

Deutsche Bücher

Dieser Bücher handeln von heldenmütigen Taten und Abenteuern zu Wasser und zu Lande, unter dem Meerespiegel, über den Wolken, in der Wüste Arabiens und im afrikanischen Urwald. Der Geist der Zeit wirkt heute dem größten Segen die Feder in der Hand, es muß berichten, so daß alle Welt haben können an der Kraft der fähigen Volldrucker.



Die Fahrt der Deutschland

von Kapitän Paul König

Der erste authentische Bericht über die erste Handels-U-Boot-Reise von Bremen nach Baltimore und zurück. Kein Roman kann sich mit ihm vergleichen.

In unterhaltendem Erzählertone wird dem Leser vom Werden des Gedanken erzählt, von der Erbauung des Schiffes und von der Erregung bei der Abfahrt.

Dann werden der erfolgreiche Durchbruch, an der englischen und französischen Kriegsschiffe vorbei, die gefährlichen Abenteuer der Ozeanreise und die Ankunft in Baltimore geschildert, die Kapitän König zu einem Helden der Geschichte gemacht haben.

In Deutsch oder Englisch. \$1.25.

Zepeline über England.

Ein Tagebuch von ***

Eine meisterhafte, packende Schilderung über den Flug des riesigen Zepelins R-120 über London und das östliche England. Das erste in den Vereinigten Staaten erschienene Buch, das die Wirklichkeit nach erzählt. Abenteuer an Bord eines Zepelins während eines langen Front-Fluges beschreibt. Tausende von Amerikanern, die Kapitän König's Buch über die erste Reise der U-Deutschland mit Begeisterung gelesen haben, werden auch dieses Buch als die erste authentische Beschreibung des Kriegesfluges eines riesigen Zepelins von Deutschland nach England und zurück willkommen heißen.

Preis \$1.25.



„Ayesha“

von Kapitänleutnant H. von Mücke.

Eine humorvolle Beschreibung der Zerstörungen des Landungszuges der „Emden“, von den Keeling Inseln im Indischen Ocean durch das Rote Meer und quer durch die Wüste Arabiens nach Konstantinopel.

Die Fahrt des kleinen Seglers „Ayesha“ ist nicht minder bewundernswürdig als die heldenhafte Ueberwindung aller Land-Hindernisse durch diese kleine Truppe der Emden-Besatzung.

„Emden“

Der vollständige authentische Bericht des Ersten Offiziers der „Emden“, über die Thätigkeit dieses berühmtesten unter den deutschen Seesiegern. Unwiderstehlicher Humor und flotter Stil zeichnen diese interessante Beschreibung der Taten der Helden „Emden“ aus, die, wie v. Mücke erzählt, trotz ihrer zerstörenden Thätigkeit im Herbst 1914 das beliebteste Schiff im Indischen Ozean war.

Preis \$1.25

Anzeiger-Herald Publishing Co.

109 S. Walnut. Grand Island

Verfehlte Polar-Expedition.

Von G. Singer.

Die wissenschaftliche Polarforschung ist nahezu hundert Jahre alt und die Summe der Erfahrungen, die sie gesammelt hat, ist nicht gering. Es haben sich Methoden herausgebildet, die zwar durchaus nicht immer den Erfolg verbürgen, aber doch die Versuche an die Entdeckung der unbekannten Gebiete an den Polen nicht mehr lediglich als ein Abenteuer spielen erscheinen lassen.

Ueberwinterung im Norden und Tod galten ehemals für nahezu gleichbedeutend. Die Ueberwinterung Willoughbys von 1553-54 auf der Halbinsel Anka, noch südlich des Nordpols, die künftigen zweijährigen Teilnehmer das Leben kostete, war die erste, von der wir wissen, aber für ein halbes Jahrhundert auch die letzte, obwohl gerade in jener Zeit Versuche, die Nordostdurchfahrt aufzufinden, sich häufig wiederholten. Erst Barents Expedition von 1596-97 überwinterete wieder, an der Nordküste von Nowaja Semlja (etwa 73 Grad 30 Min. n. Br.), und auch sie hatte den Verlust mehrerer Mitglieder, darunter den des Führers selbst, zu beklagen. In gleicher Weise verliefen die vereinzelt Ueberwinterungen der beiden folgenden Jahrhunderte.

Der Storbau, damals und auch noch später ein gefährlicher Feind des Polarführers, forderte stets seine Opfer. 1818 begann dann die Periode, die wir als die wissenschaftliche Polarforschung bezeichnen können. Die Engländer rüsteten ihre Expeditionen zur Ermittlung der Nordwestdurchfahrt mit aller erdenklichen Sorgfalt aus, trotzdem war neben der glatten Ueberwinterung Parthys im Herzen des Archipels, der heute den Namen dieses erfolgreichsten aller britischen Arktiker trägt, an anderer Stelle eine schlimme Katastrophe zu verzeichnen. Während Parthys zu Schiff operierte und deshalb einen unschätzbaren Rückhalt an den mitgeführten Vorräten hatte, ging Franklin mit dem Polariter Richardson und dem Leutnant Good und Bad 1819-21 auf dem Landwege durch den Norden Amerikas am Kupferminenfluß entlang zur Küste des Eismeres, wobei er auf Unterstützung durch Eskimos und Indianer und mit den vermuteten Erträgen der Jagd rechnete.

Diese Rechnung schlug aber vollständig fehl. Franklin befand sich mit einem Boote die Festlandsküste ostwärts bis Kap Turnagain und entschloß sich dann, mit Lebensmitteln auf nur noch zwei Tage versehen Ende August 1821 zum Rückzuge nach Süden. Schon früh brach der Winter herein, die Vorräte waren zu Ende, und es fehlte an Feuerungsmaterial; Indianer und Eskimos aber hielten sich fern, und Jagd und Fischefang bieten unergiebig. Man nährte sich von Moos und Flechten und kochte Lederstücke mit den Gerippen gefallener Hirsche; die Kräfte nahmen immer mehr ab, und es verging schließlich fast kein Tag, ohne daß einer von der Gesellschaft zurückblieb und zugrunde ging. Nach sechs Wochen erreichte man Port Entreprix, die Stätte der Ueberwinterung von 1820-21, aber die Entbehnungen fehlten sich auch hier fort, da man lange vergeblich nach Indianern suchte. Erst Anfang November wurde die Expedition durch Indianer gerettet; allein mehr als zwei Dutzend Menschen dedte bereits das Leichten des Winters.

Es vergingen drei Jahre, ohne daß eine Nachricht kam, und man begann sich über Franklins Schicksal zu beunruhigen, obwohl man wußte, daß er für fünf, allenfalls auch für sieben Jahre ausgerüstet war, 1848 begannen die Rettungsversuche.

Den einzelnen Aufsuchungs-Expeditionen zu folgen, würde zu weit führen. Die englische Regierung gab nach Beliebers Heimkehr weitere Nachforschungen auf. Im Oktober 1854 lief dann die Nachricht ein, daß Dr. Rae, ein Beamter der Hudsonbay-Kompanie, an der Mündung der Halbinsel Boothia Felix von Estimos gehört hatte, einige Jahre vorher wären etwa vierzig weiße Männer mit Booten an der Küste von King Williamland nach Süden gezogen und verhungert; die Not hätte einige sogar zum Kannibalismus getrieben, aber einer nach dem anderen sei niedergesunken und umgekommen. Rae hatte von den Estimos auch zahlreiche Gegenstände eingetauscht, die Eigentum von Mitgliedern der Franklin-Expedition gewesen waren. Er erhielt daher die Belohnung von 200,000 Markt, die für die Aufhebung von Franklins Schicksal ausgelegt war. Die englische Regierung allein hatte für das Aufsuchungswort 20 Millionen Markt geopfert.

Wichtige Aufklärung brachte jedoch erst die Unternehmung McClintocks, die Franklins Witwe mit Hilfe einer öffentlichen Sammlung 1857 ausrichtete konnte. McClintock suchte im Frühjahr 1859 die Küsten von King Williamland ab, fand dort Gerippe, Geräte und Wertgegenstände von Franklins Leuten und an der Bodboi, ein

wenig südlich dem Kap Felix, der Nordküste von King Williamland, unter einem künftigen Streifen aus dem benachbarten Schiffsboden das bestmögliche Schiffsstück, das alle Ungeheuerheiten behob. Es war ein für die Notwendigkeiten bestimmtes Fahrzeug mit nötigen Franklinscher Ausrüstung. Der Inhalt betrug, hoch die Schiffe 1846-47 und 1847-48 wie Kap Felix überwinteret hätten, das Franklin am 11. Juni 1847 gestanden sei, und daß man Ende April 1848 mit Hundstunnenplan Mann — die übrigen hatte der Tod bereits hinweggerafft — die nicht mehr zu befreienden Hölzerne verlassen habe, um sich über die Wüsten der Fischfänge nach dem Festland zu retten. Hierbei sind alle wohl schon im Frühjahr 1848 zugrunde gegangen. Ein Teil der Mannschaft scheint unterwegs „mangelte“ und nach den Schiffen zurückgewandert zu sein, um dort sein Ende zu finden. Aus dem Schiffsstück ging aber hervor, daß niemand anders als Franklin der erste Entdecker einer Nordwestdurchfahrt gewesen ist.

Der schauerliche Ausgang Franklins hat die Polarforschung nicht lange gehemmt, sie jedoch für zwei Jahrzehnte auf ein anderes Ziel gelenkt: die Erreichung des Nordpols selber. Diese Aufgabe war bis dahin vor der Nordwestdurchfahrt völlig zurückgetrieben und nur sehr selten gewählt worden. Dem Nordpol galt die tragische Fahrt der „Jeanette“ unter De Long, die 1879 von dem amerikanischen Verleger Bennett ausgehen sollte. De Long sollte zunächst Nordenschild Hilfe bringen, erfuhr aber jenseit der Beringstraße, daß dieser bereits in Sicherheit sei; er wandte sich daher polwärts. In dessen wurde die „Jeanette“ schon bei der Herabkunft (71 Grad 30 Min. n. Br., östlich der Wrangelinself) vom Eise befestigt, und sie trieb nun hilflos einundzwanzig Monate lang langsam in nordwestlicher Richtung, erhielt auch sehr bald Einkeil, so daß die Pumpen unausführlich arbeiten mußten. Man entdeckte die beiden kleinen Inseln Jeannette und Henrietta im Nordosten der Neufibirischen Gruppe, am 13. Juni 1881 aber fand das Schiff nördlich der Henriettainsel. Die Besatzung versuchte darauf, mit den Schlitzen und Booten das Venadelta zu gewinnen, kam jedoch zeitweise auf dem Eise nicht vorwärts, da dieses nach Norden trieb — ein Umstand, den die Offiziere geheimhalten mußten, um ihre Leute nicht zu entmutigen. Am 10. Juli entdeckte man die Bennettsinsel, die jetzt von neuem eine traurige Berühmtheit erlangt hat; doch erst am 29. Juli vermochte man sie zu betreten, wobei De Long nicht vergaß, sie dem Unionsgebiet feierlich „einzuweihen“. Im weiteren Verlauf des Rückzuges konnte man die Boote benutzen; man feuerte zwischen den Inseln Neufibirien und Fadjeiw hindurch und lief die Eismenowinsel an — am 12. September aber, während eines Sturmes, wurden die drei Boote voneinander getrennt. Von dem einen Boot, das mit acht Mann besetzt war, hat man nie wieder etwas gehört. De Longs Abteilung — zwölf Mann — erkrankte und verhungerte in fünfwöchigem Todeskampf im Venadelta, das sie Ende September erreicht hatte; gerettet wurde nur die Abteilung des Ingenieurs Melville, die im Osten des Deltas gelandet und dort auf eine Tungusienanstellung gestoßen war. Die Leichen De Longs und seiner Gefährten wurden im April 1882 durch Silber und Melville geborgen. De Long hat sein Tagebuch bis zu dem Augenblicke geführt, da die Entkräftung ihn übermannte; es bildet eins der ergreifendsten Dokumente der Polarforschung und schließt am 30. Oktober 1881 mit den Worten: „Boyd und Öörg sind während der Nacht gestorben. Collins liegt im Sterben.“ Aus den vorangehenden Aufzeichnungen spricht zu uns ein in seiner Einfachheit überwältigender Heroismus.

Zwei Jahre später traf die amerikanische Polarforschung ein neuer Schlag: die Expedition Greells wurde fast ganz aufgegeben. Sie gehörte zum Range der Beobachtungsstationen, die 1881-84 von mehreren Staaten in der Nordpolarzone unterhalten wurden. Die amerikanische Station, die nördlichste von allen, lag in der sogenannten Smithsundroue, im Westen des Halbedens an der Lady Franklinhal. Im Sommer 1882 sollte die Abteilung heimgeholt werden, doch gelang es den Schiffen nicht — man meint, weil die Kapitäne es an dem nötigen Mut fehlen ließen —, bis zu der Station vorzubringen. Greely erhielt aber auch 1883 keinen Entschluß, und so entschloß er sich nach zweimonatlicher für die Wissenschaft außerordentlich gewinnreicher Ueberwinterung zum Rückzuge, die Ostküste von Grinnell-Land entlang, nach Süden. Leider glückte es ihm nicht, bei Kap Sabine den Smithsund zu überschreiten, an dessen Ostküste er bei den Estimos Hilfe gefunden hätte; er mußte auf der Westseite überwinterern, und hier ereilte die Expedition ein entsetzliches Geschick. Die Lebensmittel gingen zu Ende, die Jagd lieferte wenig. Flechten und Leber

müssen zur Ernährung herhalten. Die Hungergefahr ist ein, so daß ein Teilnehmer erschossen werden mußte, einer nach dem anderen verfiel dem Tod, und als es Ende Juni 1884 dem Kapitän Schreiner gelang, Greely aufzufinden, da waren von den fünfundsiebzig Mitgliedern nur noch Fünf am Leben. Ueber die Ueberwinterung in der Lady Franklinhal liegt die Mitteilung in der Tageszeitung eine Beschreibung; er schreibt: „Der 21. Juni 1884 brach mit wütendem Sturm an und mit großer Wüste brachte Treiber ein ständes Offen von Flechten und wärmtem Nadelnfell schwebte, dem Reife der Schwämme, durchdrachten Teile meines Schiffsdeckes. Unter Zell zerfiel ich Zell für Zell vor dem Sturm, und unsere schwachen Bemühungen konnten es nicht aufrecht erhalten. Gegen Abend lag dessen Rohmaterial am Boden und bräute Long, Drainsord und mich in unsere Schiffsdecke nieder, so daß wir uns kaum rühren konnten. Connells Meise sind vom Knie abwärts gelähmt. Wiederholte leidet schrecklich am Rheumatismus.“ — In der Nacht zum 23. Juni folgte die Erstlingshande.

Der fühne, aber unwillkürliche Versuch Andrees, im Vallen den Nordpol zu bezwingen, ist bekannt und noch in aller Erinnerung; wir brauchen daher auf seine Einzelheiten nicht einzugehen.

Es bleibt uns noch übrig, Baron Tolls Expedition zu skizzieren, die uns den Anlaß zu diesem Rückblick gegeben hat. Baron Toll, der sich bereits mehrfach um die Erforschung der Neufibirischen Inseln verdient gemacht hatte, plante eine neue Ueberwinterung Alens und die Untersuchung des rätselhaften Sannitowlandes, das zu Anfang des vorigen Jahrhunderts ein sibirischer Kaufmann, nach dem es benannt worden ist, im Norden jener Gruppe gesehen haben wollte. Das Sannitowland soll auch noch später mehrfach gesehen worden sein, und Baron Toll selbst glaubte sich von dessen Vorhandensein nahezu überzeugt zu haben; er berichtet, daß ihm im August 1886, als er auf Kotelinij, der westlichsten der Neufibirischen Inseln, weilte, im Norden die Umrisse von vier stumpfkegeligen Tafelbergen erschienen seien. Das Land mußte westlich von der Bennettsinsel liegen. Baron Toll segelte im Sommer 1900 an Bord der „Sarja“ aus, traf in den sibirischen Meeren auf ungünstige Eisverhältnisse und mußte bereits an der Nordwestküste der Taimyrhalbinsel ins Wintequartier gehen. 1901 kam die „Sarja“ erst am 25. August frei, und Baron Toll benutzte die wenigen Sommerwochen zu Fahrten bis gegen die Bennettsinsel hin, fand aber keine Spur von Sannitowland, so daß dessen Sichtung auf Täuschung zurückgeführt werden müssen. Er überwinterete darauf 1901-02 an der Westküste von Kotelinij, gab die Heimkehr auf dem Weg über die Beringstraße auf und beschloß, den Sommer 1902 der weiteren Erforschung der Neufibirischen Gruppe und der Bennettsinsel zu widmen. Mit Beginn des Frühjahres fandte er daher den Zoologen Wirulja nach Neufibirien, dem östlichsten Eilande des gleichnamigen Archipels, während er selber mit dem Astronomen Seeborg und zwei Japuten ihm einige Wochen später folgte, um sich mit Boot und Schlitten von Neufibirien nach der hundertundsechzig Kilometer entfernten Bennettsinsel zu begeben. Im Herbst sollte die „Sarja“ ihn und Wirulja abholen. Anfang Juli 1902 traf Baron Toll bei Kap Wyssoff an der Nordwestküste von Neufibirien mit Wirulja zusammen, und am 13. Juli brach er mit Seeborg, den Japuten und fünfundsiebzig Schlittenhunden über das Eis nach der Bennettsinsel auf. Seitdem fehlt jede Nachricht von ihm; die „Sarja“ hatte weder ihn, noch Wirulja im Herbst 1902 erreichen können, war nach der Mündung der Lena gegangen und dort aufgegangen worden. Wirulja hatte bis zum Dezember 1902 auf Entschaffung gewartet und sich dann selber in Sicherheit gebracht. Um den Baron begab man zunächst keine Beforgnisse, zumal er in seinem Reisegebiete wohlvertraut war, das Verleiden auf der Bennettsinsel die Versorgung mit Lebensmitteln erleichtern mußte und auf der Neufibirischen Gruppe es an Vorratshilfsvermögen für die Expedition nicht fehlte. Im Frühjahr 1903 rüstete man aber noch zwei Hilfsunternehmungen aus, deren Leitung Leutnant Kollschaf, ein früherer Begleiter Baron Tolls, und der Ingenieur Brusnew erhielten. Beide Unternehmungen sind im Januar 1904 wieder in Jakutsk eingetroffen, ohne ihren Zweck erreicht zu haben. Vergebens haben sie die Neufibirischen Inseln nach einer Spur von den Vermissten durchsucht, und auch auf der Bennettsinsel sind sie nicht gefunden worden. Dagegen entdeckte Kollschaf auf der Südspitze dieser Insel, Kap Emma, ein Schiffsstück, in dem Baron Toll mitteilt, er sei am 3. August 1902 auf der Bennettsinsel eingetroffen und verlosse sie am 8. November desselben Jahres, um nach Neufibirien zurückzufahren.

Nahrungsmittelpreise.

Beliebte Weisse, empfohlen für das County für die am 4. März beginnende Woche, und publiziert auf Autorität hin seitens der Bundes-Nahrungsmittel-Administration für belagertes County:

- Ander, per Pfd. 9 1/2c
- 18 Pfd. „Ogib Patent“ Mehl, 82.85
- Grand Island
- Vocal, Ogib Patent, 24 Pfd. \$1.45
- Local, Ogib Patent, Puff, per Pfd. 7c
- Roagen, 24 Pfd.-Sack \$1.70
- Roagen, Graham, 24 Pfd. \$1.55
- Kornmehl, Puff, per Pfd. 5c und 6c
- Kornmehl, 12-Pfd.-Sack 77c
- Geflügel, Puff, Pfd. 7 1/2c
- Kartoffeln, No. 1 hier gewaschen, per Pfd. 2 1/2c.
- Schweinefleisch, Packinghouse No. 1, per Pfd. 33c
- Schweinefleisch, Compound, Pfd. 30c
- Butterine, No. 1, per Pfd. 35c.
- Reis, Japan, Puff, per Pfd. 10c
- Obst, Puff, per Pfd. 12 1/2c
- Bohnen, Rann, Choice Nebraska, per Pfd. 12 1/2c
- Renn, handverpackt, Pfd. 17c
- Bohnen, Lima, per Pfd. 15c.
- Brost, Victoria, Standard, ein 24 Unzen - Loib 14c
- Brost, Roagen, Kriegsbrost, aus Oatfermehl, Graham, drei 1 Pfd.-Brote 25c. (Ein 1 Pfd. Loib 9c.
- Präservierter Salmen, Kosa Alaska, per Pfd., hohe Qualität, 20c.
- Präservierter Salmen, Rother Alaska, per hohe 1 Pfd.-Päckchen, 28c.
- Butter, No. 1 Farm, Maximumpreis per Pfd. 45c.
- Speckseiten, No. 1, per Pfd. 47 1/2c
- Schinken, No. 1, gehäutet, Pfd. 35c

Diese Preise gelten gegen Baargeld im Laden. Bei Ablieferung oder Kredit an Kunden kann eine weitere Gebühr berechnet werden.

- Corn-Syrup, in Kannen, dunkel: 5 Pfd. 45c
- 10 Pfd. 80c
- Corn-Syrup, in Kannen, hell: 5 Pfd. 50c
- 10 Pfd. 90c

Wer mit den Wölfen essen will, thut gut, sich vorher im Heulen zu üben. Sonst könnte ihm am Ende ein unangenehmer Empfang zuteil werden.

A. C. MAYER

Advokat

Vollmachten Testamente

Grand Island, Nebraska

Deutsche Bücher!

„Adventures of the 11-2“.

Von Baron Spiegel von und zu Bedelsheim .. \$1.00

„Zepeline über England“.

Ein Tagebuch von *** ... \$1.25

„Emden“

Von Kapitän v. Mücke ... \$1.25

„Ayesha“.

Von Kapitän v. Mücke ... \$1.25

The Vampire of the Continent.

Von Graf Reventlow ... \$1.35

„Als 11 - Boot - Kommandant gegen England“ .. \$1.10

„Volks- Feldberichte“ .. \$1.25

„Fremden - Legionäre“ .. \$1.25

„Die Schlacht am Stagerat“ \$1.10

„Der Krieg im Alpenroth“ .. \$1.10

„Nach Sibirien“ mit 100,000 Deutschen“ .. \$1.10

„Der russische Niederbruch“.

In zwei Bänden \$2.20

„Deutsch-Amerika“.

Bestes Muster, Wochenblatt. Jetzt 32 Seiten stark.

Per Jahr \$4.00

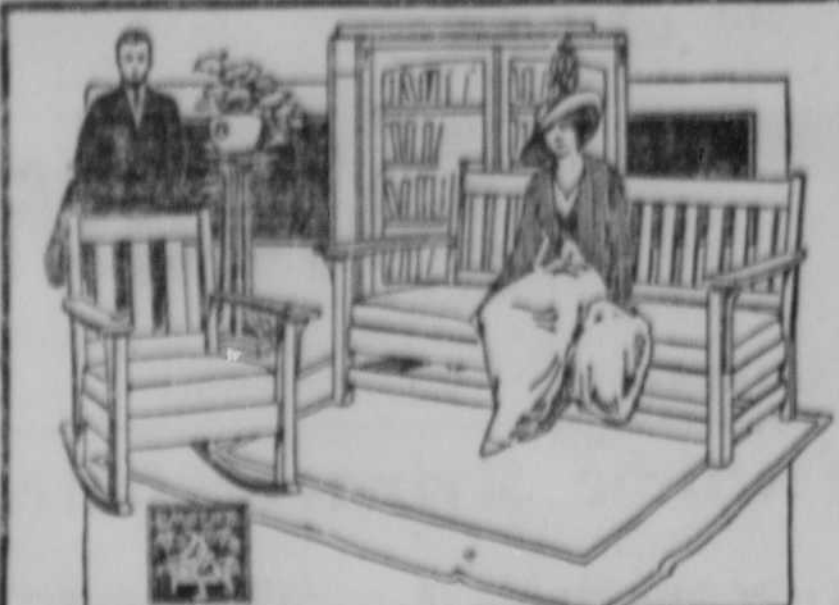
6 Monate \$2.25

Einzeln Nummern \$.10

„Hinfelder Vote Kalender“ .. 25c

Bestellungen anderer Bücher werden entgegengenommen.

„Anzeiger-Herald Publ. Co. No. 109 süd. Walnutstraße.“



Es ist nicht nötig, viel Geld zu ver- ausgaben, um schöne Möbel zu haben.

Kommt herein und überhaut unsere Schau- stellung von Limbert's „Golland Dutch Arts and Crafts“; es sind Möbel, die Sie mit Holz Jahren Freunden zeigen können; Sie werden derselben nicht müde werden und dieselben dienen Ihnen lange Jahre zu selber. Sie sehen immer gut aus bei wenig Sorgfalt. Limbert Möbel haben die Limbert-Handelsmarke und Garantie sowohl wie die unfrieger. Sie sind aus solidem „Exported Oak“ von holländischen Möbelfachlern gemacht; haltbar hergestellt, um dem Dienst Stand zu halten; finirt in echtem „Rumb“ und mit solidem Kupferzubehör ausgestattet. Limbert Möbel bedeuten in Wirklichkeit gute Möbel. Sie werden deren Ueberlegenheit sofort anerkennen und darin übereinstimmen, daß mehr allgemein zufriedenstellende Möbel nicht gekauft werden können zu dem Preise, den wir auf Limbert's „Golland Arts and Crafts“ geleist haben.



Besonders dick gepolsterte Stühle und Schaukelstühle

Wir haben drei Carladungen Möbel gekauft und müßten vier gegen Baargahlung liberalen Rabatt geben.

Buchheit - O'Loughlin Co.

Der große Möbelladen.

Beiprengen Sie Ihre

Sühnerställe und Schweineschuppen

...mit... Teer

Zum Verkauf in der Gasanlage an östliche Dritte Straße.

Grand Island Gas Company

G. J. BAUMANN Geschäftsführer

FRED. G. EVANS Vertreter Einballamitter

BAUMANN & EVANS

Leichenbestatter

Telephon: 1234 218 Ost 3. Str.

Nacht-Aufrufe: Black 517-1237.

L. NEUMAYER

Der Grocer

Bezahlt die höchsten Marktpreise für frische Butter und Eier.

Besitzt einen vollständigen Vorkath von feinen und Stapel-Groceries zu niedrigsten Preisen.

Tel. 627. 311 westl. 3. Straße.

Advertising in the Anzeiger-Herald pays. Try it.