Indiana Tribüne.

Erscheint Täglich und Sonntags.

Die tägliche „Tribüne" kostet durch den Träger 3 Cents per Woche, die Sonntags-„Tribüne" 2 Cents per Woche. Beide zusammen 15 Cents oder 65 Cents per Monat. Per Post außerhalb der Stadt eingeschickt in Vorausbezahlung $3 per Jahr.

Office: 18 Süd Alabama Straße.

Indianapolis, Ind., 14 November '99

Vogelvernichtungs-Ente.

Man möchte wünschen, daß alle Berichte über massenhafte, im Dienst der Eitelkeit erfolgende Vögel-Abschlachtungen sich als so unbegründet erweisen würden, wie es im nachstehenden Fall geschehen ist; aber leider ist dies die einzige nennenswerthe Ausnahme. Immerhin ist sie als solche erfreulich.

Es waren verschiedene sensationelle Schilderungen der grausamen und massenhaften Tödtung der kleinen weißen Reiher (von den Amerikanern „Aigrets" genannt) in Süd- und Centralamerika vor noch nicht langer Zeit durch die Presse gegangen. Daß das Gefieder der prächtigen Vögel als Schmuck für Damenhüte sehr geschätzt wird, ist bekannt; doch stellt es sich jetzt wenigstens heraus, daß die Befriedigung dieses Bedürfnisses — was immer man sonst über dasselbe denken mag — nicht mit Vogel-Massenmord verbunden zu sein braucht. Ein Correspondent, welcher kürzlich den oberen Orinocostrom bereiste, hat über den vorliegenden Gegenstand folgende interessante Thatsachen in Erfahrung gebracht:

Die meisten Federn des weißen Reihers, die man im Handel findet, kommen gar nicht von getödteten Vögeln, obwohl man immerhin sagen kann, daß auf die Federn „Jagd gemacht" wird. Viele Jäger nämlich, ohne Pulver und Blei, gehen, wenn die rechte Zeit hierfür gekommen ist, nach den Nist- und Brüteplätzen dieser Vögel und sammeln auf dem Boden ringsum große Menge Federn, welche alljährlich von den Männlein abgeworfen werden.

Manche dieser Federjäger sollen schon öfter an einer einzigen Stätte bis zu 40 Pfund solche Federn gesammelt haben, — was bei dem geringen Gewicht der Federn eine riesige Quantität bedeutet! Alles, worauf man achten muß, ist: daß man die Federn so bald wie möglich auflieft.

Der Gewinn aus den Federn sowie noch andere Erwägungen haben auch in Venezuela und Nicaragua sehr Viele veranlaßt, diese Vögel zu züchten; und das ist nicht schwer, da sie sehr bald zahm werden. In Nicaragua gibt es nur wenige Häuser, die nicht einige weiße Reiher halten, welche niemals einen Hof verlassen, an den sie einmal gewöhnt sind, sich aber regelmäßig an den Gewässern baden, an denen sie auch früher sich gebadet hatten. Diese Reiher sind als Vertilger aller Arten von Ungeziefer, einschließlich der Ratten, ebenfalls sehr nützlich.

Was übrigens die etwaige Tödtung der wilden Vögel anbelangt, so ist noch Folgendes zu bemerken: Die weißen Reicher haben einen außerordentlich langen Hals, und es ist äußerst schwierig, sich bei Tage einem Vogel zu nähern, selbst mittels Täuschungen. Die wilden Vögel dieser Gattung sind ungemein wachsam gegenüber den Menschen. Es ist möglich, eine Anzahl derselben unmittelbar beim Eintreffen an den Nist-Plätzen zu schießen, obwohl auch das nur Wenigen gelingt; aber in solchem Fall dauert die Gelegenheit nur einige wenige Minuten, und niemals wieder würden die Vögel an einer solchen Stätte nisten. Alles in Allem, zahlt sich eine solche Jagd nicht, und es könnte gar keine Rede davon sein, sie im Großen zu betreiben. Weitaus die meisten Federn werden ohne Tödtung erlangt.

Unterirdische Straßen in London.

Zu den vielen, auch manchem Londoner nicht bekannten Einrichtungen der Millionenstadt gehören die unterirdischen Straßen, die sich in einer Länge von vielen Meilen unter dem Pflaster der Hauptverkehrsadern hinziehen. Diese unterirdischen Straßen sind mehrere Meter breit, entsprechend hoch und gut ventilirt, und dienen im Wesentlichen dazu, den Häusern, Postämtern etc. Gas, elektrisches Licht, Telephon etc. zuzuführen. Die unterirdischen Passagen stehen miteinander und mit den Häusern darüber in Verbindung, so daß alle Reparaturen an Gas- und Wasserleitung, sowie das Legen telegraphischer Kabel ohne das in anderen Städten so lästig empfundene Aufreißen des Pflasters gemacht werden können. In diesen Tunnels laufen kleine Bahnen, die zu verschiedenen Transportzwecken benutzt werden. An der einen Seite läuft das enorme Rohr, das für ganze Stadttheile das Gas zuleitet und von dem nach jedem Hause hin kleine Leitungen abzweigen. Jeder dieser kleinen Abzweiger trägt die genaue Bezeichnung der Straße und Hausnummer, in der er geht, und so kann ohne viele Umstände den Leuten, die ihre Gas- und Wasserrechnung nicht rechtzeitig bezahlen, von hier unten die Zufuhr abgeschnitten werden, was denn auch ziemlich häufig geschieht. In einem der Haupttunnel läuft das Kabel nach Südafrika, daneben die hydraulische Leitung, die die Orgel in St. Pauls Kathedral treibt. Diese unterirdischen Straßen existiren erst seit dem Jahre 1869, aber in den 30 Jahren sind sie immer weiter ausgedehnt worden und heute wird fast keine Straße in London gebaut, der man nicht unter dem Pflaster einen dieser geräumigen und luftigen Tunnel gibt. Der eminente Nutzen dieser unterirdischen Verbindungen liegt auf der Hand, da der Riesenverkehr Londons eine Störung durch Aufreißen des Pflasters etc. nicht vertragen kann.

Dyspepsie und Unverdaulichkeit.

Um diese Leiden loszuwerden, geht von dem Sitze der Beschwerde aus, indem Ihr den Magen in Ordnung bringt. Das echte Johann Hoff'sche Malzextrakt, falls bei Mahlzeiten eingenommen, wird die Verdauung kräftig unterstützen und Euch in Stand setzen Eurer Kost alle nur mögliche Nahrung zu entnehmen.

Johann Hoff's Malzextrakt

ist nicht nur einfach ein Stärkungsmittel—es ist gleicherweise auch ein Nahrungsmittel.

Mme. Melba schreibt: „Ich empfehle das echte Johann Hoff'sche Malzextrakt bestens. Ich trinke es bei jeder Mahlzeit. Es bessert meinen Appetit und meine Verdauung auf wunderbare Weise."

Johann Hoff:
New York, Berlin, Paris.

Unerträgliche Fahrschnelligkeit.

Schon öfters war eine Fahr-Geschwindigkeit von 150 Meilen in der Stunde — oder gar noch mehr! — für den Bahnverkehr der Zukunft in Aussicht gestellt worden; sowohl für Dampfbahnzüge wie für electrische Züge hatte man dergleichen vorausgesagt. Während von verschiedenen sachverständigen Seiten erklärt worden ist, daß eine solche Fahrschnelligkeit nicht geradezu unmöglich sei, und nur vom Standpunkt der geschäftlichen Zweckmäßigkeit und Einträglichkeit noch schwere Bedenken im Weg ständen, hat die Sache noch eine andere Seite: nämlich den Comfort und die Leistungsfähigkeit der Angestellten solcher Züge.

Es ist nicht mehr als billig, daß in dieser Frage vor Allem die praktische Erfahrung, soweit eine solche überhaupt vorhanden ist, zu Worte komme, und darum mögen nachstehende neuerliche Auslassungen eines vieljährigen Lokomotivführers hierüber Raum finden:

„Ich zweifle nicht daß man Lokomotiven wird bauen können, die eine Fahrgeschwindigkeit von 150 Meilen pro Stunde aushalten, — aber die entsprechenden Lokomotivbedensteten, besonders die Lokomotivführer, kann man nicht dazu bauen und wird es niemals vermögen! Die menschliche Maschine, welche im „Cab" steht, muß doch auch einigermaßen mit in Berechnung gezogen werden, selbst wenn es nur vom Maschinen-Standpunkt wäre. Und Jeder welcher die Erfahrungen einer ungewöhnlich hohen Geschwindigkeit im offenen Raum kennt, wird mir beistimmen, wenn ich die Durchführung eines solchen Planes für unmöglich erkläre.

Auf einem ziemlich guten Bahnbett kann Unsereins wenig Unterschied zwischen einer Geschwindigkeit von 25 und von 50 Meilen in der Stunde bemerken, das heißt, die Nerven-Anspannung wenigstens wird nicht wesentlich dabei erhöht. Aber was über 50 Meilen hinausgeht, wird sehr stark fühlbar, und auf einer gewissen Stufe ist es einfach nicht mehr erträglich. Es entsteht eine Empfindung, die sich nicht in Worten beschreiben läßt. Indeß scheint es, als ob jede einzelne Faser des Leibes extra aufgerüttelt würde, und die Spannung ist eine so schreckliche, daß man nachher noch tagelang die Wirkung spürt. Eine Fahrt von 65 Meilen pro Stunde setzt einem durchschnittlichen Lokomotivführer schon gewaltig zu; er ist hinterher ganz niedergebrochen, und bei jedem unerwarteten Geräusch springt er auf wie ein hysterisches Frauenzimmer. Von 150 Meilen gar nicht zu reden!

Meine eigene Theorie ist, daß diese Wirkung hauptsächlich durch Vermittlung der Sehkraft hervorgerufen wird. Man hat immer gerade vor sich zu blicken; gleichzeitig aber sieht man an beiden Seiten des Auges Alles vorbeisausen, und es ist, als ob irgend eine Macht den Sehnerv fest gepackt hätte und ihn wie ein Gummiband herauszöge! Das ist übrigens ein sehr plumper Vergleich, aber es fehlen mir die Worte für ein zutreffenderes Bild. Gar manches Mal taumelte ich, wenn ich mich von meinem Sitz im „Cab" erhob.

Dieses Geradeaus-Starren muß schon ohnedies unter gewöhnlicheren Verhältnissen die Nerven mit der Zeit stark mitnehmen. Besonders gilt dies von nächtlichen Fahrten. Seltsame Dinge schaut das Auge da, und wenn das Haar vom bloßen Schrecken weiß werden könnte, so wäre meines schon längst weiß geworden. Am meisten setzen uns Schatten zu. Es ist z. B. etwas sehr Häufiges, daß ein Vogel quer über das Vorderlicht der Lokomotive flattert und am Geleise dahin einen Schatten wirft, so groß wie ein Güterwagen. Natürlich ist das in einem Augenblick wieder vorbei, — aber die Seh- und anderen Nerven haben eine Erschütterung erfahren, von der sie sich vielleicht noch nicht in einer Woche erholen können! Das ist mir mehrmals schon bei einer Fahrgeschwindigkeit von 55 bis 60 Meilen pro Stunde passirt. Wer es nie gefühlt, hat keine Ahnung davon, was es unter solchen Umständen bedeutet, wenn plötzlich etwas Großes und Schwarzes aus der dunklen Nacht zwischen den Schienen aufsteigt, noch keine vier Telegraphenpfahle entfernt. Bis man merkt, daß man es nur mit einem Schatten zu thun hat, ist das Unheil schon geschehen. Greuliche Zerrgestalten tauchen vor dem gequälten Auge auf; wie manchmal habe ich eine Vision eines plötzlichen Todes gehabt, wie mit Hammerschlägen drang es auf alle Nerven-Centren meines Körpers ein, und der Athem wollte stocken!

Nach alledem erscheint es mir mehr als zweifelhaft, daß irgend ein Mensch auf einem solchen Posten eine Fahrgeschwindigkeit von 150 Meilen in der Stunde aushalten kann."

In einem Stein-Regensturm.

Eine der Erderschütterungen, welche kürzlich wieder einen Theil von Californien heimsuchten, zeigte eine merkwürdige örtliche Begleit-Erscheinung, — eine von jenen, die aus sicherer Entfernung ein anziehendes Schauspiel für den Beobachter bieten, meistens aber sich nur aus unmittelbarer Nähe beobachten lassen.

Es war dies nämlich ein wahrhaftiger, stundenlang dauernder Felsstein-Regen am Baldy Mountain im County San Bernardino, und er entstand dadurch, daß sich eine Unmasse Gestein am Berggipfel infolge des Erdbebens nach und nach loslöste und niederstürzte, gleich ungeheuren Hagelschlossen und ungefähr ebenso dicht wie diese. Manche der Felsstücke wogen mehr als eine Tonne! Nur wenige Menschen haben je einen derartigen Steinsturm in solcher Großartigkeit geschaut — und ihr Leben dabei in die Hand genommen. Zwei Männer aus San Bernardino aber, Richter Burton und H. B. Morris, sind unfreiwillig mitten in diesen seltsamen Sturm gerathen, und ihre Erfahrungen verdienen, schwarz auf weiß verewigt zu werden.

Die Beiden befanden sich eines schönen Samstag-Nachmittags in der Nähe des Gipfels jenes Berges, in einer Höhe von etwa 8500 Fuß, und hatten einige Geschäfte in ihrem kleinen Bergwerk, das an einem besonders steilen Abhang und unter einer vorspringenden Erhöhung liegt, die im Volk den Namen „Schweinsrücken" erhalten hat. Soeben hatten sie ein Nachmittags-Mahl am Eingang des Bergwerkes beendet, — als ein furchtbares Rumpeln und Rasseln los ging, und der Richter mit dem Schrei aufsprang: „Das Tunnel ist eingestürzt!" Ganz verwirrt vor Schrecken rannten sie bergaufwärts, während der Boden sich fortwährend unter ihnen bewegte und die ganze Landschaft vor ihnen auf- und abwogte wie ein Teppich, aus welchem der Staub geschüttelt wird.

Mit einem Mal begannen aus den Seiten des wogenden Berges Staubwolken aufzufliegen, und dann flog ein riesiger Felsblock, wie ein Meteor vom Himmel, gerade über die Köpfe der beiden Männer hinweg. Dutzende anderer folgten, groß und klein, und immer dichter, und bald war die Luft förmlich schwarz von Steinen! Dabei erhob sich beständig ein Donnern von dem krampfhaft zuckenden Berg, und auf Ohr und Auge drang das unheimliche Schauspiel gleichzeitig mit einer sinnenbetäubenden Macht ein.

Die Männer ließen sich mit Gesicht und Bauch zu Boden fallen und machten sich so platt wie nur irgend möglich. Aber sie machten sich nur wenig Aussicht, daß sie nicht zu Brei zermalmt würden. Wohl niemals hat ein Soldat sich in so dichtem Kugelregen befunden, wie diese Beiden in dem Steinregen. Fortwährend sausten Felsstücke über sie hin, streiften sie rechts und links und zerrissen das Buschwerk und den Rasen ringsum. Jeden Augenblick konnte ein solches Geschoß sie tödten; aber wunderbarerweise kam dieser Augenblick nicht. Doch die Angst, die sie ausstanden, hätte bei einem zehnmaligen Tod nicht größer sein können!

Aber sie wollen sich auf ihr unmenschliches Glück doch keinen Moment länger verlassen, als es unbedingt nothwendig wäre. Der Eine erhob seinen Kopf ein klein wenig und erschaute eine Höhe, deren eine, fast senkrecht aufsteigende Seite etwas mehr Deckung gegen das Bombardement bot, welches mit ungeschwächten Kräften fortdauerte. Die Wirmer trochen die Beiden nach dieser Stelle, die wirklich ein gut Theil sicherer war, obgleich an ihrem Saum fortwährend Blöcke niederdonnerten.

Hier lagen sie, noch immer mit klopfendem Herzen, reichlich eine Stunde lang. Schon schien das Bombardement etwas schwächer zu werden, als ein zweiter Erdstoß kam, und der Steinsturm nunmehr wieder mit voller Wuth losbrach. Wer konnte sagen, wie das enden, und ob nicht am Ende gar auch die Höhenwand vor ihnen sich öffnen würde? Morris und Burton faßten daher den tolltühnen Entschluß, nach dem Schacht ihres Bergwerks zu kriechen, in welchem sie vielleicht noch am sichersten waren, wenn sie es wohlbehalten erreichten. Das Wagniß gelang: aber die Männer schienen von der Scylla in die Charybdis, von einem Schreckniß in ein noch größeres gerathen zu sein! Denn der Schacht-Eingang füllte sich immer mehr mit Sand und kleinen Steinstücken, und an dieser verwünschten Stätte konnte man, statt zerschmettert zu werden, ersticken!

Vielleicht wäre dies wirklich ihr Schicksal geworden, wenn nicht der Steinsturm bald aufgehört hätte. Kaum glaubend, daß sie noch am Leben seien, wankten die Beiden in das Freie hinaus und husteten den Staub aus Mund und Lunge. Außer etlichen Kratzern waren sie mit heiler Haut dem Bombardement und der fürchtlichen Belagerung entronnen. Sie können mehr erzählen, als Mancher, der „eine Reise gethan" hat.

In den Wäldern an den Shoodicseen in Maine hat Oliver Whyte aus Boston einen weißen Hirsch erlegt, dessen Gewicht über 200 Pfund betrug. Besonders prächtig war das Geweih des Thieres.

Im Reiche der Mode.

Frau Mode ist gegenwärtig erfinderischer als je. Eine Unmenge originieller Ideen, von denen immer eine hübscher ist als die andere, sind ihrem fantasievollen Hirn entsprossen und von der Schaar ihrer ergebenen Anhängerinnen mit Entzücken aufgenommen. Einige dieser Neuheiten, und zwar die hübschesten, haben aber nichts mit eleganten Gesellschaftstoiletten zu thun, die in Schnitt und Machart immer deutlicher die Rückkehr zu der Periode des Empire und Direktoire bekunden. Die weichen, sich der Figur anschmiegenden Stoffe, die Tunika über dem um die Hüften eng anliegenden Unterkleide, das in weiten, schleppenden Falten das Piedestal der Modedame umgiebt — das alles sind Reminiscenen an vergangene Tage. Madame la Mode hat sich in letzter Zeit nur wenig mit diesen Sachen beschäftigt, dagegen desto mehr mit dem einzig wahren Herbstkostüm, das man wohl

noch richtiger Uebergangskostüm bezeichnen möchte — nämlich dem „Tailor-Made". Der Still dieses vornehmsten Straßenanzugs der eleganten Dame weicht augenblicklich insofern von dem im letzten Frühjahr modern gewesenen ab, als er nicht mehr von so strenger Einfachheit ist. Man verwendet jetzt viel Besatz, der jedoch mit weiser Vorsicht und vollendetem Geschmack ausgewählt und angebracht werden muß. In der Ausführung von Tuch- und Sammetapplikationen hat man es längst zu einer Art Kunst gebracht, und diese Appliquearbeit bildet jetzt den smartesten Ausputz des „Costume-Tailleur". Hauptbedingung aber ist es, daß der Besatz eine hellere oder dunklere Schattirung derselben Farbe des Kleides aufweist. So wählt man zu einem Kostüm von dunkelblauem Tuch Applikationen in Saphir- oder Indigoblau, zu einem nußbraunen Grundstoff Ornamente in Goldbraun, zu dunkelgrünem Serge resedafarbene Sammetarabesken und ähnliche Zusammenstellungen. An Stelle der sehr mühsamen Aufnäharbeit kann man —

und dieser Stil eignet sich besonders für ganz junge Mädchen — Rock und Jacket resp. Bolero auch mit Seidensteppereien oder schmaler Seidenborde in harmonirendem Farbenton verzieren.

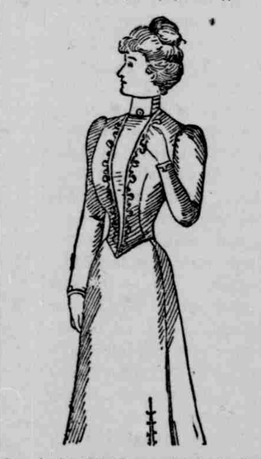
Die Tunika darf man als das enfant gaté der Wintermode bezeichnen. Wir finden sie in den verschiedensten Ausführungen, häufig aber auch nur durch Besatz imitirt, der dann aber meist mit einem nach der Form geschnittenen Volant verbunden ist. Diese Form ist auch für das überaus fesche Winterkostüm aus grauem Tuch mit Besatz von schwarzem, schmalem und breitem Sammetband, Figur 1, gewählt, der an dem Rock eine vorn offene Tunika mit tiefen, unten auseinandertretenden Spitzen imitirt, die hinten bis zum Saum des mit Sammetband besetzten abschließenden Volants reicht. Die glatte Taille mit kurzem, mehrfach geschlitztem Pattenschößchen hat einen tiefen, mit herabfallenden spitzen Revers begrenzten Ausschnitt und ist an allen Konturen mit Sammetband besetzt. Den Ausschnitt der Taille füllt ein sehr dekorativ wirkender Westeneinsatz aus großblumigen, grauem Sammet, der mit einem glatten Stehkragen aus Tuch abschließt. Die engen Aermel haben am Handgelenk Sammetbandbesatz. Das ganze Kleid ist auf nelkenrothem Taffet und ohne Einlage gearbeitet, was ihm besonderen Chic und dem Rock einen eleganten Faltenwurf verleiht.

Wunderhübsch ist die breite, fünf Fuß lange Boa aus Silberfuchs, deren Enden je mit einem naturalisirten Fuchskopf und drei Schweifen abschließen. Bei dieser Gelegenheit wollen wir zugleich bemerken, daß Silber-, Blau und Schwarzfuchs mit Köpfen und Schweifen in der diesjährigen Wintermode eine ziemlich bedeutsame Rolle spielen. In voller Harmonie mit der eleganten und vornehmen Toilette steht der Hut aus grauem Seidenfilz, dessen Krempe mehrfach mit schwarzem Sammetband besetzt ist. Windungen aus grauem Spiegelsammet und schöne grau bis schwarz abschattirte Straußfedern bilden die reiche Garnitur des Hutes. Häufig schmückt man auch die Hüte mit zur Toilette passendem Pelz; sogar die naturalisirten Thierköpfe werden in Verbindung mit Sammetblumen und Federn zur Hutgarnitur verwendet.

Besonders chic ist der aus blauem Tuch gearbeitete, mit schwarzem Astrachan garnirte, vorn übereinandertretend mit Knöpfen und Knöpflöchern geschlossene Paletot, Figur 2, zu dem ein glatter, gleichfarbiger Rock gewählt ist. Dem mit einem bogenförmig ausgeschnittenen Schoß abschließenden Paletot ist ein zweiter längerer Schoß aus Pelz untergesetzt, der vorn ziemlich breit auseinandertritt. Recht eigenartig wirkt die aufgesteppte Streifenverzierung, die den Paletot umrandet, die Rückennähte schmückt und die Pelzeinsätze begrenzt, die vorn, auf den Aermeln und hinten am Kragen angebracht sind. Pelz und aufgesteppte Streifen bedecken auch die breiten Aufschläge, denen sich ein hoher Kragen anfügt. Den Ausschnitt des Paletots füllt ein kleiner Tuchlatz mit Stehkragen, der seitlich untergehakt wird und vorn mit einer großen weißen Tüllschleife geziert ist. Den faltenlos gearbeiteten Rock begrenzen vorn an dem seitlichen Schluß sowie am unteren Rande aufgesteppte Streifen und ein breiter Pelzstreifen, der am obern

Rande bogenförmig ausgeschnitten ist. Die Streifengarnitur an dem Paletot ist nach der Form zu schneiden, ungesäumt aufzusteppen und nur an den Ecken auszunähen. Ein großer blauer Filzhut, den ein seitlich zur Schleife geordnetes Atlasband umgiebt und eine schattirte schöne Straußfeder schmückt, vervollständigt den geschmackvollen Anzug, der in ebenso kleidsamer, jedoch weniger kostbarer Weise auch aus Cheviot und Sammet hergestellt werden kann.

Reiche, schwarze Passementerie-Borduren begrenzen an der elegant wirkenden Toilette aus biberbraunem Tuch, Figur 3, den oberen und unteren Rand einer Polonaise in Prinzeßform und imitiren an ihr einen vorn abgerundeten Schoßtheil. Alle Borduren verlaufen spitz an einer schmalen, den vorderen Schluß der Polonaise bedeckenden Passementerie. Oben endet die Polonaise an einem vorn sich zuspitzenden Einsatz aus fein plissirtem Tuch, unten an einem Serpentinevolant mit Säumchenabschluß. Die engen Aermel sind ganz und gar in vertikale Falten geordnet und oben mit einer breiten und einer schmalen Passementerie garnirt; unten erweitern sie sich kelchförmig.



Der breite Stehkragen ist in horizontale Falten genäht. Das Kleid ist mit türkisfarbenem, seidenartigem Futter versehen, das mit dem Biberbraun des Oberstoffes einen harmonischen Farbenaccord bildet. Sehr kleidsam ist zu dem Anzug auch der biberbraune Filzhut, dessen mit Sammet unterfütterte Krempe seitlich aufgeschlagen und hier mit schattirten rosa Blüthen verziert ist. Außen ist der Hut reich mit schönen abschattirten Straußfedern garnirt. Zur Herstellung des Hutes ist eine große weiche Seidenfilzcapeline verwendet, die in losen Falten über einem Petinetgestell geordnet und mit schmaler Sammeteinfassung begrenzt ist. Ein Muff aus dunklem Biber vervollständigt den eleganten und apart wirkenden Promenadenanzug, der für schlanke, biegsame Gestalten sehr kleidsam und chic wirkt.

Graziöse Einfachheit ist eine bemerkenswerthe Eigenschaft des hübschen Kleides aus violettem Wollenstoff mit Einsätzen aus weißem Tuch, Figur 4. Die schlichte Taille ist vorn mit leichter Schneppe, hinten mit kleinem Frackschoß gearbeitet und hat vorn einen schmalen, spitzen Tucheinsatz, den schwarze, aus glatter und gedrehter Seidenschnur hergestellte Passementrie umgrenzt. Unterhalb des Einsatzes, der an der einen Seite übergehakt wird, ist die Taille mit Hakenschluß versehen. Der glatte, ziemlich hohe Stehkragen ist, soweit der Einsatz reicht, vorn mit Tuch, im übrigen mit violettem Wollenstoff bedeckt; die engen Aermel haben nur am Handgelenk Passementrieumrandung. Der lose auf einem Futterrock ruhende, oben faltenlos geschnittene Oberrock hat unten zu beiden Seiten keilförmige Einsätze aus Tuch, die etwa bis zur halben Rocklänge hinaufgehen und mit Passementerie umrandet sind. Bezüglich der Rockeinsätze möchten wir darauf hinweisen, daß für sie ein Keil aus dem Oberstoff des Kleides herausgeschnitten werden muß. Ein bloßes Einschneiden des Stoffes und Einfügen von Keilen würde den eleganten Fall des Rockes beeinträchtigen. Es empfiehlt sich, den Stoff für die keilförmigen Einsätze unterzuheften und darüber den Oberstoff auszuschneiden.

Zur Herstellung des einfachen hübschen Kleides, Figur 5, ist altrothes Tuch verwendet, das durch den Besatz von schwarzer Passementerie kräftig belebt wird. Der sichtbare Theil des Unterkleides ist von einem Serpentinevolant bedeckt und die Polonaise am unteren und vorderen Rand von einem Streifen umgeben; den seitlichen Schluß zieren unten und oben schöne Passementerieagraffen. Von der oberen Agraffe aus zieht sich eine Faltendraperie nach der rechten Schulter, die den Ansatz von fünf Brandenburgschnüren deckt. Die engen Aermel sind am Handgelenk mit Passementrie besetzt; ein glatter Stehkragen schließt oben die Polonaise ab, die rings um die Hüften faltenlos gearbeitet ist und nur nach unten einige leichte Falten bildet. Bei der Vorliebe der Mode für Prinzeßkleider machen wir darauf aufmerksam, daß der Schnitt der Polonaise für ein solches nur entsprechend zu verlängern ist. Das Unterkleid mit Volant fällt dann natürlich fort.

Zur Garnitur des runden schwarzen Sammethutes sind schwarze Straußfedern und altrothes, breites Seidenband verwendet; das Band ist in eine volle Rosettenschleife geordnet, die eine schöne Straßagraffe schmückt. Hinten ist der Hut unter der Krempe mit kleinen Rosetten aus altrothem, schmalem Sammetband verziert, wie denn überhaupt Rosetten und Schleifen aus breitem und schmalem Band einen von der Mode bevorzugten Schmuck bilden.

Erst 41 Jahre alt, aber schon Mutter von 25 Kindern ist die Gattin des Herrn Samuel Smartwood in Wilkesbarre, Pa., der als Maschinist in Diensten der Jersey Centralbahn steht. Zwanzig von den Kindern sind am Leben und das jüngste zählt erst wenige Tage. Frau Smartwood ist seit ihrem 14. Jahre verheirathet, hat also schon vor zwei Jahren die silberne Hochzeit gefeiert.

In einem überhitzten Zustand

von zu viel Arbeit und Vergnügungen im Freien kühlen wir uns zu rasch ab, und als Resultat leiden wir an

Steifheit der Glieder.

Die Anwendung von **St. Jakobs Oel** bringt schnelle und sichere Heilung.

A New York druggist, on Broadway, who seems to be selling a whole lot of the five-cent cartons of

R·I·P·A·N·S TABULES

while some of his neighbors say that the goods do not move very well, explains the difference in this way: "I keep the five-cent cartons on the counter where everybody can see them! Now and then some one takes a carton or maybe a handful of them, getting five for a quarter or maybe six. When a medicine is as well advertised as Ripans Tabules are," says he, "there is a good deal of trade to be picked up by keeping them in sight, because, when a customer sees them he recalls the advertisement and is inclined to make a small investment, whether he wants it just then or not. Nearly everybody seems to want Ripans Tabules, and I notice that when a man buys them once he is likely to bring his friend around next week."

Feuer-Alarm-Signale

4 Pennsylvania und Market
5 Englisches Opern-Haus
6 East und New York
7 Noble und Michigan
8 New Jersey und Massachusetts Ave.
9 Pine und North
10 Market und Pine
11 Vermont und East
12 No. 8 Spritzenhaus, Mass. Ave. nahe Noble
13 Delaware und Walnut
14 New Jersey und Fort Wayne Ave
15 Massachusetts und Cornell Ave
16 11ts und 11. Straße.
17 York Ave und 12. Str
18 Columbia und Malott Ave
19 Highland Ave und Pratt
21 Illinois und St. Joe
22 Pennsylvania und Pratt
24 Meridian und 11. Str
25 No. 5 Spritzenhaus, 15. und Illinois
26 Senate Ave und St. Clair
27 Illinois und Michigan
28 Pennsylvania und 14. Str
29 Senate Ave und 13. Str
31 No. 1 Spritzenhaus, Ind. Ave nahe Michigan
32 Meridian und Walnut
34 California und Vermont
35 Blake und New York
36 Indiana Ave und St. Clair
37 City Hospital
38 Blake und North
39 Michigan und Agnes
41 No. 6 Spritzenhaus, Washington nahe West
42 Geisendorf und Washington
43 Missouri und New York
45 Meridian und Washington
46 Illinois und Ohio
47 Capitol Avenue und Washington
48 Kingans Vorhaus
49 Straßen ohne Stille, West Washington Str
51 No. 10 Spritzenhaus, Illinois und Merrill
52 Illinois und Louisiana
53 West und South
54 West und McCarty
56 Senate Avenue und Garden
57 Meridian und Ray
58 No. 4 Spritzenhaus, Madison Ave u. Morris
59 Madison Avenue und Dunlap
61 No. 2 Haken und Leiterhaus, South nahe Del
62 Pennsylvania und Merrill
63 Delaware und McCarty
64 East und McCarty
65 New Jersey und Merrill
67 Virginia Avenue und Bradshaw
68 East und Prospect
69 Hicking und High
71 No. 11 Spritzenhaus, Virg. Ave nahe Huron
72 East und Georgia
74 Cedar und Elm
75 Benton und Georgia
76 English Avenue und Pine
78 Shelby und Bates
78 No. 3 Spritzenhaus, Prospect nahe Shelby
79 Fletcher Avenue und Shelby
81 Market und New Jersey
82 Washington und Delaware
83 Washington und East
84 New York und Davidson
85 Taubstummen-Anstalt
86 Ver. Staaten Arsenal
87 Washington und Oriental
89 Frauen-Reformatorium
91 No. 13 Spitzenhaus, Maryland nahe Meridian
93 Meridian und Georgia
93 Meridian und South
94 Pennsylvania und Louisiana
95 Virginia Avenue und Alabama
96 Hauptquartier
97 Grand Hotel
98 Capitol Avenue und Ohio
123 No. 10 Spritzenhaus, 16. und Ash
124 Alabama und 16
125 Central Avenue und 15
126 Yandes und 15
127 Brookside Ave und Jupiter
128 Central Avenue und 17
129 Delaware und 19
131 Alabama und 11
132 Bellefontaine und 17
134 College Avenue und 20
135 Delaware und 13
136 Alabama und North
137 Newman und 19
138 College Ave und 14
139 Cornell Avenue und 13
141 Yandes und 19
143 Highland Avenue und 10
143 Tecumseh und 10
145 New Jersey und 22
146 Alvord und 17
147 No. 2 Spritzenhaus, Hillside Ave. und 26
148 College Avenue und 22
149 College Avenue und 27
153 Park Avenue und 23
158 L E & Western Bahn und 22. Str
154 Ramsey Avenue und 10
156 Stoughton und Newman
157 Bilas und Pike
158 Bloyd und Pawpaw
159 21 Spritzenhaus, Brightwood
162 Arden und Depot
163 Brightwood und 25
164 Bloyd und Rural
165 Keystone Ave und St. Clair
213 Capitol Ave und 17
213 Pennsylvania und Michigan
214 Illinois und 20
215 Senate Ave und 21
216 Pennsylvania und 22
217 Meridian und 16
218 Capitol Ave und 26
219 Broadway und 10
231 Illinois und McClean
234 No. 14 Spritzenhaus, Kenwood und 59
235 Illinois und 33
236 Annetta und 30
237 No. 9 Spritzenhaus, Udell und Rader.
238 Udell Ladder Works
239 Isabel und 27
241 Meridian und 24
242 West 23. und Belt R R
312 West und Walnut
313 West und 12
314 Howard und 16
315 Lorbet und Paca
316 Capitol Ave und 10
317 Northwestern Ave und 21
318 Forster Ave und Gent
319 Canal und 10
321 Cerealine Works
324 Vermont und Lynn
325 Bismarck und Grandview
326 No. 20 Spritzenhaus, Haughville
327 Michigan und Holmes Ave
328 Michigan und Concord
341 West und McIntyre
412 Missouri und Maryland
413 Ohio und Missouri
415 Capitol Ave und Georgia
416 Missouri und Kentucky Ave
417 Senate Ave und Washington
421 U und C Rundhaus, West Washington
422 Arrow-Eisen
424 Riley Ave und J D & M R R
425 Washington und Harris
426 No. 18 Spritzenhaus, West Washington
427 Oliver und Birch
428 Oliver und Okapob
429 Nordyke und York
431 Dudley Ave und Morris
432 Silver Ave und Morris
434 River Avenue und Woodburn
435 Harding und Big 4 R R
436 Harding und Oliver
437 No. 19 Spritzenhaus, Morris und Harding
438 Howard und Williams
439 Stockton 14
451 Reisner und Miller
452 Howard und Lee
451 Morris und Rappes
456 Lambert und Belmont
457 Nordyke & Marmons Fabrik
519 West und Ray
513 Kentucky Ave und Merrill
514 Morris und Union
516 Julnois und Kansas
517 Morris und Dakota
518 Morris und Church
519 Capitol Ave und McCarty
521 Meridian und Palmer
523 Pine und Ford
524 Madison Ave und Lincoln
526 Meridian und Belt R R
527 Carlos und Ray
528 Meridian und Arizona
529 Meridian und Raymond
6 2 McKernan und Dougherty
6 3 East und Lincoln
614 East und Beecher
615 Wright und Sanders
617 McCarty und Beatty
618 New Jersey und Virginia Ave
7 2 Spruce und Prospect
713 English Ave und Laurel
714 Olive und College Ave
715 Shelby und Beecher
716 State Avenue und Orange
718 Orange und Laurel
719 Barth und College Ave
721 Livingston Ave und Laurel
723 Fletcher Ave und Spruce
724 State Ave und Pleasant
725 Prospect und Pleasant Ave
726 Orange und Harlan
728 Liberty und Reel
729 Noble und South
812 No. 15 Spritzenhaus
813 Market und Noble
814 Ohio und Highland Ave
815 Michigan und Highland Ave
816 Market und Arsenal
821 Van Handle Shops
823 Walcott und Vermont
824 Washington und State Ave
825 Maddens Lounge Fabrik
826 Tucker und Dorsey Fabrik
827 Washington und Beville Ave
829 No. 12 Spritzenhaus, Beville nahe Washington
831 Southeastern und Woodside
832 Washington und Dearborn

Spezial-Signale.

Erste 2 Schläge, zweiter Alarm.
Zweite 2 Schläge, dritter Alarm.
Dritte zwei Schläge, vierter Alarm.
1-2-1, Feuer aus und Schlauch aufgewickelt.
3 Schläge, weniger Wasserdruck.
8-8, mehr Wasserdruck.
12 Schläge, 12 Uhr Mittags.

BIG FOUR.

"The Sea Level Route"

—TO—

New York.

Double Daily Service.

Wagner Sleeping Cars.

Dining Cars.

M. E. Ingalls, Präsident.
E. O. McCormick, Verkehrsdirektor,
Warren J. Lynch, Asst. Gen'l. Pass. & Ticket Agt.
D. W. Bronson, A. G. P. A.

Die populäre MONON ROUTE ist die be