

Kollision auf See.

Von C. Benkar.

„Von gestern auf heute hat's aber gekollidert!“

„Das will ich meinen. Wir sind wenigstens um vierhundert Meilen vordräng gekommen.“

„Mehr, entschieden mehr. Rechnen Sie doch: Achtehn Knoten Fahrt mal vierundzwanzig, das wären also—wie viel sind das doch?“

„Vierhundertzweunddreißig, das ist aber zu reichlich bemessen.“

„Na, wir werden ja sehen.“

Passagiere der ersten Kajüte sind's, die so reden. Sie stehen vor dem Raucherzimmer, wo alltäglich um die Mittagsstunde auf einer Karte des atlantischen Ozeans der Schiffsort abgeleitet, sowie die in den letzten vierundzwanzig Stunden durchlaufene Entfernung angeschrieben wird. Der betreffende Offizier, der dies befragt, muß jeden Augenblick kommen; in dieser Erwartung sammeln sich an dem oberen Treppende immer mehr Neugierige und ein Jeder derselben prunkt mit seiner Schätzungsgabe.

„Vierhundertsechzig Meilen dürften es sein,“ meint ein Kaufmann, der zweimal jährlich mit fünf Riesentoffen voller Damenkonfektion über den Ozean fährt und seinen schlimmsten Konkurrenten auf einem neuen englischen Schnelldampfer unterwegs weiß. Sein Kajütennachbar, ein deutsch-amerikanischer Architekt, sagt dagegen: „Vierhundertzwanzig, keine Meile mehr.“

Das Ganze endet schließlich in eine Wette um fünf Flaschen Sekt aus. Die Namen der Wettenden und ihre Schätzungen müssen notiert werden, so viele drängen sich heran. Die Spannung steigt von Minute zu Minute, und als endlich der dritte Offizier die Entscheidung bringt, reißt man ihn fast den Hals vom Leibe.

„Wie viel? Wie viel?“

„Vierhundertfünfzig.“

Ein allgemeines freudiges „Ah!“ begrüßt die hohe Meilenzahl, nur derjenige, der am schlechtesten schätzte und den Sekt bezahlen muß, macht ein etwas saures Gesicht. Die übrigen zerstreuen sich in die Salons und an Deck, um den Wettenden die Neugier zu verlinken. Der Damenkonfektionemann blickt höhnisch nach dem englischen Dampfer hinüber, auf dem sich sein Konkurrent befindet, und der sichtlich zurückbleibt. Er überschlägt in Gedanken den Vorthell, den ihm ein mehrstündiger Vorsprung möglicher Weise bringen kann, und folgt dann dem durch die Schiffsräume klingenden Trompetensignal, das ihn zum Lunch ruft.

Eine fröhliche Tafelrunde in einem prunkvoll ausgestatteten Raume. Ein schwerer Teppich deckt den Fußboden des Salons, Decke und Wände strotzen von rothem Sammet, kostbare Holzschnitzereien, wertvolle Delgemalde. Wo nur dieser übertriebene Luxus, den vielleicht keiner der Passagiere gewohnt ist? Nun, die verschiedenen Dampferlinien suchen eben sich gegenseitig zu überbieten, außerdem reizt eine solche Umgebung zum materiellen Genuß, denn in solch prächtigen Räumen läßt man unwillkürlich den gewohnten Schoppen „Rufsch“ weg und läßt dafür gleich die sogenannte „bessere Flasche“ kommen, an der mehr verdient wird. Der ihn umgebende Luxus stärkt endlich das Sicherheitsgefühl des Reisenden; läge die Gefahr des Unterganges nahe, man würde nicht mehrere Millionen in ein solches Schiff stecken, so beruhigt sich der ängstliche Passagier.

Heute denkt freilich Niemand an ein Unglück. Seitlich, das heißt vom englischen Kanal an war's immer stürmisch, die Tisegeschichte wies große Lücken auf, doch nun ist's ja überstanden und man kann bei den Mahlzeiten das Verfallene nachholen. Und nun gar der verdiente Sekt!

„Profit! Der Wohlthäter soll leben!“ ruft ein behäbiger älterer Herr, sein Glas erhebend. Noch bevor es ausgerufen ist, sieht schon der Steward bereit, es wieder zu füllen, denn der Trunkende befragt eine erdliche Anzahl Aktien der betreffenden Dampfergesellschaft. Der „Hauptaktionär“ hat sich seinen Mitreisenden und den Schiffsbefehlshabern längst als Bevorzugter zu erkennen gegeben, und während er jetzt mit der Serviette die in seinem Schürze hängende Gebildebenen Sekttröpfchen aufwippt, sagt er halblaut zu seinem Nachbar: „Sie wissen, ich renommeire nicht, aber gewissermaßen ist es doch mein Verdienst, daß wir jetzt so schön vorwärts kommen. Ich habe nämlich gestern—im Vertrauen gesagt—dem Kapitän zu verstehen gegeben, daß es mit der seitherigen Bummelerei nicht so fortgehen könne. Wir hatten ja allerdings schlechtes Wetter und hohe See von vorn, doch wozu sind denn schließlich die neuen und neuen Maschinen da? Mein Gott, jede Stunde, die eines unserer Schiffe länger unterwegs ist, kostet uns Hunderte, von den indirekten Verlusten ganz abgesehen.—Neblig wäre es gewesen, sagten Sie? Wieher Herr, was geht mich der Nebel an? Dividenden will ich haben!“

„Und wenn die Dividendenjagd schief geht?“ fragt der Architekt, dem kein Wort entging, über den Tisch hinweg. Der Hauptaktionär zuckt die Schultern. „Ein Kapitän, der sein Schiff verliert, verliert auch seinen Posten,

das ist nun einmal nicht anders. Wir müssen ihn springen lassen, wäre er auch noch so unschuldig und tüchtig; es würde sich ihm eben Niemand mehr anvertrauen wollen. Da hat zum Beispiel vor zwei oder drei Jahren—ah, da kommt er ja: Servus, Kapitän Steffens!“

Nach einer kurzen Verbeugung nimmt der Kapitän seinen Platz am Kopfende der Tafel ein, lehnt das Nachserviren ab und greift nach dem, was gerade vor ihm steht. Der Mann sieht nicht aus, wie Einer, der sich von einem Aktionär, der ihm nichts zu sagen hat, Vorstellungen machen läßt; er weist mit dem Bemerken, das mache ihm den Kopf zu warm, den ihm angebotenen Sekt zurück, schenkt sich ein Glas Rothwein ein und wendet sich seiner jugendlichen Nachbarin zu.

„Nun essen Sie aber auch tüchtig, liebes Fräulein, daß Sie wieder Farbe bekommen. Die böse Seekrankheit hat Ihnen so arg mitgespielt.“

„Ach! ich war halb todt,“ bestätigt das junge Mädchen trübselig lächelnd, und dann sofort zu fragen, wann das Schiff wohl in New York ankommen werde?

„Ueberrnorgen Abend denke ich. Haben Sie es denn so eilig?“

Seufzend erwiderte die Gefragte: „Meinetwegen ist's nicht, aber meine Mutter ist so schrecklich nervös und verzehrt sich vor Angst, wenn sie auch nur einen Tag länger auf die Nachricht von meiner Ankunft warten muß.“

„Kein Wunder,“ bemerkte ein in der Nähe stehender Herr. „Die amerikanischen Zeitungen bezeichnen unser Schiff wahrscheinlich morgen schon als überfällig und zählen alle möglichen Unglücke auf, die uns zugefallen sein könnten.“

Inzwischen liest ein sportwüthiger Yankee aus seinem vergriffenen Taschenbuch die Zeitdauer seiner früheren Seereisen vor. Die gegenwärtige ist dagegen eine ziemlich langsame, was er in Anwesenheit des Kapitäns besonders zu betonen für zweckmäßig hält. Der Schiffsführer, der den Stid fühlt, thut, als ärgere er sich nicht, er ärgert sich aber doch, sagt kurz: „Mahlzeit!“ und verläßt den Salon.

Um so fester sitzt am Kopfende der anderen Tafel der erste Maschinen-Ingenieur des Schiffes, denn er hört es gern, was ihm seine Tischnachbar, ein Ehepaar aus San Francisco, Schmeicheleien über Leistung und Leistung der Maschine sagen. Der Californier ist mehrfacher Millionär und es wird ihm also nichts ausmachen, den Heizerpersonal ein Maß Bier zu spendieren, wozu er sich soeben die Erlaubnis ausbittet. „Es ist ja nur, damit die Leute sehen, daß man an sie denkt und es anerkennt, daß sie nicht hinter dem Engländer zurückbleiben wollen. Wir ist offengehalten selbst viel daran gelegen, bald nach New York zu kommen; ich weiß nicht, was ich darum gäbe, übermorgen den Chicagoer Vinted Express noch zu erreichen,“ fügt der Californier hinzu; damit es aber der Maschinen-Ingenieur weiß oder doch ahnen soll, setzt er den großen Solitär an seiner Uhrkette in Bewegung, dessen unvergleichlichen Glanz und Schlicht die ganze Reisegesellschaft bewundert. Ein Fürtz verleiht Orden und Ehrenzeichen; ein californischer Millionär kann sich leisten, einen Schiffsingenieur für „außergewöhnliches Einheimen“ mit einem kirchlichgroßen Diamanten zu überreichen.

Nach dem Lunch gehen die Herren in's Raucherzimmer, um Kaffee zu trinken und die Zeit mit Star- oder Potterspielen todtzuschlagen; die Damen legen sich auf dem Promenadendeck in ihre bequemen Sessel und lassen sich vom Oberdeck-Steward mit Shawls und Tüchern gegen die zunehmende Kälte verwahren. Der kühle Nordwest hat merklich aufgefrierst und der Horizont ist auch nicht mehr so klar wie vorher. Das Schiff kommt allmählich in den Bereich der Neufundlandsnebel.

Vor dem Navigationsbureau lehnt der Hauptaktionär am Geländer und betrachtet sich mit einigen Damen die Kapselreife der Medaille. Die Zwischen-deckspassagiere, auf die sie herabschauen, sind zum Theil auch vergnügt, die meisten sehen aber nach einer sechsstündigen Gefangenschaft in den unteren Schiffsräumen recht elend aus, man kann ihnen an den bleichen Gesichtern den Wunsch ablesen: wären wir doch erst drüben! Selbst die berben Bauernkinder sehen krank aus, als aber der Hauptaktionär einige bei Tisch eingesetzte Früchte und Kuchenstücke zwischen sie wirft, vergessen sie nach glücklicher Kinderart ihr Leid und raufen um die Lederbissen. Die zusehenden Damen lächeln gerührt ob der Herzensgüte des Sponsors. Ob sie wohl ahnen, daß die Dampfergesellschaft auf den überreich verpflegten Kajütenpassagieren absolut nichts verdienen, sondern ausschließlich von den „Zwischendeckern“ leben?

Der Schiffsarzt tritt hinzu und eine ältere Dame erkundigt sich nach dem Befinden der Wöchnerin, die während des vorgestrigen stürmischen Wetters in der Zwischen-deck mit einem toten Kinde niederlag. „Ich habe sie in's Krankenzimmer schaffen lassen und hoffe sie am Leben zu erhalten, vorausgesetzt, daß wir bald ankommen,“ lautet die Auskunft.

Da klatscht eine Welle gegen den Schiffsbogen und im nächsten Augenblick werden die Zwischen-deckspassagiere von einem kalten Sprühregen übergoßen. Vom Winde gejagt, gehen die Salzwassertropfen den dürftig bekleideten Leuten bis auf die Haut, Alles drängt nach der Treppe und man hört den

Seufzer: „Ach, es geht ja schon wieder los!“

Inzwischen ruht der Kapitän ein wenig, doch er kann nicht schlafen und immer wieder blinzelt er nach dem Barometer an der Wand. Die Quecksilberfäule fällt stetig; hoffentlich gelangt's, den Hafen zu erreichen, bevor das sich ansetzende Unwetter losbricht. Ja, das Schnelldampfer hat bei allen damit verbundenen Gefahren viel für sich; je kürzer die Überfahrt, desto eher find Schiff, Mannschaft und Passagiere in Sicherheit.

Er steht auf und geht zwischen den Kabinen nach mittschiffs, um auf der Kommandobrücke nach dem Rechten zu sehen. An der Küste vorüberkommend, hört er den Oberstich dem Zahlmeister klagen: „Das Reisch riecht schon etwas. Ist man über zehn Tage unterwegs, dann hat man immer seine liebe Noth, daß die Passagiere nicht die Nasen rümpfen.“ Am Großmast steht der Postbeamte, der längst mit dem Sortiren der Postfächer fertig ist, und gähnt aus Langeweile, als wollte er ein Rünftlopäcker verschlucken.

Höllisch zugig ist's auf der Kommandobrücke, es tanzen auch schon vereinzelte Schneeflocken in der Luft. Einer der wachhabenden Offiziere blickt starr voraus, der andere auf den Kompaß, ob der Steuernde auch nicht vom Kurs abweicht. Eingebend des geometrischen Axioms „zwischen zwei Punkten ist die gerade Linie die kürzeste“, wird auf modernen Schnelldampfern nach Ahtelstrichen, ja nach Graden gefeuert. Der dies vor einem Vierteltjahrs hundert verlangt hatte, wäre für toll erklärt worden.

„Gut ausgedacht da oben!“ ruft der Kapitän dem im Vornars stehenden Matrosen zu, der zum Zeichen, daß er den Befehl gehört hat, die Hand erhebt und wieder in das Schneegewitter hinausfucht. Das Schiff beginnt, da der Seegang mehr und mehr zunimmt, zu stampfen und jetzt sieht es zum ersten Mal „die Nase unter,“ wie der Seemann sagt. Der noch an Deck geliebtenen Zwischendeck schlüpfen von dem überstürzenden Wasser entsetzt nach der Treppe; hinter ihnen wird die Kule geschlossen. Da unten aber ist's fürchterlich!

Aber auch den Kajütenpassagieren wird es nachgerade ungemuthlich, beim Kartenpiel im Raucherzimmer „paßt“ Einer um den Anderen, die Damen lassen sich vom Steward oder einem seefesten Bekannten in das Damenzimmer führen. Kaum die Hälfte der Passagiere erscheint zum Dinner, und als bei der Suppe das Schiff einmal tüchtig in die See stampft, erheben sich plötzlich drei oder vier der Tischgenossen und eilen schwankenden Schrittes und bleichen Angesichts hinaus. Der Hauptaktionär reißt daraufhin einen Blick, den seine seefesten Nachbarn belachen, bis das Heulen der Dampfpeise sie plötzlich verstummen läßt.

Rebel!

Auf der Kommandobrücke hört man auch die Antwort auf das Signal; vom Steuerbord tönt's herüber, wo der englische Dampfer, dem Schall nach zu urtheilen, immer weiter zurückbleibt. „Fünf Umdrehungen weniger,“ telegraphirt der Kapitän in den Maschinenraum hinunter. Viel thut es nicht aus, denn die Schiffsschraube macht noch immer sechzig Umdrehungen in der Minute, aber der Anprall des von einer neuntausendpferdigen Maschine gegen die Wellen vorwärts getriebenen Dampfiers ist doch nicht mehr ganz so heftig. Es erscheint ohnehin ungläublich, daß die dünnen Eisenplatten standhalten, brauchen doch nur ein paar Rieten auszuspringen, um eine Katastrophe herbeizuführen.

Fast näher noch liegt die Gefahr des Zusammenstoßens mit einem entgegenkommenden Schiffe. „Am besten wird Dich vor Gefahren ein scharfer Ausguck stets bewahren,“ mahnt ein guter alter Spruch. Wenn es nur keinen Nebel gäbe und kein Sprühwasser, das der Wind vom Bug vorn über das ganze Schiff peitscht, bis über die Kommandobrücke, ja bis über den fünfzig Fuß hohen Standort des Ausguckpostens hinweg! Das Seesalz brennt, wie Feuer in den Augen und doch können sie nicht geschlossen werden.

Es ist dunkel geworden inzwischen; einem ungeheuer mit feurigen Augen vergleichen, rast das Schiff seinem Ziele zu. Einer internationalen Vordrängung gemäß, führt es an Steuerbord eine grüne, an Backbord eine rothe, in halber Masthöhe die nur für Dampfer vorgesehene weiße Toplaterne. Auch das Geseh über das Ausweichen auf See ist natürlich ein internationales und man hat die einzelnen Paragraphen in Reime gesetzt, so behält sie der Seemann besser. Der erste Paragraf lautet:

Kommt Grün und Roth voran in Sicht, Backbord das Ruder! Zeig' rothes Licht, Dann Grün an Grün und Roth an Roth, Geht Alles klar, hat keine Noth.

Das klingt doch ganz klar und ist selbst dem Voten verständlich. Aber es gibt auch andere Fälle, auf die andere Vorschriften gelten, und zum Schluß heißt es: „Wenn in besonderen Fällen keine dieser Verordnungen zweckdienlich erscheint, hat der Seemann dem jeweiligen Falle entsprechend zu handeln.“ Da sitzt der Hafen!

Abermals befehlt der Kapitän „fünf Umdrehungen weniger“ und eilt in das Navigationszimmer, sich das Salz aus den Augen zu waschen und einen Schluck Wein zu trinken. Als er wieder die Kommandobrücke besteigt, klärt die Luft sich auf und während er sich umsieht,

entfährt ihm ein Seufzer: Der englische Dampfer ist ihm inzwischen mit voller Fahrt vorbeigelaufen. Das kann ihm wieder eine schöne Nase eintragen!

Da gibt der Engländer Backbord-Ruder, um einem Segelschiffe auszuweichen. Man sieht nur die rothe Laterne des letzteren; es liegt also unter Steuerbordhals am Winde und treibt zwischen die beiden Dampfer. Um dem Engländer nicht zu nahe zu kommen, hält der Kapitän Kurs und denkt, ich komme vor dem Segler vorbei. Letzterer aber fürchtet, man sieht ihn nicht, setzt Vorlegel und fällt plötzlich ab.

„Steuerbord-Ruder; hart Steuerbord!“ ruft der Kapitän und stürzt zum Maschinen-Telegraphen. „Stopp! Voll Dampf rückwärts!“

Die Befehle werden prompt befolgt, allein es ist zu spät. Der Bug des tiefgeladenen Seglers trifft die Steuerbordseite des Dampfiers, ein Krachen und Schreien heben und dröhnen—das Unglück ist geschehen. Daß es den Niesen-dampfer am schwersten getroffen, ist keine Frage; das viel kleinere Fahrzeug hat ihm im Anprall die verhältnismäßig schwache Seite einge-drückt. Es kommt eben nur darauf an, wie der Zusammenstoß erfolgt, haben doch die Admirale Farragut und Tegetthoff mit Holzschiffen schwere Panzer in den Grund gebohrt.

Als ob ihn schwindelte, umkrallt der Kapitän das Geländer der Kommandobrücke, doch im nächsten Augenblick ist er wieder ganz Herr seiner selbst und mit fester Stimme ertheilt er seine Befehle. Da sich das Schiff bereits auf die Seite zu neigen beginnt, werden die Passagiere sofort von der Decklage verständigt und die Boote klar gemacht, während ein Offizier Nothsignale gibt. Das Segelschiff hat aber genug mit sich selbst zu thun und der englische Dampfer geht ruhig seinen Weg fort. Vielleicht sieht er die hinter ihm aufsteigenden Blaufeuer nicht, vielleicht auch hält er das Signalfisier für eine List seines Rivalen, ihm zum Umkehren zu verleiten. Alles schon dagewesen!

Die Schreckenskunde vom dem drohenden Untergang erzeugt in allen Schiffsräumen eine juddelnde Panik. Halb-bekleidete Männer, Frauen und Kinder rennen schreiend durcheinander, die aus ihrer Kule hervortretenden Zwischendeck führen das Promenadendeck, wo die Boote hängen, und drohen in dem Wahne, die Kajütenpassagiere würden gerettet, sie selbst aber wolle man ertrinken lassen, mit Gewalt. Die Gattin des californischen Millionärs bietet für ihre Rettung zwei Hände voll Juwelen aus, darunter auch die Uhrkette ihres Mannes mit dem runderbaren Solitär—vergebens. Ein Herr verlangt vom Ober-Steward unter Verwahrung auf seine Eigenschaft als Hauptaktionär eine Korsettje, obwohl er schon eine umgeschlakt hat.

Das Schiff liegt schon so schief, daß nur die Backbordboote zu Wasser gebracht werden können, eines derselben sinkt wegen Ueberfüllung, zwei andere fentern. Während ein viertes und fünftes abstoßt und fortrudert, gelst ein hundertstimmiger Todessehrei durch die Sturmnacht. Als der englische Dampfer eine Stunde später endlich doch noch umkehrt, findet er nichts mehr zu thun, als die halberstarrten Anfsen der von der wilden See umhergeworfenen Boote aufzunehmen.

Verbreitet dann der Telegraph die Nachricht von einer solchen Katastrophe, wie er dieser Tage die erschütternde Trauerbotschaft vom Untergang der „Elbe“ durch die Welt trug, dann folgt dem Bedauern der armen Opfer also bald die entrüstete Frage: „Wie so etwas nur vorkommen kann? Da ist gewiß wieder das unsinnige Schnelldampfen an dem Unglück schuld.“

It aber dieses Schnelldampfen nicht eine unabwiesbare Forderung unserer Zeit, ja unserer Selbst?

Interessante Auswanderungs-Statistik. Nach einer von der Polizeibehörde in Hamburg veröffentlichten Uebersicht wanderten im Jahre 1894 über den dortigen Hafen zusammen 38,827 Personen aus, von denen 21,597 männlichen und 17,230 weiblichen Geschlechtes waren. Ueber 10 Jahre alt waren 17,848 männliche und 13,719 weibliche Auswanderer, im Alter von 1 bis 10 Jahren standen 2963 Knaben und 2898 Mädchen und unter 1 Jahr alt waren 696 männliche und 703 weibliche Auswanderer. Es wanderten 12,871 männliche und 5987 weibliche Personen aus, während die übrigen 627 Familien bildeten. Mit 477 Auswandererschiffen gingen 34,821 Auswanderer direkt über Hamburg, mit 245 Auswandererschiffen 4066 Auswanderer indirekt. Zur Auswanderung wurden im vorigen Jahre 720 Dampfischiffe und 2 Segelschiffe in Gebrauch genommen. Es kamen aus dem Königreich Preußen 5850 männliche und 5015 weibliche, aus dem übrigen Deutschland 3050 männliche und 2382 weibliche, aus fremden Staaten 12,607 männliche und 9923 weibliche Auswanderer. Es gingen nach den Ver. Staaten 17,309 männliche und 14,692 weibliche Auswanderer, nach dem übrigen Amerika 6710, nach Afrika 950, nach Asien 120 und nach Australien und Polynesien 37 Auswanderer. Im Jahre 1885 betrug die Zahl der Auswanderer 69,403, 1886 88,633, 1887 71,007, 1888 88,734, 1889 74,343, 1890 99,350, 1891 144,382, 1892 108,820, 1893 58,876.

Haus- und Landwirtschaft

Gegen das Kosten der Nagelein in Spalten und Gartenzäunen, die den Witterungseinflüssen sehr stark ausgesetzt sind, wird als sicheres Mittel empfohlen, die Nägel vor dem Gebrauche bis zum Rothglühen zu erhitzen und dann sofort in kaltes Leinöl zu werfen.

Geronnene Milch. Geronnene Milch macht man wieder verwendbar, wenn man derselben, je nach dem Grade, in welchem dieselbe geronnen ist, eine oder einige Messerspitzen voll kostbares Kali (das ist gereinigte Potassa) hinzusetzt, damit ordentlich mischt und dann aufkochen läßt.

Schutz der Spiegel in feuchten Wohnungen. Ein guter Schutz ist das Ueberziehen der Rückseite der Spiegel mit Zieppapier, das fest aufgelegt wird. Wenn die feuchte Luft nur in eine Spalte hineinziehen kann, so bekommt der ganze Spiegel Flecke, die nicht wieder zu entfernen sind.

Schornsteinbrände zu verhüten. Derartige Brände entstehen durch den Ruß, der sich darin ansammelt. Ein Mittel dagegen ist das häufige Auskehren. Aber man kann die Rußansammlung von vornherein verhüten, indem man beim Mauern des Schornsteins dem Mortel etwas Salz zusetzt. Dieses saugt Wasser aus der Luft an, macht die Schornsteinwände feucht, und der Ruß setzt sich darum nicht so leicht an, oder fällt wenigstens bald zu Boden, wo er leicht herausgenommen werden kann.

Heißes Wasser gegen Verrenkungen und Verstauchungen. Man halte den verstauchten Theil 15 oder 20 Minuten lang in Wasser, welches so warm sein soll, als man es aushalten kann. In gewöhnlichen Fällen werden dann die Schmerzen sich allmählig legen. Heißes Wasser, mittelst eines Tuches aufgelegt, ist ein ausgezeichnetes Mittel gegen Nerven-schmerzen und Seitenstechen. Bei Brandwunden und Verbrühungen wende man Tücher an, welche gut in kühlem Alaumwasser gesättigt sind, und halte die wunden Theile gegen die Verhärung mit der Luft bedeckt.

Wäsche im Winter. Die gefährlichste Gefahr der feuchten Wäsche auf der Leine werden kann, hat wohl schon manche junge Hausfrau zu ihrem Schmerze erlebt. Ich selbst habe früher mit heißen Thränen ein gutes Tisch Tuch beneidet, welches, gefroren von der Leine abgenommen, in der Mitte zerbrach, so daß es völlig unbrauchbar wurde. Diese Gefahr beseitigt man leicht und einfach, wenn man dem letzten Spülwasser eine Hand voll Kochsalz beifügt und dasselbe gut darin löst. Darnach kann man es wagen, selbst bei starkem Froste die Wäsche im Freien aufzuhängen.

Die Backöfen der alten Römer glichen den jetzt gebräuchlichen fast vollständig. Ein wohlgehaltenes Exemplar derselben wurde vor wenigen Jahren bei den Ausgrabungen in Pompeji aufgedeckt. Es enthielt mehrere verrostete Brodlaibe, auf denen der Name des Backers zu lesen und auch zu ersehen war, welche Art Mehl zu ihrer Herstellung gedient hatte.

Die Leibe in Pompeji wogen noch nicht ganz ein Kilogramm und waren gequält, um sie leicht in acht gleiche Stücke brechen zu können.

Ein großartiger Zukunftsplan.

Eine Eisenbahnverbindung zwischen Amerika und Europa herzustellen ist ein Gedanke, der neuerdings wieder aufge-taucht ist. Der Anlaß zu der Idee darf in dem Umstande gesehen werden, daß die russische Regierung den Bau der großen Sibirischen Eisenbahn in Angriff genommen hat und derartig energisch betreibt, daß der ganze Schienenweg, anstatt wie im Vorschlage vorausgesetzt ist, im Jahre 1904, schon im Jahre 1901 fertiggestellt werden soll. Die Eisenbahn, welche Sibirien, also die ganze nördliche Hälfte Asiens durchkreuzt und den Ural an seinem südlichen Abhange überschreitet, führt vom Wladimiroff, dem russischen Kriegshafen am Stillen Ocean nach dem europäischen Rußland und weiter nach Deutschland. Dieser Umstand hat unsere allezeit fröhlichen Landleute auf den Gedanken gebracht, mit Hilfe der sibirischen Bahn eine direkte Verbindung zwischen Amerika und Europa herzustellen.

Zu diesem Zwecke soll eine neue Eisenbahn von Chicago nach Alaska gebaut werden. Es wären alsdann die beiden Schienenwege New York-Alaska und Wladimiroff-Berlin fertiggestellt und es bliebe nur noch die Strecke zwischen Alaska und Wladimiroff. Diese Strecke wird durch die Gewässer der Behringsstraße ausgefüllt, die das Behringsmeer mit dem nördlichen Eismeer verbindet und an ihrer schmälsten Stelle eine Breite von 50 Meilen hat. Dieser Punkt soll nun für den Uebergang der berechneten Eisenbahn gewählt werden. Da die Behringsstraße in der langen Winterzeit mit Eis bedeckt ist, so muß von der üblichen Ueberführung des Eisenbahnzuges mittels Fährvorrichtung Abstand genommen werden, dagegen soll die Behringsstraße überbrückt oder, was wahrscheinlicher ist, unter derselben ein Tunnel errichtet werden. Man wird alsdann mit direktem Tided und ohne Umwegen die Eisenbahnfahrt von New York nach Petersburg oder einer anderen

Hauptstadt Europas zurücklegen können, ohne den Fährlichkeiten einer Seereise ausgesetzt zu sein, welche viele Reisende noch immer fürchten. Es sind das Pläne, deren Ausführung wohl noch in weiter Ferne liegt.

Chicago's „Home Saloon.“

Am Freitag wurde in Chicago, Ill., eine Zweigstelle von dem Menschenfreund und Wohlthäter Bischof Samuel Fallow gegründete Volks-Institut für Obdachlose in dem Haus No. 155 Washington Straße eröffnet. Das Lokal führt den merkwürdigen Namen „Home Saloon“. Geistige Getränke und Eisgareten sind auf das Strengste verpönt, dagegen giebt es für die Obdachlosen „Rootbeer“, Kaffee, Brod und Gebäck aller Art, sogar Cigarren werden vertheilt. Es war dem Bischof vornehmlich darum zu thun, einen Ersatz für das Bier zu schaffen, und da kam „dem Seelsorger“ der glückliche Gedanke, Weibier zu verzapfen. Der Besuch des neuen Lokals war ein außerordentlich zahlreicher und das Weibier ging mit rasender Geschwindigkeit ab.

Nun ereignete es sich aber, daß die Nachricht von dem Verzapfen von Weibier in dem „Home Saloon“ das Bundessteueramt erreichte, und einige Beamte suchten den Platz auf, um den Bischof mitzutheilen, daß Weibier zu den alkoholischen Getränken zählt, da es acht Prozent Alkohol enthält, und zum Verkauf desselben eine Lizenz erforderlich ist. Infolge dieser Mitteilung mußte der Weibierverkauf eingestellt werden.

Trotzdem hat sich das neue Lokal als ein großer Erfolg erwiesen. Für eine fähigende Mahlzeit, bestehend aus Fleisch, Bohnen und Kartoffeln mit Butter und Brod, werden zehn Cents verlangt. Während des Tages wurden gegen 200 Personen befriedigt. Der „Home Saloon“ hat auch mehrere Zimmer, in welchen sich die Kunden ausruhen können. Als Gehäulen in dem Lokal waren L. J. O'Brien, früher Präsident der Clerks-Union, R. L. Newman, ein Hotel-Oberkellner, George Wilson und verschiedene Angestellte der bekannten Wirtschaften von Hannah-Hogs und Chapin-Gore thätig, als Koch machte sich George Brown, der Koch des Dampfiers „Virginia“ von der Goodrich Linie, nützlich. Durch weitere Beiträge soll es ermöglicht werden, den Obdachlosen auch einen Unterkunf für die Nacht zu verschaffen.

Am Donnerstag den 14. März habe ich etwa 1000 Puffel Safer, 60 Tonnen Heu und eine Quantität Stroh zu verkaufen, auf 7 Monate Zeit gegen Notizen mit guter Sicherheit. Verkauf beginnt 10 Uhr Vormittags.

John Henry Steinbad,
6 Meilen südlich von Grand Island.

Budlen's Arnica Salbe.

Die beste Salbe in der Welt für Schnitte, Querschnitte, Wunden, Geschwüre, Salzfrost, Ausflog, geprüngene Hände, Froißbeulen, Flechten, Hühneraugen, und alle Hautkrankheiten und heilt sicher Hämorrhoiden oder braucht nicht bezahlt zu werden. Garantie: Zufriedenheit zu geben oder keine Bezahlung verlangt. 25c. die Schachtel, bei M. B. Buchheit.

Am Donnerstag den 14. März habe ich etwa 1000 Puffel Safer, 60 Tonnen Heu und eine Quantität Stroh zu verkaufen, auf 7 Monate Zeit gegen Notizen mit guter Sicherheit. Verkauf beginnt 10 Uhr Vormittags.

John Henry Steinbad,
6 Meilen südlich von Grand Island.

Budlen's Arnica Salbe.

Die beste Salbe in der Welt für Schnitte, Querschnitte, Wunden, Geschwüre, Salzfrost, Ausflog, geprüngene Hände, Froißbeulen, Flechten, Hühneraugen, und alle Hautkrankheiten und heilt sicher Hämorrhoiden oder braucht nicht bezahlt zu werden. Garantie: Zufriedenheit zu geben oder keine Bezahlung verlangt. 25c. die Schachtel, bei M. B. Buchheit.

Am Donnerstag den 14. März habe ich etwa 1000 Puffel Safer, 60 Tonnen Heu und eine Quantität Stroh zu verkaufen, auf 7 Monate Zeit gegen Notizen mit guter Sicherheit. Verkauf beginnt 10 Uhr Vormittags.

John Henry Steinbad,
6 Meilen südlich von Grand Island.

Budlen's Arnica Salbe.

Die beste Salbe in der Welt für Schnitte, Querschnitte, Wunden, Geschwüre, Salzfrost, Ausflog, geprüngene Hände, Froißbeulen, Flechten, Hühneraugen, und alle Hautkrankheiten und heilt sicher Hämorrhoiden oder braucht nicht bezahlt zu werden. Garantie: Zufriedenheit zu geben oder keine Bezahlung verlangt. 25c. die Schachtel, bei M. B. Buchheit.

Am Donnerstag den 14. März habe ich etwa 1000 Puffel Safer, 60 Tonnen Heu und eine Quantität Stroh zu verkaufen, auf 7 Monate Zeit gegen Notizen mit guter Sicherheit. Verkauf beginnt 10 Uhr Vormittags.

John Henry Steinbad,
6 Meilen südlich von Grand Island.

Budlen's Arnica Salbe.

Die beste Salbe in der Welt für Schnitte, Querschnitte, Wunden, Geschwüre, Salzfrost, Ausflog, geprüngene Hände, Froißbeulen, Flechten, Hühneraugen, und alle Hautkrankheiten und heilt sicher Hämorrhoiden oder braucht nicht bezahlt zu werden. Garantie: Zufriedenheit zu geben oder keine Bezahlung verlangt. 25c. die Schachtel, bei M. B. Buchheit.

Am Donnerstag den 14. März habe ich etwa 1000 Puffel Safer, 60 Tonnen Heu und eine Quantität Stroh zu verkaufen, auf 7 Monate Zeit gegen Notizen mit guter Sicherheit. Verkauf beginnt 10 Uhr Vormittags.

John Henry Steinbad,
6 Meilen südlich von Grand Island.

Budlen's Arnica Salbe.

Die beste Salbe in der Welt für Schnitte, Querschnitte, Wunden, Geschwüre, Salzfrost, Ausflog, geprüngene Hände, Froißbeulen, Flechten, Hühneraugen, und alle Hautkrankheiten und heilt sicher Hämorrhoiden oder braucht nicht bezahlt zu werden. Garantie: Zufriedenheit zu geben oder keine Bezahlung verlangt. 25c. die Schachtel, bei M. B. Buchheit.

Am Donnerstag den 14. März habe ich etwa 1000 Puffel Safer, 60 Tonnen Heu und eine Quantität Stroh zu verkaufen, auf 7 Monate Zeit gegen Notizen mit guter Sicherheit. Verkauf beginnt 10 Uhr Vormittags.

John Henry Steinbad,
6 Meilen südlich von Grand Island.

Budlen's Arnica Salbe.

Die beste Salbe in der Welt für Schnitte, Querschnitte, Wunden, Geschwüre, Salzfrost, Ausflog, geprüngene Hände, Froißbeulen, Flechten, Hühneraugen, und alle Hautkrankheiten und heilt sicher Hämorrhoiden oder braucht nicht bezahlt zu werden. Garantie: Zufriedenheit zu geben oder keine Bezahlung verlangt. 25c. die Schachtel, bei M. B. Buchheit.

Am Donnerstag den 14. März habe ich etwa 1000 Puffel Safer, 60 Tonnen Heu und eine Quantität Stroh zu verkaufen, auf 7 Monate Zeit gegen Notizen mit guter Sicherheit. Verkauf beginnt 10 Uhr Vormittags.

John Henry Steinbad,
6 Meilen südlich von Grand Island.

Budlen's Arnica Salbe.

Die beste Salbe in der Welt für Schnitte, Querschnitte, Wunden, Geschwüre, Salzfrost, Ausflog, geprüngene Hände, Froißbeulen, Flechten, Hühneraugen, und alle Hautkrankheiten und heilt sicher Hämorrhoiden oder braucht nicht bezahlt zu werden. Garantie: Zufriedenheit zu geben oder keine Bezahlung verlangt. 25c. die Schachtel, bei M. B. Buchheit.

Am Donnerstag den 14. März habe ich etwa 1000 Puffel Safer, 60 Tonnen Heu und eine Quantität Stroh zu verkaufen, auf 7 Monate Zeit gegen Notizen mit guter Sicherheit. Verkauf beginnt 10 Uhr Vormittags.