land an einer rationellen Befestigung des Hafens von New York zu interessiren.

Nach offiziellen Schätzungen beträgt die Einwohnerschaft von New York 1,615,303 Seelen, die von Brooklyn 850,000. Beide Städte zusammen werden ungefähr 2,500,000 Einwohner haben. Viel ist vom dem ungeheuren Wachsthum der Stadt New York gesprochen worden, und nur selten wird Brooklyn erwähnt, welches das erstere doch in der Entwickelung überflügelt hat. Vor 30 Jahren enthielt Brooklyn wenig mehr als ein Viertel seiner jetzigen Bevölkerung, New York etwa die Hälfte. Letzteres ist also hinter Brooklyn zurückgeblieben, welches sich über ganz Long Island ausdehnen kann, eine sehr gesunde Lage zwischen dem Sund und der Bai hat und durch die East-River Brücke und seine Hochbahnen und Fähren mit New York in die engste Verbindung gebracht wird. Nicht lange wird es währen und der Plan einer neuen Brücke und eines Tunnels unter dem East-River ist verwirklicht, so daß Long Island seinen insularen Character verloren hat. Dann wird Brooklyn sich noch mehr heben und New York schließlich überflügeln, denn es hat eine bessere Lage und mehr Raum zur Ausdehnung. Das Consolidirungs-Project ist also im Interesse der Brooklyner, welche dadurch am meisten gewinnen.

Das Grundeigenthum würde im Werthe beträchtlich steigen, während die Verwaltungskosten verringert würden. Diese Erkenntniß kommt den Brooklynern, welche sich bis jetzt am meisten gegen die Verschmelzung gesträubt haben, auch allmälig, und wenn ihr Widerstand beseitigt ist, wird der Realisirung des Verschmelzungs-Projectes nichts mehr im Wege stehen.

Was sie von uns gelernt haben.

In Europa arbeitet man längst noch nicht so mit arbeitsparenden Maschinen, wie bei uns zu Lande, aber viele der amerikanischen Maschinen haben doch schon in Deutschland Eingang gefunden. Ein dortiges Blatt schreibt:

In der Fabrikation von Stiefeln und Schuhen wird die Arbeit, zu welcher früher 500 Arbeiter erforderlich waren, jetzt von 100 gethan. Bei der Anfertigung von Brotkisten wird die Arbeit, zu welcher früher 13 Arbeiter erforderlich waren, jetzt von 3 gethan. Bei dem Zuschneiden von Kleidern und Tuchmützen thut ein Mann die Arbeit, für welche früher 3 nöthig waren. In der Lederfabrikation ist durch die neueren Methoden die Zahl der Arbeiter um 5—50 pCt. reduzirt worden. Eine Maschine zum Messen und Bürsten von Teppichen thut jetzt mit einem Manne die Arbeit, zu welcher 15 nöthig waren. Zur Herstellung von Mehl sind durch moderne Verbesserungen nur ein Viertel so viel Leute nöthig wie früher. Bei der Anfertigung von blechernen Kannen können jetzt ein Mann und ein Knabe so viel thun, als früher 10. Durch die jetzt bei dem Kohlengruben-Betriebe angewendeten Maschinen können 160 Bergleute in einem Monat so viel Kohlen liefern, als früher 500. Die Pferdekräfte durch Dampf, welche im Jahre 1888 auf Eisenbahnen, Dampfschiffen und in Fabriken und in Bergwerken angewendet wurden, waren 12,100,000 gegen 1,610,000 im Jahre 1850. Bei der Fabrikation von Backsteinen wird durch die verbesserten Methoden ein Zehntel der früheren Arbeit erspart, und bei der Fabrikation von feuerfesten Backsteinen ist jetzt 40 pCt. menschliche Arbeitskraft weniger nöthig, als früher. Bei dem Herrichten von Faßdauben machen jetzt 12 Arbeiter 12,000 Stück in derselben Zeit fertig, in welcher früher dieselbe Zahl von Arbeitern nur 1500 Stück fertig brachten. Im Befestigen von Schuhabsätzen machen jetzt ein Arbeiter und ein Knabe mittelst Maschinen 300 Paar täglich, wozu früher 5 Arbeiter nöthig waren. Bei der Kutschenfabrikation brauchte früher ein Mann 35 Tage, um eine Kutsche fertig zu bringen, jetzt thut es einer durch Anwendung von Maschinen in 12 Tagen. In den Baumwoll-Spinnereien der Ver. Staaten ist die Zahl der Arbeiter um die Hälfte verringert worden. Ein Weber besorgt jetzt 2 bis 6 Webstühle, während früher für jeden Webstuhl ein Mann nöthig war.

Hühnerzucht.

Für Hühnerzüchter ist das theilweise Erblinden der jungen Kücken oft sehr lästig. Wahrscheinlich wird es durch zu wenig Abwechslung im Futter veranlaßt. Die Augenlider kleben Morgens so fest zusammen, daß die Kücken sie nicht ohne Hilfe öffnen können. Sind beide Augen in dieser Weise afficirt, so kann das Thier sein Futter nicht leicht finden und muß sich vom Geruch leiten lassen. Es magert daher wegen Futtermangel ab, kränkelt und stirbt. Solche Kücken können oft dadurch gerettet werden, daß man die Köpfe in reines Wasser taucht und die Augen auswäscht. Sie können dann sehen, fressen begierig und nehmen bald wieder zu.

Eine Flugmaschine.

Der Wunsch, sich frei von den Fesseln der Schwere in die Lüfte zu erheben, das große Luftmeer als Verkehrsmittel zu benutzen, ist so alt wie die Welt. Schon in der griechischen Mythologie heißt es, daß Bellerophontes den Olymp im Fluge erreicht habe, und in der griechischen Geschichte, daß Aechytos von Tarent eine Taube verfertigt hätte, die durch mechanische Mittel in der Luft schwebte. Im Mittelalter construirten der Benedictiner-Mönch Malmesbury und der Portugiese Guzman Flugmaschinen, und im 17. Jahrhundert fertigte Pater Lana nach Galliens Werk „Die Kunst, in den Lüften zu segeln,“ eine mächtige Kugel aus Metallblech, die leer gepumpt werden sollte, und gab sie als das wahre Luftschiff aus.

Aehnliches haben seit Lana Tausende gethan und in der Luftschiffahrt sind unstreitig große Fortschritte gemacht worden, aber bis zu der Kunst, durch die Lüfte zu fliegen, wie Bellerophontes, hat es noch Niemand gebracht. Versuche sind schon zu hunderten gemacht worden, und die Wissenschaft hat auch schon einen Namen für die imaginäre Kunst erfunden: die Aviation, welche den Flug des Vogels (avis) zum Muster nimmt und daher Flugkörper, die specifisch schwerer als die Luft sind, mittelst dynamischer Mittel, wie Triebflügel oder Luftschrauben, in die Luft erheben und fortschaffen will. Aber die Schwierigkeit bei der Verwirklichung dieser Theorie liegt darin, daß bisher weder die Flugkörper, noch ihre Motoren so leicht hergestellt werden konnten, wie es die Rechnung verlangt.

Dieses Problem schmeichelt sich, nach dem „Scientific American“, ein Herr John Baptiste Gerber, ein San Franciscoer Aeronaut, gelöst zu haben. Er hat ein Modell construirt, welches wie ein Rettungsboot aussieht, und das er, wenn die Berichte nicht lügen, in seiner Werkstätte hin- und herfliegen läßt. An einem Ende desselben befindet sich ein Steuer und am anderen Ende eine Art Luftfang zur Benutzung des Windes. Der Motor, oder die bewegende Kraft, befindet sich in der Mitte des Schiffes in der Gestalt eines Flugrades. Darüber schwebt ein Ballon, der mit Schnüren an das Schiff befestigt ist und mit Gas gefüllt ist, und darunter ein Fallschirm, um die Fallgeschwindigkeit des Apparates zu regeln. Der Rumpf des Schiffes ist hohl und konkav.

Das Flugrad, der hauptsächlichste mechanische Theil des Schiffes, hat mit dem Doppelrad eines Schiffes Aehnlichkeit. Es hat an jeder Seite vier löffelartige Schaufeln und wird durch Elektricität in Bewegung gesetzt.

Mit einem solchen Schiff will der Franzose in fünf Tagen von San Francisco nach New York fahren können. Er ist damit beschäftigt, sein Modell zu vervollkommnen, und will dann ein größeres Schiff nach demselben construiren lassen, welches er auf der Chicagoer Weltausstellung auszustellen gedenkt. Er treibt mit seiner Erfindung keine Geheimnißkrämerei, sondern erklärt ihre Eigenthümlichkeiten jedem Sachverständigen mit der größten Bereitwilligkeit.

Gerber ist überhaupt ein Genie. Er hat eine „Luftseisenbahn“ erfunden, einen Taucherapparat, ein submarines Kriegsschiff für Hafenvertheidigung, Rettungs-Apparate und Lebensrettungsboote, wofür ihm von fremden Regierungen bereits Medaillen und Diplome ertheilt worden sind. Seine Luftschiff-Erfindung wäre daher nicht, wie andere ähnliche, von vornherein in das Gebiet des Humbugs zu verweisen, wenn auch die Geschichte sehr problematisch klingt.

Ist Deutschland hinter Frankreich zurück?

Deutschland hat jetzt nominell 468,409 Mann unter Waffen, Frankreich 520,548. Aber in Deutschland sind die 9000 Einjährig-Freiwilligen nicht mitgezählt und die 17,450 Ersatzreservisten, welche 20 Wochen ausgebildet werden, ebenfalls nicht. Diese nicht mitgezählten Ersatzreservisten erhöhen aber die Jahrespräsenz um 6711 Mann. Also hat Deutschland nicht 468,409 Mann, sondern 484,420 Mann thatsächlich unter Waffen.

Bei den Franzosen aber werden eine Menge Leute mitgezählt, welche bei den Deutschen gar nicht als Soldaten gelten, nämlich die Remontereiter, die Arbeiter in Artilleriewerkstätten, die Feuerwerker, Gefangenenwärter, Personal der Militärschulen u. s. w. Zusammen 21,146 Mann. Also hätte Frankreich nach deutschen Begriffen nur 499,519 Soldaten. Aber Frankreich beurlaubt weit liberaler, als Deutschland, nämlich 8½ Prozent, Deutschland nur 4½ Prozent. Demnach hat Frankreich thatsächlich 457,000 Mann, Deutschland aber 462,000 Mann beständig unter Waffen. Werden die jetzt geforderten 18,000 Mann vom Reichstage bewilligt, so hätte Deutschland 23,000 Mann mehr als Frankreich

Deutschland hat in den letzten Jahren für das wirkliche Heer weit mehr ausgegeben, als Frankreich, nämlich per Jahr (Ordinarium und einmalige Ausgaben) durchschnittlich 614 Millionen Mark. Frankreich dagegen nur 504 Millionen Mark.

Vom Inlande.

Der Bau des Niagarafluß-Canals wird auf $3,500,000 zu stehen kommen und 119,000 Pferdekraft gleichkommen.

Der ehemalige Kannibale John Charvous von den Fidschi-Inseln hält zur Zeit religiöse Wandervorträge im Staate Georgia.

In Crawford County, Pennsylvanien, beleckte kürzlich eine Kuh einen frischangestrichenen Zaun und ging daran zu Grunde.

Frl. Ida E. Bowser, eine junge Farbige, absolvirte dieser Tage die Abtheilung für Musik der Universität von Pennsylvanien mit Auszeichnung.

Ein Goldklumpen, der einen Werth von $700 repräsentirte, wurde kürzlich im Big Bug-Minendistrict in Arizona gefunden.

Dr. John Laidler in Elba, Georgia, hat zur Zeit ein farbiges Frauenzimmer in Behandlung, das in magnetischem Schlafe liegt. Die Patientin hat seit 56 Stunden nicht das geringste Lebenszeichen von sich gegeben.

Einen verzweifelten Sprung aus dem zweiten Stock des Gerichtsgebäudes in Cambria, Pa., machte dieser Tage ein Strafgefangener Namens Joe Wherry, der von den Geschworenen wenige Augenblicke zuvor des Pferdediebstahls überführt worden war.

Die Pferde, welche bei den Arbeiten im Port Huron-Tunnel verwendet wurden, mußten, da sie die comprimirte Luft, welche die Leute während der Arbeit athmen, nicht ertragen konnten, durch Maulthiere ersetzt werden. Letztere werden im Gegensatze zu den Pferden dick und fett dabei.

Der Boston „Globe“ erzählt von einem Manne in Leavenworth, Kans., welcher $10,000 bis $50,000 wetten will, er werde innerhalb 30 Tagen von Leavenworth westlich nach Junction City, ungefähr ein Drittel der Länge von Kansas gehen, und zwar immer auf Boden, der mit Hypotheken belastet ist, ausgenommen wenn er über eine öffentliche Straße oder eine Eisenbahn geht. Dies scheint zwar lächerlich zu sein, aber die Größe der offerirten Wette zeigt, daß der Mann weiß, was er zu thun verspricht. Die Gegend, durch welche er wandern will, ist die, wo die Farmer ihr Korn als Brennmaterial verwenden.

Zwei junge Leute in Iowa verkleideten sich als Geister und sprachen dann im Hause eines Mannes vor, der als besonderer Hasenfuß bekannt war und sich auch in Gesellschaft öfters geäußert hatte, daß er unbedingt todt niederstürzen würde, falls ihm der Schreckensanblick eines Geistes zutheil werden sollte. Die erwähnten jungen Leute versprachen sich einen ganz riesigen Spaß von ihrem Besuche im Hause des Angstmeiers. Zu ihrem höchsten Leidwesen fiel der Empfang, der den „Geistern“ bei ihrem „Erscheinen“ zutheil wurde, etwas mehr als unerwartet aus. Der wegen seiner Gespensterfurcht fast sprichwörtlich gewordene Mann faßte plötzlich den Muth der Verzweiflung und prügelte die zwei „Gespenster“ windelweich, ehe diese Zeit gefunden, sich als gewöhnliche Wesen von Fleisch und Blut zu entpuppen.

Die lutherische Synode, welche in Dubuque, Ja., tagte, hat mit Bezug auf die Schulzwang-Frage folgende öffentliche Erklärung abgegeben: „Wir erachten öffentliche Schulen als eine Nothwendigkeit wegen der Verhältnisse, welche durch die Bundesverfassung in deren Beziehungen zu der Kirche geschaffen wurden. Wir sind bereit, unsern Antheil an den Schulabgaben zu tragen, obwohl uns dadurch größere Lasten auferlegt werden, weil wir noch unsere Parochialschulen unterhalten. Abgesehen davon, daß wir unsern Kindern die deutsche Sprache erhalten wollen, könnte der Unterricht in dieser Sprache nicht aufgegeben werden, weil die Gemeindemitglieder zum größten Theil aus eingewanderten Deutschen bestehen, deren Kinder besonders durch die deutsche Sprache zur Anhänglichkeit an die lutherische Kirche veranlaßt werden. Wir befürworten ein System des obligatorischen Schulbesuchs, doch soll es den Eltern überlassen werden, nach welcher Schule sie die Kinder schicken wollen. Es verstößt gegen den Geist der Bundes- und Staatsverfassung, durch Gesetze den religiösen Gemeinden Zwang aufzuerlegen. Wir erklären, daß wir solche Gesetze, die besonders die Existenz und Unabhängigkeit unserer Parochial-Schulen gefährden, mit allen gesetzlich uns zu Gebote stehenden Mitteln, ohne Rücksicht auf Partei-„Issues“, bekämpfen werden.“

Die Wege einer Nadel sind oft wunderbar! Frl. Kelly, eine junge Dame aus Westminster, B. C., klagte kürzlich dem Arzt, daß sie bei einer plötzlichen Bewegung des einen Beines dasselbe gebrochen haben müsse, da sie furchtbare Schmerzen darin verspüre und nicht mehr im Stande sei, aufzutreten. Der betreffende Arzt konnte nichts von einem Beinbruch entdecken, sich aber auch sonst den Fall nicht erklären, weshalb er mehrere namhafte Collegen mit zu Rathe zog. Nach längerer Berathung wurde beschlossen, an der Stelle des Beines, wo die junge Dame den Bruch vermuthete, einen Einschnitt zu machen, da sich dort ein Absceß gebildet hatte. Bei dieser „Operation“ nun kam zur nicht geringen Ueberraschung der Aerzte eine Stopfnadel zum Vorschein, deren Spitze tief im Knochen steckte! Die Nadel wurde entfernt, und damit ließen auch plötzlich die Schmerzen der Patientin nach, die sich jetzt rasch erholt. Die junge Dame war von Kindheit an lahm gewesen, was die Aerzte sich damit erklären, daß das Mädchen damals in die Nadel trat, letztere in der Wunde blieb und allmälig—wie es ja öfters vorkommt — eine Wanderung durch das Bein antrat.

Interessante Daten über die Biererzeugung in den Ver. Staaten in der Zeit vom 1. Mai 1889 bis 30. April 1890 werden von der Brauerzeitung veröffentlicht. Es geht daraus hervor, daß die Totalproduction in dem betreffenden Jahre 26,820,953 Faß, gegen 25,098,765 Faß im Jahre vorher, betragen hat. Zugenommen hat die Production u. A. in Alabama um 12,638 Faß, Colorado 16,420, Connecticut 21,573, Georgia 20,405, Illinois 179,820, Kentucky 13,849, Louisiana 59,230, Maryland 23,227, Michigan 20,513, Minnesota 12,745, Missouri 152,581, New Hampshire 70,790, New Jersey 144,673, New York 295,829, Ohio 187,641, Oregon 23,980, Pennsylvania 293,271, Tennessee 16,820, Texas 12,489, Washington 27,724, West Virginia 15,562, Wisconsin 191,688 Fässer. Bemerkenswerthe Abnahmen haben stattgefunden: in Californien um 2493 Fässer, Iowa um 24,204, Kansas um 7000 Fässer (2700 gegen 9700), Massachusetts um 83,724, Nebraska 6765 (129,916 gegen 136,681), Nevada 3703 Fässer. Gar kein Bier wurde dagegen erzeugt in Arkansas, Florida, Maine, Mississippi, Nord Carolina und Vermont. Am meisten Bier wurde producirt in California (724,018 Fässer), Illinois (2,182,678), Massachusetts (953,467), Missouri (1,801,693), New Jersey (1,498,288), New York (8,435,111), Ohio (2,301,413), Pennsylvania (2,658,195) und Wisconsin (1,981,201 Fässer).

Vom Auslande.

— **Ein Fall von Soldatenmißhandlung,** der an Rohheit seines Gleichen sucht, fand dieser Tage seine Aburtheilung vor dem Militär-Bezirksgericht München. Als Angeklagter saß der Unterofficier des 1. bairischen Train-Bataillons Anton Marz, ein Schneider aus Burgau, vor den Geschworenen. Am 16. März hatte er dem Soldaten seines Berittes, Zinsmeister, den Befehl gegeben, sein Sattelzeug in Ordnung zu bringen. Als er dann Abends das Sattelzeug besichtigte, fand er, daß der Gurt nicht angestrichen war. Er packte Zinsmeister, warf ihn unter das Pferd, versetzte ihm mehrere Faustschläge auf den Hinterkopf, riß ihn dann wieder in die Höhe, drückte ihn an die Wand und würgte ihn am Halse. Zinsmeister, der mehrere Tage Schmerzen verspürte, meldete den Vorfall, und hierdurch gelangte auch ein früher begangenes Vergehen des Marz zur Kenntniß seiner Vorgesetzten. Am 31. December Nachmittags hielt Marz nämlich mit seiner Mannschaft den Löhnungsappell ab. Als er bemerkte, daß der Soldat Straßer nicht ruhig stand, packte er ihn am Arme, zog ihn vor die Front und gab der übrigen Mannschaft den Befehl, dem Straßer in das Gesicht zu spucken!! Da die Soldaten sich anfänglich weigerten, wiederholte Marz seinen Befehl mit der Drohung, er werde Jedem, der von Straßer nicht anspucke, die gleiche Behandlung angedeihen lassen. Nun ließen sich vier Mann herbei, ihrem Kameraden ins Gesicht zu spucken, wie ihnen befohlen war. Straßer getraute sich damals aus Furcht vor Marz nicht, Meldung zu erstatten. Marz, dessen militärische Führung als gut bezeichnet wird, legte ein offenes Geständniß ab und räumte auch bezüglich des ersteren Falles ein, daß er dem Zinsmeister Schmerz verursachen wollte. Die Geschworenen nahmen bei Zinsmeister nur eine vorschriftswidrige Behandlung an, bei Straßer bejahten sie die Schuldfrage wegen Beleidigung. Staatsanwalt Ehrnthaler hielt das Verbleiben des Marz in der Unterofficierscharge nicht mehr für angezeigt und beantragte eine Gesammtstrafe von 3. Monaten Gefängniß und Degradation. Das Urtheil lautet auf 2 Monate 15 Tage Gefängniß. Von Degradation wurde Abstand genommen.

— **Am 5. März d. J. schied** in Bombay eine Parsi Gentlewoman, Lady Sakarbai, hochbetagt aus dem Leben, nachdem es derselben noch vor drei Jahren vergönnt war, im Jubiläumsjahr der Königin-Kaiserin von Indien das seltene Fest der goldenen Hochzeit in glücklicher Ehe zu feiern. Das Andenken an diese stille Wohlthäterin und unermüdliche Unterstützerin der Bedrängten und Nothleidenden wird noch lange geehrt und gesegnet sein. Obgleich die Verstorbene einer der wohlhabendsten Parsi-Familien angehörte und von ihrem Reichthum zu gemeinnützigen Zwecken so viel spendete, daß vielleicht niemals ein Bedürftiger ihre Hilfe vergebens angerufen hat, soll sie dennoch, wie ein Nachruf im „Indian Magazin“ rühmend hervorhebt, in ihrem wohlthätigen Wirken stets eine weise Sparsamkeit beobachtet haben, von der Ueberzeugung durchdrungen, daß Sparsamkeit die Tochter der Klugheit, die Schwester der Mäßigkeit und die Mutter der Freigebigkeit sei. Um das Gedächtniß dieser edlen Frau lebendig fortzuhalten, verwendete ihr Gemahl noch zu ihren Lebzeiten vor fünf Jahren ein beträchtliches Capital zur Stiftung einer „Thier-Heilanstalt“, welche heute unter dem Namen „Bai Sakarbai“ rühmlich bekannt ist und für deren Gedeihen die Verstorbene stets ein warmes Interesse bekundete. Bei ihrer Bestattung sollen 600 Parsi Priester versammelt gewesen sein und Tausende von Parsi Männern und Frauen sich betheiligt haben, um der Hingeschiedenen die letzte Ehre zu erweisen. Entlang der vom Trauerhaus nach dem „Thurm des Schweigens“ führende Straße bildeten etwa 5000 Arbeiter aus der Fabrik ihres Gemahls, Sir Dinshaw, Spalier. In den von Parsis bewohnten Stadtbezirken wurden überall die herkömmlichen Trauerfeierlichkeiten abgehalten und barmherzige Stiftungen durch neue Spenden reichlich bedacht. Auch in Calcutta wohnten die Parsi-Einwohner im dortigen Feuertempel einem besonderen Trauer-Ritus bei.

— **Ueber den Sklavenhandel** im deutschen Togogebiete veröffentlicht die „Köln. Ztg.“ einen Artikel des deutschen Kaufmannes J. K. Victor in Povo. Der Verfasser will es zwar nicht gelten lassen, daß, wie der Abg. Richter im Reichstage gesagt haben soll, das Togo-Gebiet ein Schlupfwinkel für den Schmuggel und den Sklavenhandel sei, sagt aber Folgendes: „Sie (die Sklaven) werden, wie in englischen und französischen, auch in deutschen Schutzgebieten verkauft und gekauft. Die Karawanen kommen von den Sklavenmärkten aus dem Innern, welche nicht in deutschen Gebieten liegen und bringen häufig Sklaven mit. Der einzige Unterschied ist der, daß im englischen Gebiet, wo der Sklavenhandel amtlich verboten ist (im deutschen nicht? Die Red.), meistens „nur“ Kinder und größere Mädchen, hier aber auch größere Jungen und Männer verkauft werden, auch sind die Sklaven in der Goldküstenkolonie 40 M. im Durchschnitt theurer.“ Herr Victor erklärt, daß er den Sklavenhandel durchaus mißbillige und glaube, die Regierung werde und müsse „mit der Zeit“ entschieden dagegen einschreiten und will nur der Anschauung entgegentreten, daß es im deutschen Gebiete schlimmer aussehe als „anderswo“.

— **Vor einigen Tagen ist in** Paris in hohem Alter der General d'Hautpoul gestorben. In jüngeren Jahren hat er eine Mission im Orient bekleidet. Sein Tod veranlaßte die Pariser „France“ zur Veröffentlichung folgender Reminiscenz: „1879 war d'Hautpoul Generalstabschef Ibrahim's, des Sohnes von Mehemet Ali und Commandanten der egyptischen Truppen während des Krieges gegen seinen Suzerain, den Sultan. Dieselbe Stellung bekleidete bei Hafik Paschas, dem Commandanten der türkischen Truppen, Herr v. Moltke. d'Hautpoul aber traf für die Schlacht bei Nisib seine Anstalten so geschickt, daß die Türken vollständig geschlagen wurden. — Herr von Moltke ist in seinem ganzen Leben nur das eine Mal geschlagen worden, und sein Besieger war ein Franzose.“ — Das ist für das französische Nationalgefühl gewiß recht tröstlich; danach könnten sich die Franzosen mit dem Gefühle schmeicheln, 1870 das Spiel sicher gewonnen zu haben, wenn d'Hautpoul, der Sieger von Nisib, sie geführt hätte. Allerdings war man bisher überall der Meinung, daß die Lässigkeit Hafik Pascha mehr zu dem Erfolg der Egypter bei Nisib beigetragen hat, als der Schlachtplan des französischen Generalstabs-Chefs Ibrahim Paschas.

— **Der schwerste Mann** Englands ist Mr. Thomas Lumley. Er wiegt nicht weniger als 201 kg. mißt 2.07 m. und seine Schenkel haben einen Umfang von 1.30 m. Mr. Lumley kann in ein gewöhnliches Eisenbahnabtheil nicht einsteigen, da er aber das Reisen liebt und sehr reich ist, hat er sich einen Packwagen gemiethet, der an die Züge angehängt wird. Ein eigener Sessel ist im Packwagen angebracht, und so kann Lumley seiner Reiselust fröhnen.

— **Nach einer Meldung aus** Tanger ist in Folge des Austritts des Flusses Sefrou die gleichnamige Stadt in der Nachbarschaft von Fez überschwemmt. Der größere Theil der Stadt liegt in Trümmern, und viele Mauren, sowie 53 Juden sind umgekommen. In Fez herrscht große Bestürzung. Der Sultan und die angesehensten Juden in Fez sandten den in Nothstand versetzten Familien Geld und Kleidungsstücke.

— **Statistik des Zweikampfes in Italien.** Es ist eine schon längst im Auslande gebührend gewürdigte Thatsache, daß statistische Studien in Italien mit großem Eifer und vielem Geschick betrieben werden, seit Kommendatore Bodio das amtliche statistische Bureau leitet. Die neueste Arbeit des Sammelfleißes ist eine Zusammenstellung von Daten über das Duell in den Decennien 1879 bis 1889. Der Eindruck, welchen die erste allgemeine Ziffer macht, — es fanden in dem Zeitraume 2759 Duelle statt, — mildert sich wesentlich bei Durchsicht des Heftes, denn nur in 50 Fällen endete der Zweikampf mit dem Tode des einen Gegners — die übrigen Duelle führten nur zu meist leichten Verwundungen. Die gewählte Waffe war zumeist der Säbel (2489); der Gebrauch des Degens scheint außer Mode zu kommen, denn während von 99 mit dieser Waffe ausgefochtenen Zweikämpfen im Jahre 1887 noch elf Beispiele angeführt werden, verzeichnet das Jahr 1889 nur mehr vier solcher Waffengänge. Nicht minder interessant ist es, die Ursachen der stattgefundenen Zweikämpfe ziffermäßig dargestellt zu sehen; weitaus am größten ist die Zahl der durch Journalnotizen und Artikel hervorgerufenen Renkontres (974); dann kommen die Zweikämpfe, welche in einem Wortwechsel ihren Ursprung hatten (730); politische Meinungsverschiedenheiten führten zu 348 Duellen und religiöse Diskussionen zu 28 Zweikämpfen; nur in 183 Fällen ward um häusliche Ehre und um Liebe gekämpft. Ein kurioses Sittenbild ergibt sich ferner aus der Monatsstatistik der Duelle. In elf Decembern zählte man nur 67 Duelle; von da ab steigerte sich ihre Zahl rapid (Januar 220, Mai 319, Juli 330), um dann wieder ebenso rasch zu sinken (Oktober 120, November 92). Ebenso verdient die Thatsache Erwähnung, daß in Ligurien, Toscana und den Marken die weitaus größte Zahl von Duellen stattgefunden hat; in den südlichen Provinzen und im Venetianischen behilft man sich anders; der Bravo lebt dort nicht nur in der Tradition fort.

— **Vor Kurzem ist in Konstantinopel** die Sultanin Fatme, Tochter der Sultanin Djemile, nach längerer Krankheit gestorben. Das Leichenbegängniß fand, wie der „Levant Herold“ meldet, unter großer Theilnahme statt. Dem Sarge voran gingen Scheiks und Derwische, welche fromme Lieder sangen, eine Abtheilung Gendarmen folgte demselben. Der Leichnam wurde über's Meer nach Aun Capau gebracht, wo derselbe in der Moschee des Sultans Mehemed in einer besonderen Gruft beigesetzt wurde.

— **Ein Proceß wegen verbrecherischer Ausnutzung** des Somnambulismus und spiritistischer Medicinalpfuscherei hat gegenwärtig in Turin begonnen. Angeklagt sind nicht weniger als sechzehn Wunderdoctoren, Somnambulen, Spiritisten und sonstige Charlatane. Der Proceß, der über Italien hinaus großes Interesse erregen dürfte, ist auch insofern bemerkenswerth, als die besten Juristen Turins für die Angeklagten plaidiren werden.

Red Star Line.

Ver. Staaten und Königlich Belgische Post-Dampfer.

Regelmäßige Fahrten zwischen

Antwerpen und **New York** | direkt | **Antwerpen** und **Philadelphia**

Vorzügliche Beköstigung, gute Bedienung und niedrige Preise.

Antwerpen bietet Reisenden von und nach Deutschland, Oesterreich, Frankreich und der Schweiz besondere Vortheile.

Abfahrt von New York jeden Mittwoch; von Antwerpen jeden Samstag. Die Dampfer dieser Linie sind alle neuester Construktion und verbinden Sicherheit mit Bequemlichkeit und Schnelligkeit bei besonders niedrigen Preisen.

Näheres bei:

Peter Wright & Sons,

General-Agenten, New York u. Philadelphia, oder: Frenzel Bros., Alex. Metzger, Indianapolis

Grabsteine

— und —

Monumente.

AUGUST DIENER,

Bildhauer,

No. 243 Ost Washingtonstr.

Carl Pingpank's

— Deutsche —

Buch-Handlung!

No. 7 Süd Alabamastr.

Bestellungen und Abonnements auf alle im In- und Auslande erscheinenden Bücher und Zeitschriften werden angenommen und prompt abgeliefert.

An- und Verkauf alter Bücher.

Socialistische Literatur

Arbeiter-Halle

(früher Turnhalle.)

Vereine und Logen werden darauf aufmerksam gemacht, daß obige Halle sich sehr gut zur Abhaltung von Versammlungen, Kränzchen, Unterhaltungen u. s. w. eignet und für solche Zwecke billig zu miethen ist. Man wende sich an die Office d. Blts

Kauft Tickets via die

MONON ROUTE

LOUISVILLE, NEW ALBANY & CHICAGO RY.

nach Chicago und dem Nordwesten.

Abfahrt von Indianpaolis:

11 20Vm	Ankunft in Chicago	5 10Nm
12 40Nm	„ „	7 35Nm
5 15Nm	„ „ Monon	9 00Nm

Abfahrt von Chicago:

9 05Vm	Ankunft in Ind'pls	3 00Nm
8 35Nm	„ „	3 45Nm
Monon Acc.	„ „	10 40Vm

Frachtzug No. 48 verläßt Alabamastr. Yard um 7 05 Vm.

Ticket-Office: No. 26 Süd Illinois Str.

I. D. Baldwin,

Distrikt Passagier Agent.

Die beste Linie

—zwischen—

Cincinnati, Dayton, Toledo, Detroit, die Seen und Canada,

Indianapolis, St. Louis, Chicago, Milwaukee, Peoria, Bloomington Keokuk, dem Westen und Nordwesten.

Schlafwagen in Nachtzügen und Lehnstuhlwagen in Tagszügen, zwischen Cincinnati und obigen Städten.

Tickets zu verkaufen in allen Offices in den Ver. Staaten, Canada und Mexiko.

☞ Nähere Information bei

J. H. Hyland, Genl. Agt., Toledo, O.
J. R. McCord, Genl. Agt., Ind'pls.
H. J. Rhein, Nor. Pass. Agt., Detroit, Mich.
J. Bastable D. P. A., Toledo, Ohio.
W. H. Whittlesey, C. P. A., Dayton, Ohio.
H. A. Higgins, S. P. A., Chattanooga, Tenn.
J. G. Mason, City Pass. Agt., Cincinnati, O.
J. P. Slough, T. P. A., Cincinnati, O.
M. D. Woodford, Vice Präs. u. Genl' Mgr.
E. O. McCormick, G. P. & T. A.

O. I. & W.

Die kurze Linie nach dem Osten u. Westen.

Die einzige Linie mit vollständigen Zügen nach Bloomington und Peoria, mit Durchfahrts-Waggons nach Hauptplätzen am Missouri-Flusse Auch Durch-Schlaf- und Bahnstuhl-Waggons via Danville und Chicago, so schnelle Zeit wie irgend eine andere Linie zu niedrigeren Raten machend

Züge am Indianapolis Union Bahnhofe:

Abfahrt, östlich gehend: *7 00Nm, *4 00Vm.
Abfahrt, westlich gehend: *7 45Vm. *11 15 Nm, 12 05 Mittags und 5 00Nm.
Ankunft, vom Osten: *7 20Vm, *10 40Nm.
Ankunft, vom Westen: *6 30Nm, *3 40Vm, 2 40Nm und 10 15Vm.

*Täglich. Alle Züge haben die feinsten Buffets, Schlaf- und Ruhestuhl-Waggons.

Wegen Tickets und genauer Ankunft wende man sich nach

42 und 44 Jackson Place,

dem Haupteingange der Indianapolis Union Station gegenüber, oder an irgend einen Agenten der Bahn.

Norddeutscher Lloyd.

Schnelldampfer-Linie

BREMEN

— und —

NEW YORK

WESER. FULDA. TRAVE. ELBE. SIDER. LAHN. EMS. SAALE. ALLER.

Kurze Reisezeit,
Billige Preise,
Gute Beköstigung.

Oelrichs & Co.,

No. 2 Bowling Green in New York.

Alex. Metzger,

Frenzel Bros.,

General-Agentur, Indianapolis, Ind.

THE LIGHT-RUNNING

NEW HOME SEWING MACHINE

THE LADIES' FAVORITE.

NEVER OUT OF ORDER.

If you desire to purchase a sewing machine, ask our agent at your place for terms and prices. If you cannot find our agent, write direct to nearest address to you below named.