

Grand Island Anzeiger.

Er erscheint jeden Freitag.

Der Anzeiger kostet \$2.00 pro Jahr.

Spalten für Anzeigen. 1 Spalte pro Monat \$10.00

Office im Union Block.

Freitag, den 6. Jan. 1893.

Chicago will, wie gemeldet wird, anderthalb Millionen Dollars daran wenden, um damit bei der Ausstellung eine spezielle Menagerie einzurichten.

Ueber eine Million Pakete und Postanweisungen sind während der Feiertage nach Europa geschickt worden.

Man macht vielleicht zu viel Wesens daraus, daß fünf französische Ex-Minister der Verlesung, der Sichter und der Heilerei beschuldigt werden.

Die Gräfin Maria von Linden ist an der Länginger Universität als reglementirte Studentin der Weltweisheit inskribirt.

Ein deutsche Lehrerin in Konstantinopel beging Selbstmord, weil ihr Prädikat ihr vorwarf, keinen streng sittlichen Lebenswandel geführt zu haben.

Der Dichter Whittier hat rund \$180,000 hinterlassen. Wie es wohl kommt, daß unsere zeitgenössischen Dichter und Schriftsteller um so viel besser dran sind, wie ihre Berufsge nossen in früherer Zeit, die, sprichwörtlich, am Hungertuche zu nagen hatten?

Die Unglückspropheten, welche während des jüngsten Wahlkampfes für den Fall des demokratischen Sieges den gefährlichsten Ruin des Landes in bestimmter Aussicht stellten, können mit Nutzen die Berichte studiren, welche über die erhöhte Thätigkeit der Eisen- und Stahl-Industrie in Pennsylvania und Ohio vorliegen.

Die Ausichten für die Passagiere der Umbria waren wenig erfreulich. Erstens mußte man die Hoffnung, Weihnachtsen am Land zu sein, aufgeben und zweitens war die Möglichkeit vorhanden, daß das Schiff aus der Bahn der Ocean-Dampfer treiben und es Wochen lang dauern könnte, ehe man einen Hafen erreichte.

Der neue Antrag bezüglich Beschränkung der Pensionen geht von Herr Gorath von Kentucky aus, welcher folgende Bill einbrachte: „Kein Pensionär im Dienste der Regierung soll zum Bezug von Pension für die Zeit berechtigt sein, in welcher er dasselbe Gehalt wie Andere für die nämlichen Leistungen erhält.“

Ein Steuermann und zwei Matrosen haben einen ausgezeichneten Fang gemacht, der ihnen im Ganzen vielleicht \$25,000 einbringen wird.

Die Kiderer wurden jetzt unmuthig. Sie setzten nicht viel Vertrauen in das Versprechen des Reichsministers Tomlinson, den Schatz ausbessern zu können, und manche glauben, Capitän McKay habe die „Gallia“ absichtlich weggeschickt.

Die Kiderer theilten sich in zwei Parteien, die „Kiderer“ und „Anti-Kiderer“, doch standen die einflussvolleren Leute auf Seite des Capitäns.

Als die Damen von dem Anfall hörten, waren sie sehr gefaßt. Was ihnen die meiste Sorge machte, war die Angst, die ihre Angehörigen in America an-

Die Irrfahrt der „Umbria.“

Der Dampfer bricht auf hoher See seinen Schaf und ist Tage lang ein Spielball der stürmischen Meereswogen.

Der lange überfällige Dampfer der Cunardlinie, „Umbria“, traf Samstag früh um halb 4 Uhr zugleich mit dem Dampfer „Britannic“ von der White Star Linie und einem Oil Tank-Dampfer an der Barre ein.

Es sind zwölf und ein halber Tag vergangen seit der Dampfer Queenstown verließ und die Reise ist die längste, die ein so stolzes Schiff wie die Umbria je gemacht hat.

Am Nachmittag des 23. Dez. wurde ein Sturm im Schafte der Umbria entdeckt und ihre Maschine angehalten.

Der Dampfer befand sich südlich von den Bänken von Neufundland. Nachdem er 12 Stunden lang von einem Sturm getrieben worden war, wurde er von dem Hamburger Dampfer „Bohemia“ fünf- und sechzig Meilen geschleppt, aber in einem heftigen Sturm am Samstag riß das Seil und die Schiffe kamen auseinander.

Am Freitag nach dem Mittagessen erfuhr die Reisenden erst, daß den Dampfer ein Unfall betroffen hatte, obwohl die Maschine in der vorhergehenden Nacht schon zweimal angehalten worden war, um den Schaden in dem großen Stahlschiff ausfindig zu machen.

Während des Mittagessens am Freitag stand die Maschine plötzlich still, doch achteten die Passagiere nicht viel darauf, da das Wetter sehr rau war.

Am Freitag nach dem Mittagessen erfuhr die Reisenden erst, daß den Dampfer ein Unfall betroffen hatte, obwohl die Maschine in der vorhergehenden Nacht schon zweimal angehalten worden war, um den Schaden in dem großen Stahlschiff ausfindig zu machen.

Die Ausichten für die Passagiere der Umbria waren wenig erfreulich. Erstens mußte man die Hoffnung, Weihnachtsen am Land zu sein, aufgeben und zweitens war die Möglichkeit vorhanden, daß das Schiff aus der Bahn der Ocean-Dampfer treiben und es Wochen lang dauern könnte, ehe man einen Hafen erreichte.

Der neue Antrag bezüglich Beschränkung der Pensionen geht von Herr Gorath von Kentucky aus, welcher folgende Bill einbrachte: „Kein Pensionär im Dienste der Regierung soll zum Bezug von Pension für die Zeit berechtigt sein, in welcher er dasselbe Gehalt wie Andere für die nämlichen Leistungen erhält.“

Ein Steuermann und zwei Matrosen haben einen ausgezeichneten Fang gemacht, der ihnen im Ganzen vielleicht \$25,000 einbringen wird.

Die Kiderer wurden jetzt unmuthig. Sie setzten nicht viel Vertrauen in das Versprechen des Reichsministers Tomlinson, den Schatz ausbessern zu können, und manche glauben, Capitän McKay habe die „Gallia“ absichtlich weggeschickt.

Die Kiderer theilten sich in zwei Parteien, die „Kiderer“ und „Anti-Kiderer“, doch standen die einflussvolleren Leute auf Seite des Capitäns.

Als die Damen von dem Anfall hörten, waren sie sehr gefaßt. Was ihnen die meiste Sorge machte, war die Angst, die ihre Angehörigen in America an-

stehen würden, wenn der Dampfer lange über die Zeit ausbliebe. Die „Umbria“ hatte seit ihrer Abreise von Queenstown nur zwei Schiffe gesehen, und es konnte eine oder zwei Wochen dauern, ehe sie gemeldet wurde.

Der Ober-Steuermann Gore sagte, daß genug Lebensmittel an Bord seien für drei Wochen, ja für vier bis fünf Wochen, wenn man sich etliche Beschränkungen auferlegen wollte.

Trotzdem daß die Passagiere wußten, daß die „Umbria“ hilflos auf dem Ocean trieb, blieben sie in der Freitag Nacht doch nicht länger auf als gewöhnlich. Es wurde Del auf die Wogen geschossen und das Schiff lag ruhiger, als wenn die Maschine gegangen wäre.

Nach Tagesanbruch wurden die Passagiere, die noch schliefen, durch Rationenbüchse aus dem Schlafe geweckt. In zehn Minuten war alles auf Deck. Ein ostwärts fahrendes Schiff war am Horizonte aufgetaucht.

Am Nachmittag des 23. Dez. wurde ein Sturm im Schafte der Umbria entdeckt und ihre Maschine angehalten.

Der Dampfer befand sich südlich von den Bänken von Neufundland. Nachdem er 12 Stunden lang von einem Sturm getrieben worden war, wurde er von dem Hamburger Dampfer „Bohemia“ fünf- und sechzig Meilen geschleppt, aber in einem heftigen Sturm am Samstag riß das Seil und die Schiffe kamen auseinander.

Am Freitag nach dem Mittagessen erfuhr die Reisenden erst, daß den Dampfer ein Unfall betroffen hatte, obwohl die Maschine in der vorhergehenden Nacht schon zweimal angehalten worden war, um den Schaden in dem großen Stahlschiff ausfindig zu machen.

Die Ausichten für die Passagiere der Umbria waren wenig erfreulich. Erstens mußte man die Hoffnung, Weihnachtsen am Land zu sein, aufgeben und zweitens war die Möglichkeit vorhanden, daß das Schiff aus der Bahn der Ocean-Dampfer treiben und es Wochen lang dauern könnte, ehe man einen Hafen erreichte.

Der neue Antrag bezüglich Beschränkung der Pensionen geht von Herr Gorath von Kentucky aus, welcher folgende Bill einbrachte: „Kein Pensionär im Dienste der Regierung soll zum Bezug von Pension für die Zeit berechtigt sein, in welcher er dasselbe Gehalt wie Andere für die nämlichen Leistungen erhält.“

Ein Steuermann und zwei Matrosen haben einen ausgezeichneten Fang gemacht, der ihnen im Ganzen vielleicht \$25,000 einbringen wird.

Die Kiderer wurden jetzt unmuthig. Sie setzten nicht viel Vertrauen in das Versprechen des Reichsministers Tomlinson, den Schatz ausbessern zu können, und manche glauben, Capitän McKay habe die „Gallia“ absichtlich weggeschickt.

Die Kiderer theilten sich in zwei Parteien, die „Kiderer“ und „Anti-Kiderer“, doch standen die einflussvolleren Leute auf Seite des Capitäns.

Als die Damen von dem Anfall hörten, waren sie sehr gefaßt. Was ihnen die meiste Sorge machte, war die Angst, die ihre Angehörigen in America an-

seiner Linie sei, nicht weiter über die Sache sprechen werde. Zudem habe ihm der Obermaschinenist versprochen, daß er am folgenden Tage (Dienstag) Mittags die Maschine in Gang setzen werde, wenn die See ruhig genug sei.

Am Dienstag Morgen war zum ersten Male seit der Abreise von Liverpool schönes Wetter. Die See war ruhig und blieb es auch bis zum Ende der Reise. Gegen Mittag wurde bekannt gemacht, daß die Maschine Abends 7 Uhr in Gang gesetzt werden würde.

Die Sucht, die Einwanderung zu reguliren, trägt die tollsten Vorschläge. Ein Verein Bostoner Kaufleute hat jetzt vorgeeschlagen, daß Jeder, welcher künftig nach America auswandern will, vor einem amerikanischen Konsul erscheinen, und diesen über den Zweck und Absichten seiner Ueberfahrt, über seine Beschäftigung, sein Verlangen und seine Zukunftspläne informieren soll.

Den nativistischen Geist, welche glauben, etwas Besseres zu sein, als andere Bürger, weil ihre Vorfahren bereits in dieses Land eingewandert sind und in Folge dessen hier das Licht der Welt erblickten, wußt Präsident Eliot von Harvard College, in einer Rede gehalten vor dem Massachusetts Reform-Club folgendermaßen den acht-amerikanischen Dickschädel:

„Einige von euch bilden sich vielleicht ein, daß von irgend einem weisheitsliebenden oder zartfühligen Einwanderer von mehreren Generationen abstammen; wahrscheinlich dagegen ist, daß wir alle die Nachkommen irgend eines Handwerkers, Handelsmannes oder Feldarbeiters sind und zwar alle ohne Ausnahme. Ich weiß, daß John Harvard der Sohn eines Metzgers war, ein ziemlich guter Einwanderer. Mein ältester Ahne in diesem Lande stieg zur Würde eines Dorfschreibers empor und war im Dorfe Beverly, und die Dorfschreiber sind bekanntlich ziemlich unbedeutende Personen. Ich sage euch, meine Herren, wir sind Einwanderer und stammen von Handwerkern, Farmern und Handelsleuten ab, von solchen Leuten, wie sie noch alle Tage aus fremden Ländern unsere republikanische Regierungsform sie auch ungestört an's Land treten lassen würde!“

Das Anwachsen der Pensionen seit 1862 gibt folgende Tabelle, nebst Veranschlagung für 1893:

Table with 2 columns: Year and Amount. 1862: 853,005.40; 1863: 1,780,991.59; 1864: 4,983,924.41; 1865: 16,388,811.13; 1866: 15,905,352.33; 1867: 20,939,551.71; 1868: 23,782,386.78; 1869: 28,476,621.78; 1870: 28,840,202.17; 1871: 34,443,894.88; 1872: 45,538,402.70; 1873: 29,339,426.39; 1874: 29,638,414.60; 1875: 29,456,216.22; 1876: 28,257,395.66; 1877: 28,137,019.08; 1878: 34,121,482.36; 1879: 50,777,174.44; 1880: 50,059,279.62; 1881: 61,245,193.95; 1882: 66,012,573.64; 1883: 65,013,665.64; 1884: 55,489,228.03; 1885: 56,102,297.49; 1886: 63,404,364.03; 1887: 70,029,101.79; 1888: 80,218,508.77; 1889: 87,654,779.11; 1890: 106,989,855.07; 1891: 125,415,251.40; 1892: 134,563,052.79; 1893: 162,000,000.00

Der neue Antrag bezüglich Beschränkung der Pensionen geht von Herr Gorath von Kentucky aus, welcher folgende Bill einbrachte: „Kein Pensionär im Dienste der Regierung soll zum Bezug von Pension für die Zeit berechtigt sein, in welcher er dasselbe Gehalt wie Andere für die nämlichen Leistungen erhält.“

Ein Steuermann und zwei Matrosen haben einen ausgezeichneten Fang gemacht, der ihnen im Ganzen vielleicht \$25,000 einbringen wird.

Die Kiderer wurden jetzt unmuthig. Sie setzten nicht viel Vertrauen in das Versprechen des Reichsministers Tomlinson, den Schatz ausbessern zu können, und manche glauben, Capitän McKay habe die „Gallia“ absichtlich weggeschickt.

Die Kiderer theilten sich in zwei Parteien, die „Kiderer“ und „Anti-Kiderer“, doch standen die einflussvolleren Leute auf Seite des Capitäns.

Als die Damen von dem Anfall hörten, waren sie sehr gefaßt. Was ihnen die meiste Sorge machte, war die Angst, die ihre Angehörigen in America an-

men, da sie ihr Schiff im Stich lassen müßten. Nach längerer Arbeit gelang es, obwohl die See hoch ging, die Leute an Bord der Bark zu bringen, worauf der erste Steuermann Laurie und zwei Matrosen der Bark sich bereit erklärten, an Bord des Schooners zu gehen und denselben nach New York zu bringen. Dies thaten sie. Nach angestrengter Arbeit gelang es ihnen, daß Wasser auszusumpfen, worauf sie unter großen Anstrengungen das Schiff wirklich in Sicherheit brachten. Das Merkwürdige an der Sache ist, daß die erschöpfte Mannschaft aus englischen Seeleuten bestand, die drei Nachfolger derselben aber Jantees waren. Schooner und Labung befinden sich in gutem Zustande.

Die Folgen der kurzfristigen Politik. Unsere Einwandererfeinde im Congress sind sonderbare Kunden. Da haben sie schon Wochen lang gegen die Einwanderung getobt, sich von Nativistenblättern ausbreiten lassen und mit Herzensfreudigkeit erzählt, was sie zu thun gedenken, um das gewaltige Uebel abzuschaffen, plötzlich aber, wie die Vertreter der europäischen Dampferlinien ihren Verkehre den neuen Verhältnissen anzupassen suchen, wüthen sie und nennen das eine stupide Drohung, eine gemeine Drohung gegen die Ver. Staaten.

Die Dampfer-Gesellschaften handeln ganz geschäftsmäßig, indem sie ihre Amerikafahrten vermindern und selbst das Einstellen der Zwischendecksbeförderung kann man ihnen nicht übel nehmen, denn einige Linien, besonders die beiden deutschen, haben dabei gewaltig Haare lassen müssen.

So eine Dampfergesellschaft kann ihre Kasse nicht zum Vergnügen den Ocean freuzen lassen, die Sache muß sich wenigstens bezahlen. Ein Schnelldampfer kostet so viel, daß Kajüten-Passagiere und Fracht-Raten nicht hinreichen, die Betriebskosten zu decken und solange noch irgendwie Aussicht ist, Zwischendecks-Passagiere nach andern Ländern, wie Canada, Brasilien und Argentinien zu befördern, werden die Dampfer-Gesellschaften sie dorthin schicken, anstatt sie in den Docks verfaulen oder verrotten zu lassen. Das ist keine Rache, sondern einfache Selbsthilfe und Nothwehr.

Die Dampfer-Gesellschaften handeln ganz geschäftsmäßig, indem sie ihre Amerikafahrten vermindern und selbst das Einstellen der Zwischendecksbeförderung kann man ihnen nicht übel nehmen, denn einige Linien, besonders die beiden deutschen, haben dabei gewaltig Haare lassen müssen.

So eine Dampfergesellschaft kann ihre Kasse nicht zum Vergnügen den Ocean freuzen lassen, die Sache muß sich wenigstens bezahlen. Ein Schnelldampfer kostet so viel, daß Kajüten-Passagiere und Fracht-Raten nicht hinreichen, die Betriebskosten zu decken und solange noch irgendwie Aussicht ist, Zwischendecks-Passagiere nach andern Ländern, wie Canada, Brasilien und Argentinien zu befördern, werden die Dampfer-Gesellschaften sie dorthin schicken, anstatt sie in den Docks verfaulen oder verrotten zu lassen. Das ist keine Rache, sondern einfache Selbsthilfe und Nothwehr.

Die Dampfer-Gesellschaften handeln ganz geschäftsmäßig, indem sie ihre Amerikafahrten vermindern und selbst das Einstellen der Zwischendecksbeförderung kann man ihnen nicht übel nehmen, denn einige Linien, besonders die beiden deutschen, haben dabei gewaltig Haare lassen müssen.

So eine Dampfergesellschaft kann ihre Kasse nicht zum Vergnügen den Ocean freuzen lassen, die Sache muß sich wenigstens bezahlen. Ein Schnelldampfer kostet so viel, daß Kajüten-Passagiere und Fracht-Raten nicht hinreichen, die Betriebskosten zu decken und solange noch irgendwie Aussicht ist, Zwischendecks-Passagiere nach andern Ländern, wie Canada, Brasilien und Argentinien zu befördern, werden die Dampfer-Gesellschaften sie dorthin schicken, anstatt sie in den Docks verfaulen oder verrotten zu lassen. Das ist keine Rache, sondern einfache Selbsthilfe und Nothwehr.

Die Dampfer-Gesellschaften handeln ganz geschäftsmäßig, indem sie ihre Amerikafahrten vermindern und selbst das Einstellen der Zwischendecksbeförderung kann man ihnen nicht übel nehmen, denn einige Linien, besonders die beiden deutschen, haben dabei gewaltig Haare lassen müssen.

So eine Dampfergesellschaft kann ihre Kasse nicht zum Vergnügen den Ocean freuzen lassen, die Sache muß sich wenigstens bezahlen. Ein Schnelldampfer kostet so viel, daß Kajüten-Passagiere und Fracht-Raten nicht hinreichen, die Betriebskosten zu decken und solange noch irgendwie Aussicht ist, Zwischendecks-Passagiere nach andern Ländern, wie Canada, Brasilien und Argentinien zu befördern, werden die Dampfer-Gesellschaften sie dorthin schicken, anstatt sie in den Docks verfaulen oder verrotten zu lassen. Das ist keine Rache, sondern einfache Selbsthilfe und Nothwehr.

Die Dampfer-Gesellschaften handeln ganz geschäftsmäßig, indem sie ihre Amerikafahrten vermindern und selbst das Einstellen der Zwischendecksbeförderung kann man ihnen nicht übel nehmen, denn einige Linien, besonders die beiden deutschen, haben dabei gewaltig Haare lassen müssen.

So eine Dampfergesellschaft kann ihre Kasse nicht zum Vergnügen den Ocean freuzen lassen, die Sache muß sich wenigstens bezahlen. Ein Schnelldampfer kostet so viel, daß Kajüten-Passagiere und Fracht-Raten nicht hinreichen, die Betriebskosten zu decken und solange noch irgendwie Aussicht ist, Zwischendecks-Passagiere nach andern Ländern, wie Canada, Brasilien und Argentinien zu befördern, werden die Dampfer-Gesellschaften sie dorthin schicken, anstatt sie in den Docks verfaulen oder verrotten zu lassen. Das ist keine Rache, sondern einfache Selbsthilfe und Nothwehr.

Die Dampfer-Gesellschaften handeln ganz geschäftsmäßig, indem sie ihre Amerikafahrten vermindern und selbst das Einstellen der Zwischendecksbeförderung kann man ihnen nicht übel nehmen, denn einige Linien, besonders die beiden deutschen, haben dabei gewaltig Haare lassen müssen.

So eine Dampfergesellschaft kann ihre Kasse nicht zum Vergnügen den Ocean freuzen lassen, die Sache muß sich wenigstens bezahlen. Ein Schnelldampfer kostet so viel, daß Kajüten-Passagiere und Fracht-Raten nicht hinreichen, die Betriebskosten zu decken und solange noch irgendwie Aussicht ist, Zwischendecks-Passagiere nach andern Ländern, wie Canada, Brasilien und Argentinien zu befördern, werden die Dampfer-Gesellschaften sie dorthin schicken, anstatt sie in den Docks verfaulen oder verrotten zu lassen. Das ist keine Rache, sondern einfache Selbsthilfe und Nothwehr.

Die Dampfer-Gesellschaften handeln ganz geschäftsmäßig, indem sie ihre Amerikafahrten vermindern und selbst das Einstellen der Zwischendecksbeförderung kann man ihnen nicht übel nehmen, denn einige Linien, besonders die beiden deutschen, haben dabei gewaltig Haare lassen müssen.

So eine Dampfergesellschaft kann ihre Kasse nicht zum Vergnügen den Ocean freuzen lassen, die Sache muß sich wenigstens bezahlen. Ein Schnelldampfer kostet so viel, daß Kajüten-Passagiere und Fracht-Raten nicht hinreichen, die Betriebskosten zu decken und solange noch irgendwie Aussicht ist, Zwischendecks-Passagiere nach andern Ländern, wie Canada, Brasilien und Argentinien zu befördern, werden die Dampfer-Gesellschaften sie dorthin schicken, anstatt sie in den Docks verfaulen oder verrotten zu lassen. Das ist keine Rache, sondern einfache Selbsthilfe und Nothwehr.

Geht nach Glaus Eggers' Saloon, "THE ARK," und Ihr werdet ein frisches Glas Bier, vorzügliches Whiskey, sowie feine Weine und Liquöre und auch die besten Cigarren erhalten.

Vorzüglichen Lundy jeden Tag. Kauft Eure Schulbücher, Schreibmaterialien und Tapeten

Mullin's Buch-Handlung. Die besten Waaren und niedrigsten Preise in der Stadt.

Mehl- & Futterhandlung Adam Krombach. Alle Sorten Weizen, Roggen, Korn und Buchweizen-Mehl, Kleie, Schrot uim.

Ferd. Duehrsen's Deutscher Saloon. 310 W. 3. Straße.

Dr. H. C. Miller. Zahn-Arzt. Office im „Independent“ Gebäude.

Gebr. Thompson. Aduokaten und Notare. Praktizieren in allen Gerichten.

Deutscher Rauchtobak. Jedes 4 Pfund Packet enthält eine Karte und für 50 solcher Karten erhält man eine achte Deutsche Pfeife wie hier abgebildet.

Zeit-Tabelle der Eisenbahnen. Union Pacific, Hauptlinie.

D. & M. R. R. Som Norden.

St. J. & G. J. R. R. Nach dem Süden.

Markt-Bericht. Regelmäßig in jeder Nummer corrigirt.

B. & M. R. R. Nach dem Süden.

Thomas Connor, Agent.