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 außerhalb der Stadt zugeschickt in Vorausbezahlung $5 per Jahr.

Office: 18 Süd Alabama Straße.

Indianapolis, Ind., 1 Februar 1895

Die elektrische Schwebebahn.

Das rasche Wachsen der Großstädte und das damit verbundene Hinausdrängen der Bevölkerung derselben nach der Peripherie bezw. nach den Vororten läßt den Wunsch nach bequemen und schnellen Beförderungsmitteln immer mehr hervortreten. Die gewöhnlichen, im Niveau der Straße liegenden Bahnen, auch wenn sie elektrisch betrieben werden, können diesem Bedürfniß immerhin nur in beschränktem Maßstabe genügen, da ihre Benutzung nur bei kürzeren Strecken vortheilhaft erscheint, bei längeren aber die Langsamkeit dieses Verkehrsmittels unangenehm empfunden wird. Eine Steigerung der jetzt üblichen Geschwindigkeit ist aber wegen der Gefahrerhöhung kaum erwünscht, wenn sie nicht mit der immer größeren Belastung der Straßen durch anderes Fuhrwerk gar unmöglich wird. Es ist daher in einigen Städten schon seit langem ein Netz von Personenbahnen entstanden, theils unter, theils über den Straßen. Erstere Anordnung, in London in ausgedehntester Weise in Anwendung, ist immerhin recht theuer, auch nicht angenehm für die Fahrgäste und nur in seltenen Fällen mit Vortheil anwendbar. Letztere ist, wenn sie, wie in Berlin, unabhängig von den Straßen geführt wird, zwar für die Hauptverkehrslinien brauchbar, kann sich aber dem Bedürfniß nicht anschmiegen und ist ebensowenig billig. Werden dagegen die Hochbahnen gar wie in New York in den Straßenzügen selbst entlang geführt, so sind sie, obgleich gerade auf diese Anordnung das Bedürfniß hinführt, doch bei den bisherigen Construktionen in hohem Grade häßlich und unbequem für die Passanten sowohl, wie für die Anwohner. Auch die Einführung des elektrischen anstatt des Dampfbetriebes auf diesen gewöhnlichen durch die Straßen geführten Hochbahnen wird trotz der Vermeidung der Rauchbelästigung sicher wenig Einfluß auf ihre Entwickelung äußern. Man hat daher mancherlei Versuche gemacht, die Mißstände derselben zu heben und zwar vorerst durch Verminderung der Ausdehnung des die Straßen so verunzierenden Bahnkörpers und ist daher auf die einschienige Anlage gekommen. Bei den bisher vorgeschlagenen Construktionen ritten aber entweder die Wagen auf den Schienen und bedurften daher unterer Klemm- und Führungsrollen, um nicht umzukippen, oder aber sie hatten über sich zu demselben Zwecke eine Leitschiene und demnach diese Rollen oben. Daß derartige Anordnungen nicht gerade vertrauenerweckend und allzusehr entgleisungssicher sind, leuchtet ohne weiteres ein.

Die neueste Erfindung auf diesem Gebiete ist nun die elektrische Schwebebahn, System Eugen Langen-Köln, und die Vorzüge derselben gegenüber allen bisherigen Versuchen dieser Art veranlassen uns, dieselbe hier näher zu betrachten.

Bei diesem Bahnsystem hängen die Wagen mit je zwei Drehgestellen, die sich über ihrem Dache befinden, an unten offenen kastenförmigen Trägern, welche wieder durch Säulen oder Stützen im Abstande von 85 bis 100 Fuß getragen werden. Die Laufschienen befinden sich an der Innenseite eines jeden Untergurtes. Jedes Drehgestell hat zwei Achsen und wird durch einen Elektromotor angetrieben. Die Zuleitung des Stromes erfolgt durch innerhalb des Trägers angebrachte Leitungen, welche daher den Telephon- und Telegraphenleitungen nicht gefährlich werden können. Im Uebrigen entspricht die Einrichtung eines solchen Wagens mit Schaltapparaten, Bremsen u. s. w. der der elektrischen Straßenbahnwagen, mit dem einzigen Unterschiede, daß die Führerstände geschlossen sind. Die Sicherheitsvorkehrungen sind, soweit sie nicht durch das System selbst gegeben sind, in weitgehendster Weise ausgebildet, so daß ohne weiteres behauptet werden darf, daß die Wagen unentgleisbar sind und niemals herunterstürzen können. Denn ein Abspringen der Laufräder bei zu schneller Fahrt ist durch unterhalb der Schienen befindliche Gegenrollen, die aber gewöhnlich nicht mitlaufen, unmöglich gemacht, bei Schienenbruch finden die Räder einen Stützpunkt auf der Trägergurtung und beim Bruch eines Laufrades oder einer Achse legen sich schlittenförmig ausgebildete Sicherheitshaken auf die Schienen. Sollten endlich die Gegenrollen brechen, so sind andere Sicherheitshaken vorhanden, die ferner, da sie außerhalb über die Trägergurtungen emporreichen, jede gewaltsame Spurerweiterung des Geleises verhindern. Also selbst beim gleichzeitigen Bruch einer Reihe von Organen ist die Sicherheit gegen das Abstürzen nicht beeinträchtigt, dieses könnte überhaupt nur mit dem Zusammenbruch der ganzen Trageconstruktion eintreten, da auch die Verbindung des Wagenkastens mit den Drehgestellen natürlich genügend gesichert ist.

An ferneren Vorzügen außer dieser hohen Sicherheit gewährt die Schwebebahn gegen Hochbahnen gewöhnlicher Art nun noch die hohe Trägerlage über den Straßen und die Anwendung einer sehr schmalen Spur (30 Zoll). Durch diese beiden Momente wird erreicht, daß bei geschmackvoller Ausbildung der Stützen die ganze Construktion einen ungemein leichten und zierlichen Eindruck hervorruft. An Alleestraßen verschwindet die Anlage fast im Geäst der Bäume. Sodann ist die niedrige Lage des Wagenfußbodens als ins Auge springender Vortheil in Betracht zu ziehen, denn es ist klar, daß, wenn z. B. die Unterkante aller Construktionstheile 20 Fuß über Straße liegen muß, es bei der Schwebebahn nur nöthig ist, diese Höhe zu ersteigen, während sonst hierzu noch die Höhe der Träger, des Geleises und die der Räder hinzukommt. Diese niedrige Wagenlage gestattet auch einen besseren Ausblick für die Fahrgäste, da keine Nebengeleise und Geländer denselben schmälern.

Der Betrieb bietet nichts Besonderes dar, da Geschwindigkeit, Wagengröße, Ausstärke und -Folge den Bedürfnissen ebenso angepaßt werden können wie bei anderen Anlagen. Interessant ist nur die bei dem elektrischen Betriebe mögliche Anwendung eines einfachen aber selbstthätigen Blocksystems, welches einem Wagen erst dann durch Stromzuführung gestattet, weiter zu fahren, wenn sein Vorgänger die vorgeschriebene Entfernung erreicht hat.

Als erwähnenswerth ist noch die Leichtigkeit der Anbringung der Bahnanlage über Wasserläufen hervorzuheben. Ferner kann man wegen des geringen Raumbedarfes auch die breiten Prunkstraßen von Bahnanlagen freihalten und nach Möglichkeit Nebenstraßen benutzen, was bei anderen Systemen nicht leicht möglich ist.

Zum Schluß sei noch bemerkt, daß in Köln eine kurze Versuchsstrecke erbaut ist und probeweise mit vollem Erfolg betrieben wird, und daß für die beiden größten deutschen Städte, Berlin und Hamburg, bereits Concessionen nachgesucht werden, während in Barmen-Elberfeld, welches eine solche Bahn über der Wupper erhalten soll, auf Grund von Gutachten hervorragender Techniker die Verhandlungen dem Abschluß nahe sind. Für eine große Anzahl von Städten, besonders auch in England, ist, meist auf Anregung von den Städten aus, die Ausarbeitung von Schwebebahnentwürfen eingeleitet.

Fräulein Bräutigam.

Ueber eine Gerichtsverhandlung, die nicht verfehlt hat, einiges Aufsehen zu erregen, wird aus Warschau das Folgende mitgetheilt: Eine gewisse Marianne Switkiewicz, ein nicht mehr ganz junges Mädchen, ließ sich eines schönen Tages die Haare kurz schneiden, legte Männerkleider an und gab sich für einen Mann aus. Sie nannte sich Mieczyslaus Nawrocki und suchte unter diesem Namen Bekanntschaften mit Mädchen anzuknüpfen. Besonders waren es Dienstboten oder Ladenmädchen, denen sie ihre Liebe erklärte und oft auch die Ehe versprach. Es fehlte ihr nicht an Heirathslustigen und Leichtgläubigen. Die Absicht der Switkiewicz ging dahin, von diesen Mädchen Geld herauszulocken, was ihr auch meistens gelang. Sie begleitete den Gegenstand ihrer „Liebe“ auf Spaziergängen, ins Theater oder andere Belustigungsorte, und bei dieser Gelegenheit entlockte sie der Vertrauensseligen ihre Ersparnisse, indem sie vorgab, des Geldes für die Vorbereitungen zur Heirath zu bedürfen. Die leichtgläubigen Mädchen schöpften keinen Verdacht und gaben gern ihre sauer erworbenen Ersparnisse her; war es doch ihr Bräutigam und bald ihr — Gatte! Eines Tages erblickte ein Mädchen, mit der die Switkiewicz ein „ehrbares“ Verhältniß angeknüpft hatte, ihren Bräutigam auf der Straße, aber in — Damenkleidern. Als sie ihrer Verwunderung über diesen Costümwechsel Ausdruck gab, vertraute ihr die Switkiewicz unter dem Siegel der Verschwiegenheit an, sie sei Agent und als solcher im Interesse des Geschäfts oft gezwungen, in Damenkleidern zu erscheinen. So lange die Switkiewicz bei ihren Opfern Geld vermuthete, spielte sie die Bräutigamsrolle fort; war aber das Geld alle, dann verduftete sie. Endlich kam aber die Sache doch auf, und das Fräulein Bräutigam wanderte ins Gefängniß. Daß die Switkiewicz so lange Zeit hindurch ihre schauspielerischen Talente verwerthen konnte, läßt sich nur dadurch erklären, daß sie ihren Bräuten öfters mit Prügel gedroht hat, und diese sich vor ihrem Exbräutigam fürchteten. Der Einfluß der Switkiewicz auf ihre Opfer war so groß, daß diese, als Zeuginnen vor Gericht vernommen, nichts aussagten, was die Angeklagte belasten konnte, so daß der Richter trotz aller gegen die Switkiewicz sprechenden Umstände sie wegen Mangels an Beweis freisprechen mußte. Als das Fräulein Bräutigam den Gerichtssaal verließ, sagte sie: „Wenn ich auch diesmal glücklich entwischt bin, so werde ich es doch nicht wieder thun.“

Deutsche Colonien in Kaukasien.

Die lettische „Deenas Lapa“ bringt über deutsche Colonien in Kaukasien einen längeren Bericht, dem wir Nachstehendes entnehmen: „Die ansehnlichsten Colonien in Kaukasien sind von Deutschen gegründet und bewohnt. Die Lust am Wandern scheint in der Natur des Deutschen zu liegen. Ohne Furcht vor Mühsal und Gefahren zieht er mit Frau und Kindern in die Fremde, um das Glück zu suchen, und gewöhnlich lächelt es dem Muthigen. Er läßt sich inmitten eines fremden, uncivilisirten Volkes nieder, bei dem alle Gewerbe noch auf der niedrigsten Entwicklungsstufe stehen, und übt irgend eine Thätigkeit, ein Gewerbe aus. Glückt es ihm nicht mit dem einen, greift er zu einem anderen, und in wenig Jahren hat er sich eine Existenz gegründet, die seinen Wünschen entspricht. Die asiatischen Volksstämme blicken mit Achtung auf ihn und schätzen ihn als einen strebsamen, arbeitsliebenden Menschen. Zur Beleuchtung des Gesagten wollen wir den Entwicklungsgang nur einer Colonie schildern. Zwölf Werst von Mosdok am Ufer des Terek befindet sich die Colonie Gnadenburg, die im Jahre 1881 gegründet wurde. Vier bayerische Bauern kauften das etwa 1900 Deßjätinen (1 Deßjätine gleich 2.69 Acres) umfassende Stück Landes, auf dem bis dahin nur ein paar elende Strohhütten gestanden, und nach kurzer Zeit ließen sich mehrere andere, aus Bayern herbeigerufene Familien dort nieder, die unter guten Bedingungen von den ersten Käufern Land erwarben. Zur Zeit hat Gnadenburg eine Bevölkerung von 400 Seelen, nur Deutsche, da an Angehörige anderer Nationen kein Land vergeben wird. Das ganze erworbene Grundstück ist unter 73 Familien vertheilt. Die Colonie besitzt 300 Deßjätinen Eichenwald, der reichlich das nöthige Holz liefert, und einen 250 Deßjätinen großen Weingarten, der schon jetzt viele Tausend Rubel Verdienst einbringt. Die Trauben stehen in nichts den Krimschen nach. Wohin das Auge sich wendet, überall herrscht eine mustergiltige Ordnung. Die hübschen Wohnhäuser haben rothe Ziegeldächer, ein seltener Anblick in Kaukasien, wo die Hütten mit Schilf und Lehm gedeckt werden — kurz, Gnadenburg gleich einem freundlichen deutschen Städtchen. Die Colonie besitzt eine ansehnliche Kirche, an der ein aus Bayern berufener Prediger thätig ist, eine Schule und einen Lehrer, einen Letten aus den Ostee-Provinzen, der mit seiner Familie dorthin ausgewandert ist. Die Gnadenburg'sche „Brudergemeinde“ hält sich an die Augsburger Confession. Die Colonie hat ihre Selbstverwaltung und ein Gericht, aber keine einzige Branntweinschränke. Die Gewerbe blühen, und von nah und fern kommen Russen und Asiaten herbei, um zu lernen, vor Allem, um einen Einblick in die mustergiltige Wirthschaftsführung der Colonisten zu gewinnen.

Zehn Jahre deutscher Colonial-Politik.

Das erste Jahrzehnt ist verflossen, seitdem der deutsche Reichstag auf Empfehlung des Fürsten Bismarck den folgenschweren Beschluß faßte, zum ersten Male Geld für die deutschen Colonien zu bewilligen. Es war am 10. Januar 1885, als im Reichstage 180,000 Mark zum Baue eines Dampfers für Kamerun bewilligt wurden, gerade unter dem Eindrucke der Nachricht von einem Negeraufstande in Kamerun, welchen Contre-Admiral Knorr alsbald niederwarf. Die Zahl der Freunde und Gegner der Colonial-Politik hat sich seitdem im deutschen Reiche auf der gleichen Höhe erhalten und wechselvoll gestaltete sich der Verlauf des ersten Decenniums deutscher Colonial-Politik. Bedeutende Afrikaforscher haben im Laufe der Jahre den Tod für diese Sache erlitten, und mehr noch als das generelle Pro und Contra in der Colonial-Politik ist die Frage umstritten, was das Reich für Colonialzwecke aufwenden und wie die Organisation der Colonien beschaffen sein soll. Wie man weiß, begeht das deutsche Reich das erste Colonial-Jubiläum nicht in dem Bewußtsein eines festen Programms. Eine Autorität ersten Ranges, Major Wißmann, muß feiern, ein Colonial-Enthusiast, der ehemalige bayerische Richter, Gouverneur v. Zimmerer, verläßt Kamerun auf immer, nachdem es ihm nicht geglückt ist, die Sympathien der dort ansässigen Hamburger Handelskreise zu gewinnen; Kanzler Leist hat das moralische Gefühl in Deutschland auf das Gröblichste beleidigt, und die Militär-Diktatur von Scheele's ist ebenso am Ende wie die Bureaukratenherrschaft v. Soden's. Fürst Bismarck behandelte die Colonial-Frage anders als Graf Caprivi, und Fürst Hohenlohe hat augenscheinlich noch kein eigenes System.

Es mag bei dieser Gelegenheit am Platze sein, Näheres über die Größe des deutschen Colonialbesitzes mitzutheilen. Das europäische Areal des deutschen Reiches umfaßt 540,483 Quadrat-Kilometer, auf welchem dermalen rund 51 1-2 Millionen Einwohner leben. Dem gegenüber umfassen die deutschen Schutzgebiete in Afrika 2,270,000 bis 2,300,000 Quadrat-Kilometer, auf welchem Areal im Jahre 1894 etwa 2000 Fremde und gegen 7 Millionen Einheimische lebten. Am wenigsten Zuverlässiges ist vom Togogebiete bekannt; von Kamerun weiß man ziemlich genau, daß es 493,600 Quadrat-Kilometer mit 3 1-2 Millionen Einwohnern, von Deutsch-Südwest-Afrika, daß es 830,960 Quadrat-Kilometer mit 200,000 Einwohnern, von Deutsch-Ost-Afrika, daß es 941,-100 Quadrat-Kilometer mit 2,9 Millionen Einwohnern umfaßt. Die deutschen Südsee-Besitzungen haben rund 252,000 Quadrat-Kilometer mit 400,000 Einwohnern und kaum 300 Fremden. Hier ist das Kaiser-Wilhelms-Land mit 181,650 Quadrat-Kilometern und 110,000 Einwohnern das umfangreichste, der Bismarck-Archipel mit 188,000 Einwohnern und 47,100 Quadrat-Kilometern das bevölkertste Gebiet. Die Marschall-Inseln und Nawodo sind Benjamine des Besitzes mit 415 Quadrat-Kilometern und 16,000 Einwohnern. Sonach umfassen alle deutschen Schutzgebiete etwas mehr als 2 1-2 Millionen Quadrat-Kilometer, nahezu sechsmal so viel wie das deutsche Reich selbst, und den 51 1-2 Millionen Reichsdeutschen wären 7 1-2 Millionen Deutsch-Afrikaner und Südseebewohner zuzuzählen. Finanziell sind Kamerun und Togogebiet im Allgemeinen keine „Schmerzenskinder“, dafür braucht Deutsch-Ost-Afrika gegenwärtig rund 3 1-2 Millionen Mark und Südwest-Afrika 1 Million Mark Zuschuß. Mit den Etats für die Schutzgebiete ist freilich die Reichsausgabe nicht erschöpft, große Theile des Etats des Auswärtigen Amtes und der Marine sind in Wirklichkeit Colonial-Ausgaben oder Theile davon. Andererseits darf die Jahreseinfuhr in den deutschen Schutzgebieten mit 10 Millionen Mark und die Jahresausfuhr mit reichlich 11 Millionen Mark bewerthet werden. Alle Gebiete haben, mit Ausnahme der ostafrikanischen, eine höhere Ausfuhr- als Einfuhrziffer, und die hauptsächlichsten Ausfuhr-Artikel sind immer noch: Gummi, Palmenproducte, Elfenbein, Kautschuk, Kopal bis hinab zum ostafrikanischen Tabak, welchem der deutsche Raucher allerdings ein hartnäckiges Mißtrauen entgegenbringt.

Neue Schlachtschiffe.

In dem Berichte, mit welchem das zuständige Comite dem Repräsentantenhause den Marine-Etat unterbreitet hat, wird in eingehender Weise auf die Nothwendigkeit des Baues von drei neuen Schlachtschiffen hingewiesen. Das Comite ist zu der Ueberzeugung gelangt, daß die Küstenvertheidigung Fahrzeuge dieser Kategorie erheische, weil dieselben für die Defensive wie für die Offensive gleich verwendbar seien.

Die modernen Schlachtschiffe haben in der Schlacht an der Mündung des Yalu ihre Feuerprobe bestanden, denn dort wäre die chinesische Flotte ohne allen Zweifel vollständig vernichtet worden, wenn nicht zwei ihrer Schlachtschiffe an dem Kampfe theilgenommen hätten. Das Feuer der Japaner hatte hauptsächlich diesen beiden Schiffen gegolten, eines derselben wurde von mehr als 400 Projektilen getroffen und dennoch waren die Schlachtschiffe so wenig beschädigt, daß ihre Kampffähigkeit kaum beeinträchtigt wurde. Es ist zweifelhaft, ob die Japaner in der Schlacht gesiegt hätten, wenn jene Schiffe angemessen bemannt und richtig geleitet worden wären. Nach Ansicht des Comites liegt zur Zeit nicht die Nothwendigkeit für den Bau anderer Gattungen von Schiffen vor, als derjenigen, deren Bau hier angeordnet ist (3 Schlachtschiffe und 12 Torpedo-Boote).

Die Kreuzer sind im Kriege wesentlich zum Aufspüren des Feindes, gewissermaßen als Patrouillen zu verwenden, während sie im Frieden die Interessen des Landes auswärts wahrnehmen. Diesen Schiffstypus erachtet das Comite in der Flotte genügend vertreten, dagegen hält es Schiffe zur Landesvertheidigung benöthigt. Das gegen die Schlachtschiffe geltend gemachte Argument, daß ihr Unterhalt zuviel koste, ist nach Ansicht des Comites nicht stichhaltig, vielmehr könne im Frieden ein solches Schiff viel ökonomischer gehalten werden, als ein Kreuzer von demselben oder sogar geringerem Tonnengehalt.

Außer der Vermehrung der Schlachtschiffe befürwortet das Comite die Erhöhung der Präsenzstärke der Marinemannschaften um 2000 Mann. Hinsichtlich dieser Forderung heißt es in dem Berichte, daß eine solche Vermehrung der Mannschaften in früheren Jahren beantragt, aber stets abgelehnt worden sei. Die Zeit sei aber gekommen, wo dies nicht länger verschoben werden könne. Das Comite habe vorläufig nur die Hälfte des geforderten Betrages in das Budget eingestellt, da muthmaßlich die ganze Zahl im nächsten Fiscaljahr noch nicht angeworben werden würde.

Für das Geschützwesen sind $1,131,-081 mehr ausgeworfen worden als im laufenden Jahre, und zwar sind in diese Summe eingeschlossen $150,000 für eine moderne Batterie für die alte Corvette „Hartford“, sowie $500,000 zur Anfertigung von Reserve-Geschützen für Schnelldampfer der Handelsmarine, die im Nothfall als Kreuzer verwendet werden sollen. Ein besonderer Posten von $188,000 für Schiffsausrüstungen ist ausgesetzt worden, und zwar behufs Vervollständigung der Equipirung der „Columbia“, „Minneapolis“, „Montgomery“, „Marblehead“, „Castine“, „Machias“, „Olympia“, „Cincinnati“ und „Raleigh“. Die Erhöhung der Bewilligung für Werften und Docks um $542,523 schließt $100,000 Extraauslagen für den Brooklyner Schiffsbauhof und $280,000 für die Fertigstellung des Schiffsbauhofes im Puget Sund ein, zwei Posten, welche der Flotten-Secretär für nothwendig erklärte, nachdem er diese Plätze im Laufe des vorigen Sommers persönlich inspizirt hatte.

Im Ganzen stellt sich der Marine-Etat höher, als der letztjährige, ja er übersteigt sogar die Voranschläge des Departements selbst, was als etwas ganz Außerordentliches betrachtet werden kann. Die Gesammt-Bewilligung beläuft sich auf $31,807,023, beinahe $900,000 mehr, als die Voranschläge. Dabei ist das Navigationsbureau noch von $307,250, die gefordert waren, auf $159,000 herabgesetzt worden. Die Kostenvoranschläge für neue Schiffe sind um $520,000 überschritten worden und die Bewilligung für diese stellt sich auf $13,777,521.

Zu was für unangenehmen Scherereien spiritualistisches Gerede führen kann, sah man kürzlich in Baltimore. Bald nach dem Ableben des dortigen deutschen evangelischen Pastors Christian Kirschmann im November letzten Jahres wurde das Gerücht laut, daß der Leichnam des verstorbenen Predigers gestohlen sei und daß diese traurige Thatsache durch den Geist des Pastors einem Spiritualisten mitgetheilt worden sei. Um diesen für die Gattin und die Kinder so peinlichen Redereien ein Ende zu machen, beschlossen der Präsident des Kirchenrathes der St. Johannes-Gemeinde und Pastor Wm. D. Kirschmann, Sohn des Verstorbenen, auf besonderen Wunsch der Wittwe, das Grab öffnen zu lassen. Es geschah dies an einem der letzten Tage unter Aufsicht der Friedhofsbehörde. Und der Entschlafene lag noch genau so in seinem Grabe, wie er am 18. November dorthin gebettet worden war, und hatte sich seither auch nicht im Mindesten verändert. Die Mittheilung, daß der Verstorbene in seiner ewigen Ruhe nicht gestört worden sei, wurde vom Pastor W. D. Kirschmann seiner Mutter überbracht.

Schwerer Dienst.

Unter dem vielköpfigen Personal, welches die Bemannung eines Eisenbahnzuges ausmacht, findet seitens des großen Publikums wohl nicht Einer so wenig Beachtung und Anerkennung, wie der Locomotivheizer. Der Reisende hat gelegentlich Worte des Dankes für den Conducteur, Gepäckmeister sowie Bremser, mit denen er in direkte Berührung kommt; er singt nicht selten in allen Tonarten das Lied des braven Locomotivführers und läßt es für Letzteren auch nicht an klingender Anerkennung fehlen, wenn derselbe durch seine Wachsamkeit oder Aufopferung eine Katastrophe verhütet hat. Niemals aber wird des von Rauch und Ruß geschwärzten Heizers gedacht, der ebenso viele Heldenthaten vollbracht hat, wie der „brave Ingenieur“.

Der Heizer hat auf dem mit Windeseile dahin brausenden Zuge die schwerste Arbeit und bei einem Unfalle die wenigste Hoffnung auf Rettung. Ueber den feurigen Schlund der Locomotive gebeugt, muß er, wenn der Zug in Bewegung ist, fast unaufhörlich das Dampfroß mit Futter versehen. Sein freier Ausblick ist versperrt, er kann nicht die drohende Gefahr sehen, auch bei dem Ohren betäubenden Donner der Räder und dem Lärmen der Locomotive den Warnungsruf des Ingenieurs nicht vernehmen—ein Krach und bei einer Entgleisung oder einem Zusammenstoß wird sein Körper zwischen Tender und Kessel zu einer formlosen Masse zerquetscht. Die Geschichte der Eisenbahnunfälle zeigt, daß viel mehr Heizer, als Locomotivführer, Opfer ihres gefahrvollen Berufes werden. Der Heizer hat nur ein wenig Muße, wenn der Zug „im Gefälle“ fährt, weil dann Dampf und Kohle gespart wird.

Die Arbeit des Heizers erheischt übrigens bedeutende Geschicklichkeit und Kenntniß des Mechanismus der Locomotive. Er muß genau wissen, wie viel Schaufeln Kohle nöthig sind, um den erforderlichen Dampfdruck zu erzeugen, und er hat außer dem Heizen tausenderlei andere Verrichtungen zu besorgen. In jenen längst verflossenen Tagen, als es noch „Holzbrenner“ gab, hatte der Heizer seine Hände voll und doch hatte er im Vergleich mit dem Manne in „Overalls“, der heute den „Mogul“ eines Expreßzuges zu heizen hat, eine Sinecure, denn diese Riesen-Locomotiven consumiren Unmassen von Kohle.

Vom Inlande.

In Paris, Ky., ist in einem deutschen Kosthause der 70 Jahre alte A. L. Williams gestorben; aus Papieren, die in seinem Zimmer gefunden wurden, geht hervor, daß der Mann kürzlich eine Millionen-Erbschaft gemacht hat.

Beim Begräbniß von P. Saladin in Ellsworth, unweit Pittsburg, Pa., gingen auf dem Wege nach dem Friedhof die Pferde einer Kutsche durch, in welcher sich zwei Schwestern des Verstorbenen, Frau Straub und Frau Wonhors, mit ihren Männern befanden. Die Kutsche stürzte über einen hohen Damm auf eine Eisfläche, wobei beide Schwestern sehr schwere, wenn nicht tödtliche Verletzungen davontrugen. Die beiden Männer kamen mit Contusionen davon.

Als das „New York-Hotel“ am Broadway in New York geschlossen wurde, sammelte der Schankwärter John Farrell alle in dem Hause vorhandenen Bibeln. In einer derselben fand sich der Trauschein einer Frau Preston aus Virginien. Diese war in besagtem Hotel getraut worden, ihr Mann aber war auf der Hochzeitsreise gestorben, und seine Verwandten enthielten ihr die Erbschaft vor. Farrell hörte davon und schickte ihr den Trauschein. Dieser Tage kam Frau Preston in einer Kutsche vorgefahren, ließ Farrell aus der jetzt von ihm betriebenen Wirthschaft rufen und dankte ihm; zum Abschiede drückte sie ihm ein Couvert mit $1500 in die Hand.

Zu Green Bay in Wisconsin machte am Sonntag ein höherer Countybeamter einen Versuch, aus einem Gefangenen ein Geständniß zu erpressen, indem er einen als Priester verkleideten Mann in die Zelle schickte und ihm auf diese Weise nähere Angaben über ein angeblich begangenes Verbrechen zu entlocken versuchte. Die größte Entrüstung herrscht in Folge dessen in allen Kreisen. John Dazkowski, der Gefangene, ist ein Farmer und dabei gleich den eben erwähnten zwei Herren ein Katholik. Er wohnte mit seiner Frau auf einer Farm, lebte aber nicht glücklich mit ihr, denn häufig herrschte Zank und Streit im Hause und Dazkowski soll sich sogar mehrfach an seiner Gattin thätlich vergriffen haben. Vor zwei Wochen verschwand die Frau plötzlich und der Mann erzählte am nächsten Morgen, sie sei nach Chicago abgereist, um dort seinen Vater, der No. 173 Freystraße wohne, zu besuchen. Dieser Erzählung wurde kein Glauben geschenkt, und da der Verdacht entstand, daß er sie getödtet habe, wurde er in Haft genommen. Ein Nachbar behauptete sogar, daß in der Nacht nach dem Verschwinden der Frau der Mann ein großes Feuer im Busch angezündet habe und fügte hinzu, er glaube, daß da die Leiche verbrannt worden sei. Als Dazkowski im Gefängniß trotz allen Querfragen kein Geständniß ablegen wollte, wurde der erwähnte Herr veranlaßt, die Stelle eines Priesters zu übernehmen und in die Zelle zu dem angeblich starrköpfigen Gefangenen gesandt, der sich in riesiger Aufregung befand, aber entschieden in Abrede stellte, den Mord begangen zu haben. Er mußte ein Crucifix küssen und einen Eid darauf ablegen. Trotz dieser Thatsache ist der Sheriff überzeugt, daß er die Knochen der verbrannten Leiche unter dem Schnee finden wird. Der Anwalt des Gefangenen wird gegen die zwei oben erwähnten Herren einschreiten und die katholische [illegible]

—Meerschaumpfeifen, lange deutsche Pfeifen, Cigarrenspitzen &c., bei Wm. Mucho, 199 Ost Washington Str.

ST. JAKOBS OEL,

Heilt sicher — Rheumatismus, Rheumatismus, Rheumatismus, Rheumatismus, Rheumatismus, — Heilt sicher

Neuralgie, Neuralgie, Neuralgie, Neuralgie, Neuralgie,

Rückenschmerzen. Rückenschmerzen. Rückenschmerzen. Rückenschmerzen. Rückenschmerzen.

Deutsche Lokal-Nachrichten.

Provinz Schlesien.

Lipine. Der Bergmann Muthuczyk verursachte dadurch eine heftige Explosion in seiner Wohnung, daß er Kohlen in das Feuer des Ofens gelegt hatte, in welchen sich eine Dynamitpatrone befand. Alle Fensterscheiben von Häusern der Umgebung sind geplatzt.

Marklissa. In Hartmannsdorf ermordete die Dienstmagd Anna Krain ihr neugeborenes Kind, indem sie dasselbe in einen eisernen Topf steckte und erdrosselte.

Neurode. Bei Königswalde wurde bei einer Jagd ein Treiber unter seltsamen Umständen erschossen. Der Treiber trug einen erlegten Hasen auf dem Rücken, als er in die Nähe eines sonst guten, aber kurzsichtigen Schützen gerieth, der auf den Hasen, ohne den Treiber wahrzunehmen, einen Schuß abgab. Der Treiber wurde so unglücklich getroffen, daß er bald im hiesigen Krankenhause starb. Der Getödtete war verheirathet und Vater mehrerer Kinder.

Ziegenhals. Der hier in Garnison stehende Lieutenant v. Jguden hat sich nach der Rückkehr von einer Beerdigungsfeier durch zwei Revolverschüsse getödtet. Das Motiv ist Schwermuth.

Rheinprovinz.

Brühl. Im hiesigen Schloßpark erschoß sich ein fremder Herr. Wie sich nachträglich herausstellte, war der Betreffende der Major a. D. von Cler aus Bonn.

Köln. Die Tertia des hiesigen Realgymnasiums an der Kreuzgasse mußte geschlossen werden, weil eine große Reihe von Diphtheriefällen unter den Schülern eintraten.

Linden a. d. Ruhr. Ein wunderbares Ereigniß hat sich in einer hiesigen Arbeiterfamilie zugetragen. Die seit fast acht Jahren taubstumme Tochter hat plötzlich Sprache und Gehör wiedererlangt.

Mülheim a. Rh. Bei einer in der Rheinischen Zündhütchen- und Sprengkapsel-Fabrik von Paulus in Küppersteg erfolgten Explosion von Dynamitpatronen wurde ein Arbeiter auf der Stelle getödtet, während zwei andere schwere Verletzungen erlitten.

Provinz Westfalen.

Dortmund. Neulich Morgens wurde an der Dorstfelder Brücke zwischen den Geleisen die arg zugerichtete Leiche des Technikers Alex Dahlmann gefunden. Die Beamten, welche die Leiche fanden, haben die Ueberzeugung, daß Dahlmann nicht überfahren, sondern von der Brücke aus auf das Geleise gestürzt ist oder gestürzt worden ist. Es ist jedenfalls nicht ausgeschlossen, daß der Todte das Opfer eines Verbrechens geworden ist.

Paderborn. In dem benachbarten Dorfe Wewer hat ein in den zwanziger Jahren stehender Maurer seiner um einige Jahre älteren Ehefrau nach einem vorausgegangenen Wortwechsel in der Raserei den Hals abgeschnitten. Der Verbrecher, der übrigens schon seit langer Zeit im Verdacht der Geistesstörung stand, tödtete sich nach der Ermordung seiner Frau auf die gleiche Weise.

Provinz Hessen-Nassau.

Frankfurt. In der Finkenhofstraße No. 36 (dem Umpfenbach'schen Hause) ist eine 90jährige Frau mit ihren zwei Enkelkindern erstickt aufgefunden worden. Wahrscheinlich haben die Kinder am Ofen gespielt. Die angestellten Wiederbelebungsversuche waren erfolglos. — Am Biegwald erschoß sich der Feinmechaniker Karl Benkart. Benkart unterhielt in Bockenheim ein Liebesverhältniß, das rückgängig gemacht wurde. — Ein Beamter der Polytechnischen Gesellschaft J. H. Rudolf Leithäuser, ist wegen Unterschlagung von 1500 Mark bei der Sparkasse dieser Gesellschaft zu neun Monaten Gefängniß verurtheilt worden.

Hanau. Ein Musketier des Hessischen Infanterie-Regiments No. 81, der sich hier besuchsweise aufhielt, machte in der Wohnung seiner Mutter seinem Leben durch Erhängen ein Ende. Was den gesunden, lebenslustigen Mann in den Tod getrieben hat, ist noch nicht ermittelt worden. — Der Portier am hiesigen Westbahnhof Wolf hat sich in Mainz in den Rhein gestürzt und ist ertrunken.

Tann. Die Bewohner unseres armen Städtchens wurden abermals durch eine Feuersbrunst heimgesucht. In einem Stalle an dem engbebauten Steinweg brach Feuer aus und in kurzer Zeit wurden 15 Gebäude ein Raub der Flammen. Die Abgebrannten sind geringe Leute und erleiden großen Schaden.

Rudy's Pile Suppository

wird garantirt für die Heilung von Hämorrhoiden und Verstopfung, oder das Geld wird zurückgegeben. 50 Cts. die Box. Schicke zwei Postmarken für Zirkulare und Probe an Martin Rudy, registrirten Apotheker, Lancaster, Pa. Postkarten nicht beantwortet. Zu verkaufen in allen guten Apotheken, Ward Bros., A. Kiefer & Co. und Daniel Stewart, Wholesale Agenten, Indianapolis, Ind.

Marktbericht.

Wholesale-Preise.

Groceries.

Zucker: Harter $4.82.
Guter gelber $3.51.
Gewöhnl. gelber $3.26.

Kaffee: geröst. Banner, Lion und Java 21. 75c (in 50 Pfd Säcken)
Capital 21½c
Pilot 21c
Dakota 10½c
Brazil 19½c

Getr. Aepfel 6c
„ Pfirsiche 14½c
„ Corinthen 5c
„ Pflaumen 7¾c
„ Aprikosen 11½c

Früchte und Gemüse.

Aepfel per Faß $2.50
Citronen per Kiste $5.50
Orangen per Kiste $3.00
Kraut per Faß $1.35.
Zwiebeln per Faß $1.00
Rüben per Faß $1.50
Bohnen per Bushel $2.00
Kartoffeln per Bushel 65c.
Süß-Kartoffeln per Faß $2.75

Mehl.

Winter-Weizen pat. $4.00
Frühjahr-Weizen pat. $4.00
Winter extra $2.50
Gewöhnliches $1.75
Roggenmehl $3 10
Hafergrütze $5.75

Butter, Eier und Geflügel.

Butter, frische Country 10c.
Eier, frisch, per Dutz. 18c
Leb. Geflügel: Hühner 5c per Pfund; Spring Chickens 6c; Hähne 3c; Turkey Hennen 7c; Enten 6c; Gänse $5.40 per Dutz.

Zur Erinnerung!

Meinen Freunden und dem Publikum hiermit zur Anzeige, daß ich die Wirthschaft, Ecke Ohio und Noble Straße, übernommen habe, und mich bemühen werde dieselbe zu einem angenehmen Sammelplatz der Deutschen zu gestalten.

Beste Getränke und Cigarren &c.

Zu zahlreichem Besuche ladet ein

Gottlieb Leukhardt,
Ecke Ohio und Noble Straße

Dr. C. R. Schaefer,
Arzt und Chirurg,
No. 430 Madison Avenue, nahe Morris Str.
Sprechstunden: 8—9:30 Uhr Morgens, 2—4 Uhr Nachmittags, 7—8 Uhr Abends.
Telephon 282.

Dr. THEO. A. WAGNER
hat seine Office nach
No. 94 Nord Delaware Str.
verlegt, und wird sich freuen seine Patienten und Freunde dort zu empfangen.
Sprechstunden: 9—10 Uhr Vorm.; 2—4 Uhr Nachm.; Sonntags: ½10—½11 Uhr Vorm.
Telephon 848.

Dr. Burckhardt,
Deutscher Arzt.
Office und Wohnung:
No. 382 Süd Meridian Str.
Office-Stunden: 8 bis 9 Uhr Vorm. 2 bis 3 Uhr Nachm. 7 bis 8 Uhr Abds. Sonntags 8—9 Vormittags.
Telephon 280.

Dr. J. Bühler,
120 Ost McCarty Str.
Sprech-Stunden: 8—9 Uhr Vorm.; 2—3 Uhr Nachm.; 7—9 Uhr Abends.
Telephon 1446
Sprechstunden: Sonntags nur Vormittags.

Dr. Carl G. Winter,
Arzt und Chirurg.
Spezialist für Augen und Ohren.
Sprechstunden von 9—12, 2—5, 7—8 Uhr.
Office: No. 40 Ost Ohio Straße.

Dr. J. A. Sutcliffe,
beschäftigt sich ausschließlich mit wundärztlichen Fällen und mit Geschlechts- und Urinkrankheiten.
No. 95 Ost Market Straße.
Office-Stunden: 9 bis 10 Uhr Vorm. 2 bis 3 Uhr Nachm. Sonntags ausgenommen. Telephon 941.

BROU'S
Injektion.
Eine permanente Kur
der hartnäckigsten Fälle von Gonorrhea und Gleet, garantirt in von 3 bis 6 Tagen; keine andere Behandlung nöthig, und ohne die anekelnden Resultate des Einnehmens von Cubebe, Copaiba oder Sandelöl. J. Ferre & Co. (Brou's Nachfolger), Apotheker, Paris. Verkauft von allen Druggisten.

AN IDEAL FAMILY MEDICINE
For Indigestion, Biliousness, Headache, Constipation, Bad Complexion, Offensive Breath, and all disorders of the Stomach, Liver and Bowels.
RIPANS TABULES
act gently yet promptly. Perfect digestion follows their use. Sold by druggists or sent by mail. Box (6 vials), 75c. Package (4 boxes), $2.
For free samples address
RIPANS CHEMICAL CO., New York.

The Twentieth Century,
eine ausgezeichnete Wochenschrift, welche fortschrittlich gesinnten Lesern sehr zu empfehlen ist. In der Tendenz zwar sozialistisch, werden doch andere fortschrittliche Theorien darin unparteiisch besprochen.
Man bestelle direkt bei der Humboldt Publishing Co., 19 Astor Place, New York.

– Die –

Indiana Tribüne

ist das einzige Blatt in Indiana, welches die

Interessen des Volkes

gegenüber der Macht der Plutokratie vertritt. Als

Organ des Volkes

und nicht einer Partei oder Parteiinteressen kämpft sie unentwegt für

Freiheit u. Recht

auf allen Gebieten des Lebens.

Die Arbeit des Volkes ist die Schöpferin alles Wohlstandes und darum wirken wir für solche soziale Reformen, welche die Arbeit zur freudebringenden Lust, statt zur niederdrückenden Last machen.

Jeder fortschrittlich Gesinnte, sollte es als moralische Pflicht empfinden Leser der Indiana Tribüne zu sein.

— Das reichhaltige —

Sonntags-Blatt

bietet eine Fülle unterhaltenden Lesestoffes.

Der Abonnements-Preis

der täglichen Tribüne ist 12c, des Sonntagsblatts 5c, beider zusammen 15 Cts., per Woche oder 65 Cts. per Monat. Durch die Post versandt, kostet das Tageblatt $5, das Sonntagsblatt $2 per Jahr, beide zusammen $6 in Vorausbezahlung.

Drucksachen

aller Art werden rasch und billig ausgeführt.

Eintrittskarten,
Quittungen,
Constitutionen,
Rechnungen,
Geschäftskarten,
Briefköpfe,
Zirkulare,
Programme u. s. w.

für Geschäftsleute und Vereine werden geschmackvoll ausgeführt.

TRIBUNE PUBLISHING COMPANY,
Indianapolis, Ind.