

# Nebraska Staats-Anzeiger.

Jahrgang 15.

Lincoln, Neb., Donnerstag, 7. Februar 1895.

No. 33.

## Untergang der „Elbe“ In der Nordsee.

Von 390 Menschen nur 20 gerettet. — Große Aufregung verursacht die Meldung überall. — Englische Nachfrage von Rah und Fern.

London, 30. Jan. Der Norddeutsche Lloyd-Dampfer „Elbe“, Kapitän von Giesel, welcher gestern von Bremen abfuhr, um die Southampton nach New York zu gehen, ist in der Nordsee mit dem britischen Dampfer „Grathie“, der sich auf der Fahrt von Rotterdam nach Aberdeen befand, zusammengefahren und bald darauf gesunken. Der Verlust an Menschenleben beträgt 332 und befinden sich unter den Verunglückten fast sämtliche Kapitänpassagiere. Das englische Unglück fand früh vor Tagesanbruch, dreißig und einige Meilen von der holländischen Küste entfernt, statt.

Die erste Nachricht von der schrecklichen Katastrophe kam aus Lomevoort, Graf (Haupt) Eustoff, einem der bedeutendsten Fischerhäfen an der englischen Küste. Von dort traf hier in der zweiten Hälfte des Nachmittags eine Depesche ein, welche die Nachricht enthielt, daß in der Nordsee ein Dampfer gesunken und daß dabei zahlreiche Menschenleben verloren gegangen seien. Eine spätere Meldung bestätigte den Verlust und daß der Dampfer „Grathie“, welcher die „Elbe“ in den Grund geholt hatte, in beständiger Fahrt in den Häfen von Vlaasvoss, Holland, gescheitert worden ist und dort angehalten hat, mit einem ihm unbekannt gebliebenen Dampfer auf hoher See zusammengefahren zu sein. „Grathie“ ist ein eiserner Schraubendampfer von 475 Tonnen Gewicht, der von Kapitän Kennedy kommandiert wird.

An Bord der „Elbe“ befanden sich 15 Passagiere erster und 34 Passagiere zweiter Kajüte, sowie 191 Frischdecks-Passagiere. Die Besatzung bestand aus 160 Personen. Es waren also im Ganzen 390 Menschenleben an Bord, von denen soweit man bis jetzt weiß, nur 20 gerettet wurden.

Anfänglich hoffte man immer noch, daß die ersten Rettungsarbeiten über die schauerliche Katastrophe überleben wären und daß wenn auch nicht alle, so doch wenigstens der größte Teil der Passagiere und Mannschaften mit dem Leben davonkommen wären, indem sie sich in den Rettungsbooten getretet haben oder von vorübergehenden Schiffen aufgenommen worden sein könnten. Nachdem aber Stunde um Stunde verstrich, ohne daß eine herartige Nachricht eintraf, sah man wohl ein, daß jede Hoffnung vergeblich, ja daß die ersten Rettungen sogar die Schrecken des schauerlichen Unglücks garnicht in ihrem ganzen Umfang mitgeteilt hatten.

Nach den inzwischen eingetroffenen näheren Nachrichten fuhr die „Elbe“ zur Zeit des verheerlichen Zusammenstoßes mit ihrer gewöhnlichen Geschwindigkeit und hatte auch die gewöhnlichen Wachen ausgeht. Die Nacht war allerdings dunkel, doch herrschte kein Nebel. Wohllich mehrere der Mann am Ausgange der „Elbe“ dem Offizier, welcher auf Deck Dienst hatte, daß in unmittelbarer Nähe an Steuerbordseite die Leuchte eines Dampfers zu sehen seien. Und wie nach der Kurve der „Elbe“ gekehrt werden konnte, um sie aus dem Bereich des ankommenden Dampfers zu bringen, fuhr auch schon der letztere hinter dem Maschinenraum in die „Elbe“ hinein, ließ ihre Platten ein, als wenn es Pappdeckel wären und drang mit seinem Schnabel tief in den Rumpf des Schiffes ein. Eine Zeit lang hielt die „Grathie“ die „Elbe“ an ihrem Schnabel von Wasser, dann aber arbeitete die Maschinen der „Grathie“ rückwärts und der Dampfer zog sich langsam aus dem Loch, das er geschaffen, hinaus. In demselben Augenblick schoß aber auch das Wasser in Strömen in den Rumpf der „Elbe“ hinein, die sofort zu sinken begann.

Der Dienst habende Offizier sah sofort, daß das Schiff verloren war und gab daher schleunigst Befehl, die Rettungsboote in das Wasser zu lassen. Drei derselben wurden auch „Rah“ gemacht und über Bord heruntergelassen, eines derselben fenterte jedoch bald nachdem es den sinkenden Dampfer verlassen hatte und sank sämtliche Passagiere ertranken. In dem ersten Boot wurden der dritte Offizier, der erste Maschinist, der Rahmeister und außerdem etwa 20 Personen untergebracht. Diese sind von einer Fischerkutter aufgenommen und nach Lomevoort gebracht worden.

Nach der Ausgaber der Gerichten drang das Wasser, sowie die „Grathie“ sich von der „Elbe“ entfernt hatte, mit solcher Gewalt in die letztere unmittelbar hinter dem Maschinenraum ein, daß es für Niemand, der sich in jenem Teil des Schiffes unter Deck befand, möglich war zu entkommen. Die Gewalt des Zusammenstoßes war im Verhältnis zu dem ungerichteten Schaden nur gering; das erklärt sich jedoch aus dem Umstände, daß der englische Dampfer die „Elbe“ direkt durchschlug. Fast sämtliche Passagiere lagen im Augenblick der Katastrophe im tiefsten Schlafe, nur einige waren durch den Zusammenstoß unruhig erwacht. Die ersten sofort, wie das Wasser stromwärts in das Schiff eindrang und suchten sich unter herzerregenden Hülsenrufen auf Deck zu retten. Da das Sinken der „Elbe“ schmerz beladen war, als das Vordersteil, so drang das Wasser natürlich zuerst nach hinten, und so gelang es wirklich einigen der im Vordersteil untergebrachten Passagiere das Deck zu erreichen. Von den Kapitänspassagieren war dies jedoch keinem mög-

lich. Als diese in größter Angst aus ihren Kajüten in den Salon eilten, führte ihnen dort die Wasserflut entgegen; sie wurden von derselben fortgerissen und gegen die Bootsmanngatt getrieben, wo sie wahrscheinlich schon ertranken, die das Schiff in die Tiefe versank. Im Ganzen waren es vielleicht 50 Passagiere, denen es gelang, an Deck zu kommen, wo alsdann die wilde Unordnung herrschte. Alles häufte sich nach den Rettungsbooten, aber gerade die herrschende Notlage verhinderte die Rettung aller Anstrengungen derjenigen, welche die Boote loszumachen versuchten. Greizerbrechende Szenen spielten sich in den wenigen Minuten zwischen Eilen und Klagen, zwischen Gatten und Geschwistern ab, dann — laut das hölz. Schiff in die Tiefe. Doch auf spritzten die Wogen — und Alles war vorbei.

Kapitän Gurt von Giesel, der Befehlshaber der „Elbe“ war stets einer der beliebtesten Kapitäne des Norddeutschen Lloyd. Er ist 43 Jahre alt, in Kattorf, Schlesien, geboren, wo seine Mutter noch lebt, sein einziger Bruder ist General in der deutschen Armee und gehörte früher dem Generalstab an. Er trat, nachdem er sein Examen auf der Navigationsschule bestanden, als vierter Offizier auf einem der nach Hamburg gehenden Dampfer in Dienst, wurde nach und nach befördert, bis er erster Offizier der „Saale“ wurde, erhielt dann das Kommando auf dem Dampfer „Sachsen“ und im September 1891 auf dem Dampfer „Elbe“. Während er diesen befehligte, wurde ihm mehrere Male eine Prämie dafür zuerkannt, daß er die Fahrt zu einem niedrigeren Konsumpunkt vollendete, der als Durchschnitt festgelegt wurde, ohne der Schnelligkeit seines Fahrzeuges Eintrag zu thun.

Unter den Passagieren war Kapitän von Giesel stets sehr beliebt, und der berühmte Pianist S. B. Mills, welcher sechs Jahren mit ihm machte, hat erst vor 14 Tagen einen Waid, „Elbital“ genannt, dem lebenswichtigen Gesellschafter Kapitän gewidmet.

Kapitän von Giesel wohnte mit seiner aus Frau und drei Kindern bestehenden Familie in Bremerhaven. Seine älteste Tochter, ein hübsches Mädchen von etwa 19 Jahren, brachte er vor einem Jahre und seinen 14 Jahre alten Sohn brachte er im letzten Herbst zum Reich nach Amerika. Sein jüngstes Kind ist drei Jahre alt. In seinen Kreisen ist Kapitän von Giesel ein liebenswürdiges Wesen, sechs Fuß 2 Zoll hoch, prächtig geblutet, blond und mit einem prächtigen, in der Mitte geschichteten Vollbart.

Der Redakteur des „Nebraska Staats-Anzeiger“ hat auf dem Unglücksfalle zwei Mal den Ocean gekreuzt, nämlich im November 1886 und im September 1892. Als wir auf der Rückreise nach Amerika über Southampton verließen, trat Herr von Giesel, Befehlshaber der „Elbe“, auf uns zu, reichte uns die Hand zur Begrüßung, indem er gleichzeitig bemerkte, daß er sich freu, einen Zeitungsmann an Bord zu haben. Die Reiseschwärze und das geordnete Auftreten des Herrn von Giesel ließen auf den ersten Blick den Kapitän erkennen, welche im Meer wie in der Wärme durch die Behandlung ihrer Untergebenen und im Verkehr mit dem Publikum den bürgerlichen Offizieren fast unmerklich mit einem schönen Beispiel vorangehen.

Jeden Tag wiederholte der Kommandant der „Elbe“ diesen Versuch, so daß wir täglich im Ständchen mit dem feingebildeten Herrn in aller Gemächlichkeit plaudern konnten und auf diese Weise Gelegenheit fanden, unsere mangelhaften Kenntnisse des Seewesens ein wenig zu vervollständigen. Die Bremer und Hamburger Jungens sind in dieser Hinsicht den besten Lehrern bekanntlich überlegen. Da der Kapitän für jeden Passagier stets ein freundliches Wort hatte, so ist es durchaus nicht auffallend, daß derselbe einer der beliebtesten Kapitäne der berühmten Bremer Linie war.

Der Verlust der „Elbe“ ruft die bedeutendsten Schiffsstatistiker der Neuzeit hervor, welche die Fahrzeuge zum Opfer fielen, in's Gedächtnis. Die „Albatross“ von Hamburg verbrannte im Jahre 1855 auf hoher See und etwa 500 Personen kamen dabei ums Leben. Beim Untergang der „Cambria“ im Jahre 1870 fanden 170 Menschen ihren Tod, und bei dem Verlust des „Deutschland“ im Jahre 1875 kamen 60 Personen ums Leben. Der Untergang des „Großen Kurfürst“ im Mai 1878 forderte 500 Menschenleben, während dem Scheitern des „Schillers“ an den Gilly Inseln im Jahre 1875 342 Menschenleben zum Opfer fielen. Beim Sinken der „Commercia“ von Hamburg im Jahre 1878 sind 50 Personen ertrunken, bei der Kollision des Dampfers W. A. Schalten von Rotterdam im Kanal mit einem anderen Dampfer im Jahre 1887 fanden 132 Personen ein Wehgegrab, und bei dem Stranden des Dampfers „Gefier“ von Kopenhagen im Jahre 1888 bei Sable Island sind 110 Menschen umgekommen. Mehrere Dampfer sind auch noch verschollen, wie der „Demarq“, und ohne Zweifel mit Mann und Maus untergegangen.

Ohne Verlust an Menschenleben sind die Strandungen des Dampfers „Mojel“ im Jahre 1882 bei Point Barrow und des Schiffers der „Gider“ von Bremen am 2. Februar 1892 verlaufen. Die „Gider“ war ebenso wie die „Elbe“ einer der neuen Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd und ist bekanntlich auf der Fahrt von New York nach Bremen im Kanal gestrandet.

(Eingefandt.)  
Auf dem Saloon-Dampfer „Schwarz“, Da ist dem Vater Ruhmann seinen Weg

## Heber eine Brückenprobe.

Die in der Nähe von Fort K. P. auf der Bahnstrecke Kottbus-Toran angelegte Wehre, schreibt man der „Magdeburger Zeitung“: Der Eisenbahnminister hatte angeordnet, daß nach Fertigstellung der neuen Eisenbahnbrücke über die Neise ein Jahr der alten außer Betrieb gelegenen Brücke dazu verwendet werden sollte, festzustellen, wie groß in Wirklichkeit die Tragfähigkeit eines solchen Brückenbauwerks sei, insbesondere wie weit man den nach der Theorie aufgestellten Formeln vertrauen könne. Zu diesem Zwecke waren zwei neue Pfeiler angebaut worden, auf die das etwa 25 Meter lange Joch der alten Brücke mittelst Rindern geschoben worden war. Die Befestigung erfolgte durch Eisenbahnschienen, die zu beiden Seiten des Joches auf provisorisch angelegten Schienenstrahlen herangebracht und gleichmäßig über das Joch verteilt wurden. Die durch die punctuelle Zeit entfallende Durchbiegung der Brücke wurde an vielen Stellen mit feststehenden Maßstäben, auf welchen sich mit dem Einheitsmaß der Brücke verbandene Zeiger herabbegeben, abgelesen. Am 2. November wurde mit den Befestigungsarbeiten begonnen und am 8. November Abends 10 Uhr brach mit lautem Krachen die Brücke zusammen und stürzte auf das unter ihr erbaute Schwellengerüst. Der Durchbruch erfolgte etwa in der Mitte, genau an der Stelle, wo er vermuthet wurde. Der den Versuch leitende Bau- und Betriebsinspektor ist im Ganzen mit dem Ergebnis zufrieden. Es wurde für das Quadratcentimeter eine Belastung von 5000 Kilogramm zu Grunde gelegt. Das ungeheure, auf die ganze Brücke bedachene Gewicht sollte durch 2000 Schienen abgedeckt werden. Würde der Durchbruch dadurch nicht herbeigeführt worden sein, so hätte die weitere Belastung durch Aufschichten von Sand erfolgen. Der Durchbruch trat aber schon ein, als man nicht 2400 Schienen — 11,000 Centnern belastet hatte. Wenn auch noch 170 Schienen an der berechneten Belastung fehlten, so hätte die Brücke, wie berichtet wird, doch immerhin noch verfähige Sicherheit für den Betrieb gehabt. Die Kosten des Unternehmens betrugen etwa 11,000 Mark.

## Die Krebs heilbar?

### Eine ernste Frage auf dem Wege der Lösung.

#### Schlagende Beweise.

Als der Eigenhüter von Jörn's Alpenhäuser-Blutleber, vor etwas über dreißig Jahren, sich erkrankte, seine Zukunft der Herstellung der Medizin zu weihen, sagte er zwei Vorlesungen, nämlich: seine ganze Zeit und Aufmerksamkeit seiner Arbeit zu opfern und nur das Beste zu schaffen. Niemand wird ihn der Eitelkeit geziehen, wenn er mit ethischen Bemerkungen behauptet, daß er diesen Vorlesungen treu geblieben ist.

Im Laufe dieser Jahre war seine Aufgabe ferner, die gewissen Vorurtheile, welche man im Allgemeinen gegen sogenannte „Koten-Medizinen“ findet, zu bekämpfen und den Standard dieser Heilmittel zu erhöhen; daß ihm dieses gelang ist, beweist die stets zunehmende Popularität seiner Heilmittel. Dagegen er das größte Vertrauen in Jörn's Alpenhäuser-Blutleber als Blutreinigungsmittel hatte, war er doch immer sehr konservativ in den Ansprüchen, welche er für denselben machte, und hat ihn daher nie als ein Heilmittel für Krebs ausgegeben.

Unter den vielen Anerkennungschriften, die täglich in seiner Office eingingen, fand sich vor Kurzem ein Brief, welcher nicht nur bei dem allgemeinen Publikum Aufsehen erregt wird, sondern welcher auch für die ärztliche Profession von Interesse sein dürfte, da er einen werthvollen Beitrag zur Lösung der Frage „Ist Krebs heilbar?“ liefert. Der Schreiber des Briefes, der Jedem zur Einsicht in der Office von Dr. Jahn in Gena. G. offen liegt, wurde fünf Mal in dem bekannten Jefferson Medical College of Philadelphia (in welchem auch der Dr. Jahn residirt) als freibestehender Assistent und demgemäß behandelt.

Wenn wir dieses in Betracht ziehen, so können wir nur, in Anbetracht seiner später erfolgten Heilung, zu dem Resultate gelangen, daß entweder die Diagnose seines Falles eine irrtümliche war, oder aber das Krebs durch innerliche Mittel geheilt werden kann.

Kapfen von Herrn Guldberg selbst sprach: „Monatlich, Whits., den 31. April 1894. Dr. J. Jahn, Chicago, Ill. Werther Herr! Seit einem Jahre litt ich an einem freibestehenden Gummigehwür. Ich zog die besten Ärzte zu Rathe und wurde fünf Mal in dem Jefferson Medical College in Philadelphia operirt, jedoch das Leiden zeigte sich immer wieder. Seit ich nun Jörn's Alpenhäuser-Blutleber einnehme, bin ich mit dem Erfolg außerordentlich zufrieden. Das Leiden ist verschwindend, ich habe einen guten Appetit, und Jeder, man wundere sich über mein gutes Aussehen. Es brachte mich, Jahn dieses Alles mitzutheilen, da ich Sie als mein Kollektoer betrachte. Ergebnisse des Dr. Jahn's Briefes folgen dem Brief von Herrn Guldberg; er schreibt unter Anderem:

„So viel ich jetzt, die Ärzte verurtheilen vererblich mich zu heilen. Ich gab schon die Hoffnung auf und trug mich mit der Idee, eine Reise nach der alten Heimat zu machen, um meinen Vater, welcher seit Jahren Regierungsrath in Karlow, Dänemark, ist, zu Rathe zu ziehen. Es war mir dieses gerade zu der Zeit, als ich von Jörn's Alpenhäuser-Blutleber hörte. Ich nahm zwei große Flaschen davon. Es fehlten mir Worte, seine Wirkung zu beschreiben; sie war wunderbar, und ich bin Ihnen von ganzem Herzen Person dankbar. Ihr Freund und Verehrer Dr. Jahn Guldberg.“

Dr. Jahn überließ es dem Leser, ein Urtheil über Vorlesendes zu fällen. So viel jedoch fest steht, Herr Guldberg wurde geheilt, was nun kein Wunder gewesen sein mag, und zwar durch den Gebrauch von Jörn's Alpenhäuser-Blutleber, wie er selbst angibt.

## Fragekasten.

A. W. in S. — Das Baden der Nase ist Katarth, Schnupfen, Nasenbluten usw. sehr wohlthun. Das Wasser sollte in die Nasenhöhlen eingegossen werden und möglichst so, daß es durch den Mund wieder ausgeflutet werden kann. Mit mehreren Male des Tages zu wiederholen und wird als ständendes Mittel angewendet. (H. A.)

B. B. in G. — Um gefundene Brüche aufzuheben, wendet man in Frankreich folgendes Verfahren an: Man gießt in ein Gefäß frisches Wasser und setzt ihm eine oder zwei Hände voll Kläseln zu. Wenn dieses aufgelöst ist, bringt man die Oefenröhre hinein. Nach einiger Zeit nehmen sie ihr natürliches Aussehen wieder an. Man behauptet, daß sie durch dieses Verfahren nichts an Härte verlieren. (S. G.)

## Strenges Examen.

Leute, welche bei einer solchen Lebensversicherung die Aufnahmebedingungen befreit haben, dürfen sich ihrer Befriedigung freuen, daß sie, unvorhergesehene Unfälle oder Zufälle ausgeschlossen, mindestens noch 20 Jahre leben werden. Fast ebenso sicher aber ist es, daß sie noch viel länger für das Leben erfronen werden, denn eine rationelle Gesellschaft wird Niemanden verlieren, dessen Persönlichkeit nicht die bestmöglichen Garantien für die Erreichung eines hohen Alters bietet. Die Befestigung der Persönlichkeit nun geschieht durch ein sehr genaues Examen, das wahrheitsgetreu zu beantworten, vor Allem im Interesse des Applikanten liegt, denn ein Hauptpunkt in jedem Vertrag, den die Gesellschaft abschließen, ist die Klauel, daß, falls sich die Angaben des Police-Inhabers später als falsch herausstellen sollten, der Letztere der Police verlustig geht.

Die Fragen, welche an den Applikanten gestellt werden, sind im Allgemeinen die gleichen bei allen Gesellschaften; höchstens die Ordnung ist verschieden. Nach Alter, Haufe und Nationalität wird man immerhin in erster Linie gefragt. Speziell das Alter hat einen bestimmten Einfluß auf die Prämienrate, denn Leute in mittlerem Alter müssen natürlich mehr zahlen als Jüngere. Ob Jemand ledig oder verheiratet, dafür interessieren sich die Gesellschaften ebenfalls; zeigen doch die Statistiken, daß, trotzdem so vielen in der Ehe das Leben länger gemacht wird, verheiratete Leute länger leben als unverheiratete.

Geheimnath und frühere Beschäftigung muß genau präzisiert werden. Die Frage nach irgend welcher Verbindung mit der Fabrikation oder dem Verkauf irgend welcher alkoholischen Getränke ist hier eine der ersten. Schankhalter und Schenkwirthe haben nur geringe Aussichten, aufgenommen zu werden; bessere dagegen Großhändler, in deren Geschäftskreis kein Ausschank ist. Diese werden freilich meist höhere Prämien bezahlen müssen, da sie zu den Leuten mit gefährlicher Beschäftigung gerechnet werden, in welcher ziemlich angesehenen Kategorie die Erbschaftssteuerarbeiter die dunkelste Nuance vorstelt. Die Erlaubigung nach dem Aufenthaltort, jetzt und früher und eventuell später, sei hier nicht vergessen.

Eine oft entscheidende Frage ist die nach dem Alter der Eltern, Großeltern und Geschwister; eventuell zur Zeit ihres Todes. Sollten die meisten in jungen Jahren gestorben sein, so steht es um die Aussichten des Applikanten schlimm, es sei denn, daß Unfälle oder Umstände, die bei dem Applikanten nicht zu erwarten sind, die betreffenden Todesfälle herbeiführen. Ueber etwasige Vorformen von Schwindkräften oder Jernin in der Familie wird ebenfalls Auskunft verlangt.

Besonders angeführt sind einige 30 Krankheiten, die ebenso viele Fragen vorsehen, womit alles der Applikant befreit gewesen sein könnte. Malaria, Blattern, Rheumatismus, Gicht, Krebs, Krampf, Konvulsionen, Cholera, Nervenerkrankung, Herzklopfen, Athma, chronischer Husten, Verlangen, Nervenleiden und Gelbsucht sind eine kleine Auswahl dieses Frage- und Antwortspiels. Was das „Ja“ hinter dem erfragen Anknüpfen gestellt werden, so ist die Aufnahme des Applikanten mehr als fraglich.

Ab- oder Zunahme des Körpergewichts fallen auch mit in die Kategorie. Eine Person, die 20 Pfund über oder unter dem für eine gewisse Größe angenommenen Normalgewicht liegt, wird für verdächtig gehalten. Es werden aber einer fünf Fuß neun Zoll hohen Person 145 Pfund erlaubt. Proportioniertheit mehr- oder Windergewicht paßirt natürlich ohne den geringsten Anstand.

Zu den Aufnahmebedingungen gehört aber nicht nur körperliche Gesundheit, sondern auch ein gewisser Vermögensstand, das heißt, der Applikant muß verhältnismäßig gute Gewohnheiten haben. Das Trinken ist hier die Hauptfrage; nämlich die Nachfrage nach dem Quantum, das man zu vertragen pflegt. Was trinken Sie gewöhnlich und wie viel? Wären Sie je ein harter Trinker, wann und wie lange? Hatten Sie je das Delirium Tremens oder litten Sie sonst an den Folgen des Trinkens? So ungefähr drücken die Gesellschaften ihre Aengst in diesen Punkten aus. Selbst ein mäßiger Trinker wird kaum als ein gutes Risiko angesehen.

Jemand, der gewöhnlich einen Cocktail vor dem Frühstück zu nehmen pflegt, braucht keine weiteren Fragen zu beantworten und wer über die Norm seines Trinkens zu wenig Selbstbeherrschung hat, dem wird dieser Anhang unwillig durch die ärztliche Untersuchung nachgewiesen.

Tabakrauchen und Kauen ist bei den Gesellschaften nicht in gleichem Maße verpönt wie das Trinken; doch wird auch hier das Nebermäßige zu einem Aufnahmehindernis. Ganz vergeblich werden sich Leute bemühen, die sich an Opium, Morphin, Cokain oder andere dergleichen Stoffe gewöhnt haben.

Nachdem der Applicant über diese und andere Einzelheiten ausgefragt ist, wird er gemessen und gemessen und auf's Genauste ärztlich untersucht. Schmalfrühige haben keine Chancen. Es kommt aber vor, daß man Leute, welche noch die Symptome einer über-

## Die Dogia Sofia.

Die Unternehmungen über die Zustände im russischen Armenien haben die Aufmerksamkeit wieder mehr auf Konstantinopel gelenkt, das heute der Sitz des Patriarchen, vor 430 Jahren nach einer Plünderung durch die Türken war. In jene Zeit erinnert noch die Dogia Sofia, das schönste Gotteshaus der Welt.

Schon Konstantin der Große (306 bis 337 n. Chr.) hatte in Konstantinopel der Dogia Sofia, der göttlichen Weisheit, eine Basilika erbaut. Diese wurde aber bei einem Volksaufstand wegen der Vertreibung des Patriarchen Chrysostomus theilweise verbrannt, dann durch den Kaiser Theodosius den Zweiten (404 bis 450) wieder aufgebaut, um bei dem Nika-Aufstand im Jahre 532 abermals ein Raub der Flammen zu werden.

Den Grundstein der jetzigen Dogia Sofia legte der große Kaiser Justinian der Erste (527 bis 565), der seinen Baumeister Anthemius anwies, ein neues Gotteshaus in reichem Glanz und späriger Pracht aufzuführen. Zehntausend Arbeiter wurden beschäftigt, und der Kaiser selbst, in eine leinene Tunika gekleidet, beaufsichtigte jeden Tag den schnell fortwährenden Bau der neuen Kathedrale. Als er sie nach fünf Jahren elf Monaten und zehn Tagen rastloser Arbeit einweihte, ließ er die begeisterten Worte aus: „Eure sei Gott, der mich würdig erachtet hat, ein so großes Werk zu vollenden; ich habe Euch befohlen, o Salomo! Aber schon nach wenigen Jahren wurde durch ein heftiges Erdbeben der größte Theil des Tempels zerstört. Von Neuem wurde die Arbeit unternommen, und im 36. Jahre seiner Regierung feierte Justinian die zweite Einweihung nach einem Kostenaufwande, der nach heutiger Rechnung auf wenigstens 85,000,000 zu bemessen ist. Von Kleinasien, den Inseln und dem Festlande Griechenlands, aus Cyprien, Afrika und Galicien hat man das kostbare Marmor- und Steinmaterial herbeigekauft. Mit Korinthischen, welche anlässlich dem Tempel der Sonne aufgestellt hatte, wurden von einer römischen Matrone geschenkt, acht andere aus grünem Marmor hatte die in die hellsteische Gant werdende Dürigkeit zu Colosus geliefert. Noch heute tragen sie den mächtigen Sockelbau, und nur das christliche Kreuz auf ihm mußte im Jahre 1458, als die Türken Konstantinopel eroberten, dem Jubelraum weichen.

Im Siegesrausch drang damals Sultan Mehmet Fatih, der Eroberer, in die Kathedrale ein, schamlos wurden die dort zu Taufenden Anstalt suchenden Christen niedergedrückt, und auf ihren Köpfen stehend, schlug der Sultan, als Zeichen der Hülbergreifung, mit seinem blutigen Schwerte an eine der Säulen des nördlichen Theiles, die bis zur Stunde die von der Höhe herab auf zurückgekehrten Spuren eines Schmelzbleies trägt. Auch der Abbruch einer Säule, der dem Fremden gezeigt wird, soll aus jenen Tagen und vom Sultan Mehmet Fatih herrühren.

Der Zug nach war das Gotteshaus von seinem uralten Ursprung an für die Anhänger des Propheten Mohammed anzuweisen. Es wird hierüber folgendes erzählt. Der Kaiser Justinian ließ den Grundbau bis zur Höhe des Meeres führen. Da vor eines Tages seine Baumeister verschwand. Man suchte ihn vergeblich allerorten sieben Jahre lang, bis er eines Morgens vor dem Kaiser erschien, der ihn mit dem Tode bedrohte. Er sprach: „Siehe, Herr, der Bau hat sich um zwei Manneshöhen gehoben. Hatte ich weitergebaut, ehe sich die Grundmauern in der Erde gesenkt, wäre der Tempel eingestürzt.“ Der Baumeister soll dann aus einem von Salomo stammenden, feiner verfallenen Palaste die Säulen herbeigekauft haben. Erst nach dem Verlust vollendet, da stürzte die Kuppel ein. Sie ward neu aufgeführt, doch ein zweites und drittes Mal brach sie zusammen. Dies geschah zur Zeit des Propheten, der durch einen christlichen Kaufmann aus Damascus Kunde hiervon erhielt. Er nahm eine kostbare Schale, füllte sie mit Wasser, das er mit dem Wasser seines Mundes vermischte, schloß das Gefäß und ließ es den Kaufmann dem Baumeister in Konstantinopel überbringen. Er soll das Wasser mit der Erde vermischen und sich mit dem Wasser der Kuppel verbinden, dann wird sie für ewige Zeiten standhalten und unter ihr wird dereinst mein Volk meinen Namen preisen.“ Und so ist es geschehen.

Als Sultan Ahmet der Erste (1603 bis 1617) nach einem unglücklichen Kriege in die Hauptstadt zurückkehrte, befohlen er, die Dogia Sofia dem Erdbeben gleich zu machen, denn so lange sie stehe, merkte er, würden die Christen sein Reich bedrohen. Er beehrte seinen Baumeister, wie viel es kosten würde, die Mauer niederzureißen und an ihrer Stelle ein neues Gotteshaus zu errichten. Da kam die Kollen nicht aufwiegen mit dem Golde, das die Kuppel der Sofia anstellen würde, so ward ihm zur Antwort. Der Sultan ließ die Mauer bestehen und baute nach ihrem Vorbilde die nach ihm benannte Ahmed-Moschee.

Mit einem nach dem im letzten Jahr abgegebenen Census eine Bevölkerung von 2,241,154, mithin seit dem Census von 1890 um 147,605 zugenommen. Die Bevölkerung von Detroit wird mit 237,847 angegeben.

DR. PRICES' CREAM BAKING POWDER

Das perfekteste, das gemacht wird, eines Crauben Cremor Cartari-Pulver. Ge von Immozial, Mann oder irgend einer anderen Verfertigung.

40 Jahre lang das Standard.