

Fahrplan.

Grand Island, Neb.

Lincoln, Omaha, Chicago, St. Joseph, Kansas City, St. Louis, Omaha und alle Punkte OH und Süd. West.	Denver, Helena, Butte, Portland, Salt Lake City, San Francisco und alle Punkte und alle Punkte West.
--	--

Züge gehen wie folgt:

No. 30	Verdugo, Minn.	2:30 Nachm.
No. 31	Verdugo, Minn.	7:00 Vorm.
No. 32	Verdugo, Minn.	10:30 Nachm.
No. 33	Verdugo, Minn.	2:30 Nachm.
No. 34	Verdugo, Minn.	7:00 Vorm.
No. 35	Verdugo, Minn.	10:30 Nachm.
No. 36	Verdugo, Minn.	2:30 Nachm.
No. 37	Verdugo, Minn.	7:00 Vorm.
No. 38	Verdugo, Minn.	10:30 Nachm.
No. 39	Verdugo, Minn.	2:30 Nachm.
No. 40	Verdugo, Minn.	7:00 Vorm.

St. JOSEPH AND GRAND ISLAND RY.

No. 4. Rail & Expres, Abg.	7:00 Morg.
No. 3. Rail & Expres, Anf.	8:25 Abds.
No. 2. täglich, Abg.	4:30 Nachm.
No. 1. täglich, Anf.	6:00 Morg.
No. 15. Ankunft.	4:20 Abds.
No. 16. Abgang.	7:30 Morg.
No. 15 und 16 laufen nicht Sonntags	

W. S. Louns, Agent.

Neues Notenpapier.

Wine sehr beachtenswerthe Erfindung zweier Bundesbeamten.

Nach längeren chemischen Experimenten ist es zwei Fachmännern des Washingtoner Regierungsbüreaus für Graveur- und Druckfachen gelungen, für die Papiergeld- und Postmarkten-Fabrikation ein neues für Zwecke besonders brauchbares Papier anzufertigen, dessen Eigenschaften das Weiche mit dem Hilden paaren. Wenn dies Papier erst in Anwendung kommt, werden die Tage des harten kitzelnden Papiergeldes bald vorüber sein, denn die neuen Banknoten werden sich weich und sammetartig anfühlen. Die neue in dem Regierungsbüreau patentirte chemische Behandlung des Notenpapiers soll allezeit befriedigende Resultate ergeben haben und wird voraussichtlich zu einer großen Umwälzung in dem Verfahren der Papiergeld-Fabrikation führen.

Einer der Hauptvorteile des neuen Verfahrens liegt darin, daß die Herstellung von Banknoten genau 60 Tage weniger Zeit erfordern wird, als unter dem jetzigen System, was von großer Wichtigkeit ist, wenn die Nothwendigkeit einer schnellen Lieferung von Papiergeld zur Deckung außerordentlichen Bedarfs an die Regierung herantreten sollte. Ein weiterer Vorzug des weichen, aber dauerhaften Papiers ist, daß es unter keinen Umständen während oder nach der Bedruckung einschrumpft, eine Eigenschaft, welche dem jetzt gebrauchten Papier fehlt. Die Verwendung von Papier, das nicht zusammen schrumpft, wird allein in der Anfertigung von Briefmarkten eine Ersparnis von 20 Prozent an Material und Arbeit bedeuten. Zur Zeit geht das Papier ein wenig ein, wenn es vorne bedruckt und darauf mit dem Klebstoff auf der Rückseite überzogen worden ist. Nicht zwei von diesen Markenbogen schrumpfen vollständig gleich ein, und diesem Umstande ist es zuzuschreiben, daß ein Fünftel der Markenbogen bei der Durchlöcherung für das Abstreifen verdorben wird.

Gegen diesen Verlust schlägt nun das weiche, gegen Einschrumpfen sichere Papier.

Die werthvolle Erfindung ist das Verdienst des Chef-Geometers E. H. Fowler von dem Küstenermessungsbüreau und des Chef-Druckers D. N. Hooper von demselben Büreau. Fünf Jahre haben sie mit verschiedenen chemischen Verbindungen experimentirt, ehe es ihnen gelang, das gewünschte Papier herzustellen. Die chemische Behandlung macht das Papier weich und unelastisch. Das Verfahren, welches nicht kostspielig ist, ist hierzulande und im Auslande patentirt worden. Die japanische Regierung und andere fremde Länder haben sich bereits um den Ankauf des Patentrechtes beworben und verschiedene einheimische Papierfabrikanten sind mit lodenden Angeboten an die Erfinder herantretend, doch wird die Ver. Staaten-Regierung vorläufig den ersten Vortheil aus der Erfindung ziehen. Sollte sich später im Gebrauch das Verfahren als besonders werthvoll für allgemeine Zwecke erweisen, so dürfte die Bundesregierung den Erfindern das Patent zu angemessenen Preisen abkaufen und den geheimen chemischen Prozeß für die Papier-Behandlung zum Nutzen und Frommen der Allgemeinheit bekannt machen.

Verhütung der Hundswuth.

Die Aider Konstantinopel und der „Hunder Freitag“ in Bulgarien.

Es ist eine bekannte Thatsache, daß unter den wilden Hunden in Konstantinopel die Tollwuth nachweislich bisher nicht ausgebreitet ist. Um so größer war kürzlich der Schreck, als es hieß, in einem der entlegeneren Stadttheile Peras sei ein toller Hund erschlagen worden, nachdem er sich mit ganzen Hundesörtern herumgebissen habe. Als dann aber 14 Tage verfloßen waren, ohne daß man etwas von neuen tollen Hunden gehört hatte, kam man zu der Ansicht, daß einer der oaterlands- und fipellos umher-schweifenden wilden Hunde, deren Erscheinung die organisirten Hundevölker der Straßen immer in Aufregung versetzt, einem unbegründeten Verdacht zum Opfer gefallen war. Konstantinopel und die wilden Hunde überhaupt haben also einstweilen ihren guten Ruf, tollwuthlos zu sein, bewährt. Man wird vielleicht nicht irren, wenn man kräftigere Fleischnahrung als eine der Vorbedingungen für die Möglichkeit des Ausbruches der Tollwuth ansieht. Der Erwähnung werth ist eine eigenthümliche Bauernsitte in Bulgarien und Macedonien. In der heißesten Sommerzeit gibt es dort nämlich einen „Hunderfeiertag.“ Dieser seltsame Feiertag wird dadurch eingeleitet, daß in den Dörfern alt und jung auf die Dorfstraße losprügelt. Die erschreckten Vierfüßler jagen natürlich heulend davon und, da sie überall im Dorfe und wo Menschen weilen, neue Prügler erwarten, so trösten sie sich in den Wald. Drei Tage lang währt diese Feiertag; Futter für die Hunde wird nicht ausgelegt. Am vierten Tage lodt man die mißtrauisch gewordenen Thiere wieder herbei, und allmählich verheben die Hunde wieder ihren Dienst als Hüter von Haus und Hof. „Das ist immer so gewesen,“ erklärte ein alter Bauer, „die Hunde werden dann nicht toll.“ Und Thatsache ist es, daß in den dortigen Dörfern die Tollwuth nicht vorkommt.

Steine der Taschenuhren.

Das subtilste Verfahren bei der Durchbohrung der kleinen Edelsteine.

Da einer erstklassigen Taschenuhr gehören selbstverständlich sehr viele Züge, unter Anderem auch der Besitz einer gewissen Zahl von Juwelen, die schlechthin als Steine bezeichnet werden. Man sagt von einer Uhr, sie gehe auf soufsovielen Steinen, und wenn das Urtheil, der Werth einer Uhr wachse mit der Zahl der verwandten Steine nicht immer zutreffend sein dürfte, so ist doch ein gewisser Maßstab dadurch gegeben. Dieser Zusammenhang drückt sich auch in der Thatsache aus, daß während der letzten 15 Jahre, in denen die Taschenuhren unzweifelhaft eine sehr bedeutende Vervollkommnung erfahren haben, die Zahl der zum Triebwerk einer erstklassigen Taschenuhr gehörigen Steine um neun gestiegen ist. Die kleinen Edelsteine besitzen eine Durchbohrung, um das Getriebe oder die Achsen der Räder aufzunehmen. Der Zweck ihrer Anwendung besteht darin, dem Triebwerk der Uhr ein Lager zu geben, das eine möglichst geringe Reibung verursacht und sich nicht leicht abnutzt. Der Granat ist der am wenigsten werthvolle Stein für solche Uhrenlager, aber manche der kleinen Saphire und Rubinen, die dazu benutzt werden, wären schon genug, um einen Schmud zu zieren. Meist sind diese Edelsteine jedoch nur Bruchstücke von größerer, die keine Farbe besitzen und in Folge dessen als eigentliche Juwelen nicht in Frage kommen. Namentlich werden Saphire verwendet, die zu bloß für Schmuckzwecke sind, gleichzeitig aber gerade in dieser Eigenschaft härter und daher für Uhrensteine zweckmäßiger. Gelegentlich leuchtet in den niedlichen kleinen Schachteln, in denen die Uhrensteine zu je 500 oder 1000 aus der Schweiz kommen, auch ein Rubin mit röhlichem Licht auf. Jeder der Steine ist zu einer runden Form verarbeitet und in seiner Mitte durchbohrt, und jede Bohrung muß genau um ein Weniges größer sein als der Durchmesser des in der betreffenden Fabrik benutzten Getriebes, dem er als Lager dienen soll. Die unmittelbare Lagerung für den Stein in der Uhr ist ein kleiner Cylindrer, der scheinbar aus Messing besteht, in Wirklichkeit aber aus einer weichen Goldverbindung hergestellt ist. Bevor der Stein zu dem Uhrenlager gebracht wird, wird er auf eine winzigen Stahlspitze, die mit Del und Diamantstaub bebedt ist, in der mittleren Durchbohrung um so viel erweitert, daß die stählerne Achse oder der Zapfen, für die er bestimmt ist, genau hineinschiebt. In der Hand des Gebers wird zunächst der Cylindrer auf eine Drehbank gebracht, dann der Stein mit einem befeuchteten Finger aufgenommen und in dem Cylindrer befestigt, während dieser sich mit der Achse der Drehbank dreht. Mit einem spitzen Werkzeug drückt dann der Geber gegen den Rand des sich drehenden Cylinders und zwingt so das leichte Metall, den Saphir oder Rubin so weit zu überbeden und zu schlitzen, daß er fast wie in ein metallisches Rifen eingebettet liegt. Dann wird von einer anderen Seite der Drehbank ein Bohrer herzubracht, der auf die metallische Umkleidung des Cylinders gelenkt wird und in dieser ein Loch von genau der gleichen Größe herbeibringt wie das Loch in dem Stein selbst.

Nebraska Staats-Anzeiger & Herald

in zwei Theilen
(der zweite Theil ist das frühere „Sonntagsblatt“)

nebst „Acker- und Gartenbau-Zeitung“

ist die größte und reichhaltigste Wochenzeitung des Westens. Drei Zeitungen wöchentlich—Staats-Anzeiger und Herald, erster und zweiter Theil je 8 Seiten, Acker- und Gartenbau Zeitung 16 bis 24 Seiten—und kosten nur

\$2.00 pro Jahr.



Unsere neuen Prämienbücher....

Wir haben einen Vorrath neuer Prämienbücher erhalten, die wir allen unseren Abonnenten gratis geben, wenn sie ein Jahr im Voraus bezahlen:

Hier ist eine theilweise Liste der Bücher:

- ### Kollektion Kriminal:
- No. 41.—Die Todtenhand, Kriminalroman von Richard Marsh.
 - No. 42.—In gefährlicher Mission, eine Detektiv- und Krimi-Erzählung von Henry Herman und Klaus Dietrich.
 - No. 43.—Verworene Pfade, Roman von Mar Wundtke.
 - No. 44.—Der Nachtwandler, Kriminalnovelle von B. L. Farjean, deutsch von J. Cassirer.
 - No. 45.—Seine Schuld, Kriminalnovelle von A. K. Green. Autorisirte deutsche Übersetzung von F. Wollmann. Ort der Handlung: New York.
- ### Kollektion Transvaal.
- No. 61.—Der Minenkönig von Transvaal. Eine Episode aus dem Freiheitskampfe der Boeren, von Paul van Raay.
 - No. 62.—Im Kampfe um die Freiheit, oder Klaas Janzen, der tapfere Burensohn. Eine Erzählung aus dem Befreiungskampfe der Buren im Jahre 1881, von E. Beyer.
 - No. 64.—Die Goldgräber von Transvaal. Erzählung aus der Gegenwart, von Carl Cassau.
 - No. 65.—Der Verrath von Ladysmith. Erzählung aus der Zeit des Krieges zwischen England und den Buren-Republiken von E. Graf.

- ### Kollektion Buffalo Bill.
- No. 3.—Dem Feinde verrathen. Erzählung aus den Kolonialkriegen Nord-Amerikas von E. Graf.
 - No. 4.—Der Spion. Erzählung aus Wild-West während des amerikanischen Befreiungskrieges von Carl Cassau.
 - No. 5.—Der Rache getreu. Eine Episode aus den Farmerkämpfen mit Sioux-Indianern erzählt von E. Graf.
- ### Kollektion Fahrten und Abenteuer.
- No. 21.—Unter Freiheutern. Erzählung von Carl Cassau.
 - No. 23.—Das Geheimniß der Düne, oder Der Schatz des Montezuma. Eine abenteuerliche Geschichte aus Kalifornien und Mexico von Eugen Bernad.
 - No. 25.—Unter falscher Flagge. Ein Seeroman von E. Graf.

Wenn Jemand eins oder mehrere dieser Bücher außer seiner Prämie haben will, so sind dieselben zu haben für 25 Cents pro Buch.

Kriminalprozesse aller Zeiten.

- Vb. 1 enthält: Die Holzer, Leibes- und Lebensstrafen. Die Herenprozesse. von Wilhelm Fischer.
- Vb. 2 enthält: Der Inquisitions-Prozeß Das moderne Verbrechen und seine Befämpfung. von Wilhelm Fischer.
- Vb. 3 enthält: Berühmte Giftmischerinnen. Der Mordprozeß Heinrich von Wilhelm Fischer.
- Vb. 4 enthält: Der Fall Kottin. Der Justizmord von Toulouse. von Carl Teschner.
- Vb. 5 enthält: Mord- und Luftmordprozesse. Berühmte Räuber- und andere Prozesse. Weibliche Straßendiebe. von Wilhelm Fischer.

Die Sammlung „Kriminalprozesse aller Zeiten“ wird fortgesetzt und können unter jeder, die zu einem Band als Prämie berechtigt sind, weitere Bände zu je 20 Cts. erhalten. Jeder Band ist für sich abgeheftet.

Nebraska Staats-Anzeiger & Herald,

Lock-Box U Grand Island, Nebraska.

CHAS. NIELSEN

Händler in importirten und einheimischen Weinen und Liquören

Alle Sorten Whiskies bester Qualität und zu allen Preisen. Seltene Curen Bedarf bei der Gallone bei mir u. Ihr werdet bestens zufried. sein. Alle Sorten Flaschen an Hand.

Alltäglich delikaten Lunch.

Freundliche und reelle Bedienung wird Jedem zugesichert.

Zu verkaufen: Ein guter Residenzplatz, bestehend aus vier vollen Lots, guter, fruchtbarer Boden, günstig gelegen wo kein Wasser stehen bleibt. Gutes Haus für kleine Familie, sowie Stall. Preis nur \$1300. Nachzufragen in der Office des „Staats-Anzeiger und Herald.“

W. H. Thompson,

Aduokat und Notar,

Praktizirt in allen Gerichten.

Grundbesitzungs-geschäfte und Kollektionen eine Spezialität.

Julius Gündel,

Groß- u. Kleinhandlung in Weinen und Liquören,

Grand Island, Neb.

Bestellungen von auswärts werden prompt ausgeführt.

Julius Gündel, Grand Island, Neb.

W. S. Louns, Agent.

UNION PACIFIC RAILROAD CO

Die „Oberland Route.“

Bahnhof, Locust & Front Straße, Grand Island, Telephone 130.

Nach dem Süden.

No. 2. Fast Rail,	Anf. 4:00 Nachm.
Abg. 4:05 Nachm.	
No. 102	Anf. 10:50 Vorm.
Abg. 11:00 Vorm.	
No. 4. Chicago Spl.,	Anf. 2:55 Morg.
Abg. 3:00 Morg.	
No. 6. Eastern Expres,	Anf. 1:20 Nachm.
Abg. 1:30 Nachm.	
No. 8. Grand Island Local	Abg. 4:50 Morg.
No. 10	Anf. 11:50 Vorm.
North Platte Local	Abg. 12:05 Nachm.
No. 12 Chic. Special	Anf. 12:01 Morg.
Abg. 12:05	
No. 22 Viehzug	Abg. 4:05 Nachm.
No. 24. Local Fracht,	Abg. 1:30 Nachm.
No. 28. Local Fracht,	Anf. 6:30 Abds.

Nach dem Westen.

No. 1. Overland Limb	Anf. 1:45 Nachm.
Abg. 1:50 Nachm.	
No. 101	Anf. 12:50 Nachm.
Abg. 1:00 Nachm.	
No. 3. Fast Rail,	Anf. 8:50 Abends
Abg. 9:00 Abends	
No. 5. Denver Spl.	Anf. 4:10 Morg.
Abg. 4:15 Morg.	
No. 7. Grand Island Local	Anf. 10:20 Abds
No. 9	Anf. 1:30 Nachm.
North Platte Local	Abg. 2:00 Nachm.
No. 11 Col. Special	Anf. 10:55 Morg.
Abg. 11:00	
No. 17. Schnell Fracht,	Anf. 5:00 Morg.
Abg. 5:30 Morg.	
No. 19. Schnell Fracht,	Anf. 6:30 Morg.
Abg. 7:00	
No. 23. Local Fracht,	Anf. 11:35 Morg.
No. 27. Local Fracht	Abg. 7:00 Morg.

• Täglich ausgenommen Sonntags, die übrigen täglich.

Speisewagen in Zügen No. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11 und 12. Züge 1 und 2 solide Pullman Züge. Durchlaufende Wagen, kein Wagenwechsel. Billets verkauft und Gepäck entgegenommen nach allen Plätzen in der Ver. Staaten und Canada.

W. S. Louns, Agent.

Omaha & Republican Valley Eisenbahn.

Bahnhof, Locust & Front. Telephone 130

No. 83 Abgang	7:30 Morg.
No. 81 Abgang	2:35 Nachm.
No. 82 Ankunft	10:20 Morg.
No. 84 Ankunft	8:00 Abds.

(Die Züge laufen nur Wochentags.)

Wer uns drei neue Abonnenten einbringt, die auf ein Jahr im Voraus bezahlen, erhält eine vorzügliche, gutgehende, garantierte Taschenuhr als Geschenk. Jeder kann sich leicht eine gute Uhr verdienen, indem er seinen Bekannten den „Staats-Anzeiger und Herald“ empfiehlt, welches die größte und beste deutsche Zeitung des Westens ist, für Haus und Familie, für Farmer, Gärtner und Viehzüchter. Jeder Abonnent erhält wöchentlich drei Blätter, sowie Gratis prämie bei jährlicher Vorausbezahlung. Dies ist eine gute Gelegenheit für Euren Jungen, sich mit nur wenig Mühe eine gute Uhr zu verdienen. Es nimmt nur drei neue Abonnenten, je auf ein Jahr. Zwei, die nur auf ein halbes Jahr bezahlen, zählen für einen.

Dr. S. Stads, Deutscher Arzt.

Operateur am Deutschen Katholischen Allgemeinen Hospital.

Spezialitäten: Krankeiten und Operationen. Königs- (K) Strahlen-Apparat im Gebrauch. Toy Building, St. Louis City, Iowa.

THE RAMSEY

Wasserpumpe Patent Corn Puffer.

Verkauft von allen ersten Händlern, oder direkt über 14 Cente franco Post für rechte oder linke Hand, wie gewünscht. Nur C. A. HABIG, Manfr., Nebraska.

Schachspiel für Blinde.

Ein sehr beachtenswerther Versuch, die geistige Ausbildung und Beschäftigung der Blinden auf einem neuen Gebiete zu fördern, wurde dieser Tage in Paris gemacht. Die Frage wurde erörtert, ob Blinde nicht dazu zu bringen seien, Schach zu spielen, wenn man in ihrem Geiste das Bild des Schachbretts und auf diesem den Gang der Figuren schaffen könnte. Der Plan wurde aufgenommen; nach reiflicher Vorbereitung hat nunmehr die erste Sitzung stattgefunden. Man bedient sich zu diesem Zweck eines Schachbretts, das in glatte und genärfelte selber eingetheilt ist. Die weißen Figuren unterscheiden sich von den schwarzen dadurch, daß die ersten oben abgerundet, die zweiten unten sind, so daß sie durch den Tastsinn unterschieden werden können.

Kampf mit einem Schwertfisch.

Kapitän Cooney vom Schooner „Emily Cooney“ hatte dieser Tage im Südtanal bei Gloucester, Mass., einen Kampf mit einem Schwertfisch zu bestehen, welcher ihn nöthigte, seine Fahrt zu unterbrechen und den Hafen in Gloucester anzulassen. Als das Fahrzeug in den Südtanal einließ, kam ein riesiger Schwertfisch in Sicht, welcher zuerst nur an dem Schiff vorbeistrich, dann aber, als er in Wuth gerathen sei, sich umwandte und mit ungeheurer Geschwindigkeit auf den Schooner zu schwamm. Das Thier hob sich förmlich aus dem Wasser, als wolle es den Mann angreifen, welcher mit der Harpune im Vordertheil des Schiffes stand, und stieß dann drei Fuß unter dem Wasserpfahl mit solcher Gewalt auf dem Schiffstank, daß das Schwert 2 1/2 Zoll in eine eichene Schiffsplatte einbrang und ein Stück von der Länge eines Fußes von dem Schiffe abtrug. Das Fahrzeug wurde in Folge dessen led und Kapitän Cooney beschloß, der Schwertfisch halber den Hafen anzulassen, in welchem die stark zersplitterte Platte durch eine neue ersetzt wurde.

Gewichtige Leute.

Im städtischen Hospital zu Cincinnati starb vor Kurzem eine Patientin, die nicht weniger als 586 Pfund wog. Die Töbte, eine Frau Sarah Jackson, litt an der Elephantiasis. Die Frau war erst wenige Tage vor ihrem Ableben in das Hospital eingeliefert worden. Um die Leiche aus dem Krankensaal zu entfernen, war ein Hebebaum nöthig, und zur Ueberführung der Leiche nach der Familienwohnung wurde ein Kollwagen verwendet. Frau Jackson erkrankte an der Elephantiasis im Januar dieses Jahres, und seitdem ist ihr Gewicht von 277 Pfund auf 586 Pfund gestiegen. Die Leiche wurde im Interesse der Wissenschaft gemessen, und es wurde festgestellt, daß der Taillenumfang 70 1/2 Zoll betrug. Um die Hälfte maß Frau Jackson 40 Zoll und um die Waden 17 Zoll. In Bristol wurde dieser Tage Wilson Lippincott, der schwerste Mann in Pennsylvanien, begraben. Sein Sarg mußte mit einem Kranwagen aus dem Fenster gehoben und heruntergelassen werden, und es nahm 13 Männer, um denselben zu handhaben. Der Sarg war vier Fuß breit und 7 1/2 Fuß lang. Lippincott wog über 560 Pfund. In seinen jungen Jahren war er ein flotter Läufer und selbst 1890, als er schon 450 Pfund wog, betheiligte er sich noch an Wettläufen.

Raumummi für Geisteskrante.

Von der staatlichen Behörde Minnesotas ist in den jährlichen Lieferungsverträgen für Irrenanstalten und Hospitalien ein ansehnlicher Posten für Raumummi vorgesehen worden. Man will nämlich die Erfahrung gemacht haben, daß das Gummitanzen auf viele Patienten eine außerordentlich günstige Wirkung ausübt, namentlich soll dasselbe bei Lobdustianfällen bei manchen Personen Beruhigung herbeiführen.

Schnelligkeit von Segelschiffen.

Die Thatsache des Rückganges der Segelschiffahrt, die immer mehr den Dampfmaschinen Platz machen muß, hat einzelne große Segelreedereien nicht entmuthigt, und es sind namentlich auf deutschen Werften große Segler erbaut worden, bei denen es thatsächlich, allerdings unter der Voraussetzung günstigen Windes, gelungen ist, Schnelligkeiten zu erzielen, wie sie von gewöhnlichen Frachtdampfern auch nicht annähernd geleistet werden können. Das größte Segelschiff der Welt, das bei Tecklenberg in Geestemünde gebaute, der Hamburger Reederei Laeisz gehörige Fünfsmastvollschiff „Preußen“ beispielsweise hat bei einer neulichen Fahrt, allerdings unter sehr günstigem Winde, einmal eine Tagesleistung von 360 Seemeilen d. h. von 15 Seemeilen stündlich erreicht und ist während einer Stunde sogar auf 17 Seemeilen gekommen. Auch andere Tage wiesen eine Geschwindigkeit von reichlich 330 bis 340 Seemeilen auf, was einer Geschwindigkeit von 15 Seemeilen stündlich entspricht. Die „Preußen“ und ihr derselben Reederei gehöriges Schwesterschiff „Potosi“ sind allerdings die schnellsten Segler der Welt. Daß beide auf deutschen Werften gebaut sind, gereicht dem deutschen Schiffbau zu großer Ehre. Gleichzeitig wird von einer Refordreise berichtet, die das Hamburger Volksschiff „Sufanna“, erbaut von Bloom & Wolf und Eigentum der Reederei Widmers in Hamburg, jüngst von Europa nach Australien gemacht hat. Die Durchschnittsfahrt betrug 180 Seemeilen täglich, also 7 1/2 Knoten stündlich, was der Schnelligkeit eines gewöhnlichen Frachtdampfers sehr nahe kommt. Die höchste Tagesleistung brachte 223 Seemeilen, also 13.4 Seemeilen stündlich, d. h. die ungeheure Schnelligkeit der von deutschen Werften nach Australien fahrenden Postdampfer.

Neues Malverfahren.

Professor August Rindlate in Köln hat ein neues Malverfahren erfunden, das namentlich für die Monumentalmalerei Bedeutung gewinnen könnte. Es handelt sich zunächst um Maltafeln aus perforirten dünnen Metallblechen, die auf beiden Seiten mit durchsichtigem Gesebstoff belegt und mit einer erhärtenden Masse durchseht sind. Die erhärtende Masse verbindet durch die Durchlöcherung des Metalls hindurch den einen Gesebstoff mit dem der anderen Seite, so daß sie also dieses Metallblech fest umschließt. Als erhärtende Masse hat sich die seit Jahrhunderten bekannte und bewährte Verbindung von Kälte und Kalt als am besten erwiesen. Die Tafeln werden zum Schluß geschliffen und mit einem eigens dazu präparirten Kaseinmalgrund überzogen. Die so hergestellten Malplatten sollen zunächst unveränderlich sein, nicht reißen und sich nicht werfen. Ferner sollen die Platten unempfindlich gegen Feuchtigkeit sein, und da man sie, in ansehnlicher Größe angefertigt, zusammensetzen kann, so sind die größten Wandbilder darauf zu malen und an Ort und Stelle in die Wände einzufügen. Der Malgrund zieht endlich das Del der Farbe ein, so daß man im Stande ist, ein Bild in ununterbrochener Folge (prima) fertig zu malen. Auch schlägt die Farbe nicht ein und erhält nicht den öligen Charakter, den die Bilder, die auf anderen Malgründen gemalt sind, stets haben.

Schnelligkeit von Segelschiffen.

Die Thatsache des Rückganges der Segelschiffahrt, die immer mehr den Dampfmaschinen Platz machen muß, hat einzelne große Segelreedereien nicht entmuthigt, und es sind namentlich auf deutschen Werften große Segler erbaut worden, bei denen es thatsächlich, allerdings unter der Voraussetzung günstigen Windes, gelungen ist, Schnelligkeiten zu erzielen, wie sie von gewöhnlichen Frachtdampfern auch nicht annähernd geleistet werden können. Das größte Segelschiff der Welt, das bei Tecklenberg in Geestemünde gebaute, der Hamburger Reederei Laeisz gehörige Fünfsmastvollschiff „Preußen“ beispielsweise hat bei einer neulichen Fahrt, allerdings unter sehr günstigem Winde, einmal eine Tagesleistung von 360 Seemeilen d. h. von 15 Seemeilen stündlich erreicht und ist während einer Stunde sogar auf 17 Seemeilen gekommen. Auch andere Tage wiesen eine Geschwindigkeit von reichlich 330 bis 340 Seemeilen auf, was einer Geschwindigkeit von 15 Seemeilen stündlich entspricht. Die „Preußen“ und ihr derselben Reederei gehöriges Schwesterschiff „Potosi“ sind allerdings die schnellsten Segler der Welt. Daß beide auf deutschen Werften gebaut sind, gereicht dem deutschen Schiffbau zu großer Ehre. Gleichzeitig wird von einer Refordreise berichtet, die das Hamburger Volksschiff „Sufanna“, erbaut von Bloom & Wolf und Eigentum der Reederei Widmers in Hamburg, jüngst von Europa nach Australien gemacht hat. Die Durchschnittsfahrt betrug 180 Seemeilen täglich, also 7 1/2 Knoten stündlich, was der Schnelligkeit eines gewöhnlichen Frachtdampfers sehr nahe kommt. Die höchste Tagesleistung brachte 223 Seemeilen, also 13.4 Seemeilen stündlich, d. h. die ungeheure Schnelligkeit der von deutschen Werften nach Australien fahrenden Postdampfer.

Schnelligkeit von Segelschiffen.

Die Thatsache des Rückganges der Segelschiffahrt, die immer mehr den Dampfmaschinen Platz machen muß, hat einzelne große Segelreedereien nicht entmuthigt, und es sind namentlich auf deutschen Werften große Segler erbaut worden, bei denen es thatsächlich, allerdings unter der Voraussetzung günstigen Windes, gelungen ist, Schnelligkeiten zu erzielen, wie sie von gewöhnlichen Frachtdampfern auch nicht annähernd geleistet werden können. Das größte Segelschiff der Welt, das bei Tecklenberg in Geestemünde gebaute, der Hamburger Reederei Laeisz gehörige Fünfsmastvollschiff „Preußen“ beispielsweise hat bei einer neulichen Fahrt, allerdings unter sehr günstigem Winde, einmal eine Tagesleistung von 360 Seemeilen d. h. von 15 Seemeilen stündlich erreicht und ist während einer Stunde sogar auf 17 Seemeilen gekommen. Auch andere Tage wiesen eine Geschwindigkeit von reichlich 330 bis 340 Seemeilen auf, was einer Geschwindigkeit von 15 Seemeilen stündlich entspricht. Die „Preußen“ und ihr derselben Reederei gehöriges Schwesterschiff „Potosi“ sind allerdings die schnellsten Segler der Welt. Daß beide auf deutschen Werften gebaut sind, gereicht dem deutschen Schiffbau zu großer Ehre. Gleichzeitig wird von einer Refordreise berichtet, die das Hamburger Volksschiff „Sufanna“, erbaut von Bloom & Wolf und Eigentum der Reederei Widmers in Hamburg, jüngst von Europa nach Australien gemacht hat. Die Durchschnittsfahrt betrug 180 Seemeilen täglich, also 7 1/2 Knoten stündlich, was der Schnelligkeit eines gewöhnlichen Frachtdampfers sehr nahe kommt. Die höchste Tagesleistung brachte 223 Seemeilen, also 13.4 Seemeilen stündlich, d. h. die ungeheure Schnelligkeit der von deutschen Werften nach Australien fahrenden Postdampfer.

Schnelligkeit von Segelschiffen.

Die Thatsache des Rückganges der Segelschiffahrt, die immer mehr den Dampfmaschinen Platz machen muß, hat einzelne große Segelreedereien nicht entmuthigt, und es sind namentlich auf deutschen Werften große Segler erbaut worden, bei denen es thatsächlich, allerdings unter der Voraussetzung günstigen Windes, gelungen ist, Schnelligkeiten zu erzielen, wie sie von gewöhnlichen Frachtdampfern auch nicht annähernd geleistet werden können. Das größte Segelschiff der Welt, das bei Tecklenberg in Geestemünde gebaute, der Hamburger Reederei Laeisz gehörige Fünfsmastvollschiff „Preußen“ beispielsweise hat bei einer neulichen Fahrt, allerdings unter sehr günstigem Winde, einmal eine Tagesleistung von 360 Seemeilen d. h. von 15 Seemeilen stündlich erreicht und ist während einer Stunde sogar auf 17 Seemeilen gekommen. Auch andere Tage wiesen eine Geschwindigkeit von reichlich 330 bis 340 Seemeilen auf, was einer Geschwindigkeit von 15 Seemeilen stündlich entspricht. Die „Preußen“ und ihr derselben Reederei gehöriges Schwesterschiff „Potosi“ sind allerdings die schnellsten Segler der Welt. Daß beide auf deutschen Werften gebaut sind, gereicht dem deutschen Schiffbau zu großer Ehre. Gleichzeitig wird von einer Refordreise berichtet, die das Hamburger Volksschiff „Sufanna“, erbaut von Bloom & Wolf und Eigentum der Reederei Widmers in Hamburg, jüngst von Europa nach Australien gemacht hat. Die Durchschnittsfahrt betrug 180 Seemeilen täglich, also 7 1/2 Knoten stündlich, was der Schnelligkeit eines gewöhnlichen Frachtdampfers sehr nahe kommt. Die höchste Tagesleistung brachte 223 Seemeilen, also 13.4 Seemeilen stündlich, d. h. die ungeheure Schnelligkeit der von deutschen Werften nach Australien fahrenden Postdampfer.

Schnelligkeit von Segelschiffen.

Die Thatsache des Rückganges der Segelschiffahrt, die immer mehr den Dampfmaschinen Platz machen muß, hat einzelne große Segelreedereien nicht entmuthigt, und es sind namentlich auf deutschen Werften große Segler erbaut worden, bei denen es thatsächlich, allerdings unter der Voraussetzung günstigen Windes, gelungen ist, Schnelligkeiten zu erzielen, wie sie von gewöhnlichen Frachtdampfern auch nicht annähernd geleistet werden können. Das größte Segelschiff der Welt, das bei Tecklenberg in Geestemünde gebaute, der Hamburger Reederei Laeisz gehörige Fünfsmastvollschiff „Preußen“ beispielsweise hat bei einer neulichen Fahrt, allerdings unter sehr günstigem Winde, einmal eine Tagesleistung von 360 Seemeilen d. h. von 15 Seemeilen stündlich erreicht und ist während einer Stunde sogar auf 17 Seemeilen gekommen. Auch andere Tage wiesen eine Geschwindigkeit von reichlich 330 bis 340 Seemeilen auf, was einer Geschwindigkeit von 15 Seemeilen stündlich entspricht. Die „Preußen“ und ihr derselben Reederei gehöriges Schwesterschiff „Potosi“ sind allerdings die schnellsten Segler der Welt. Daß beide auf deutschen Werften gebaut sind, gereicht dem deutschen Schiffbau zu großer Ehre. Gleichzeitig wird von einer Refordreise berichtet, die das Hamburger Volksschiff „Sufanna“, erbaut von Bloom & Wolf und Eigentum der Reederei Widmers in Hamburg, jüngst von Europa nach Australien gemacht hat. Die Durchschnittsfahrt betrug 180 Seemeilen täglich, also 7 1/2 Knoten stündlich, was der Schnelligkeit eines gewöhnlichen Frachtdampfers sehr nahe kommt. Die höchste Tagesleistung brachte 223 Seemeilen, also 13.4 Seemeilen stündlich, d. h. die ungeheure Schnelligkeit der von deutschen Werften nach Australien fahrenden Postdampfer.