

Der Remsthal-Bote.

Amts- und Intelligenz-Blatt für den Oberamtsbezirk Waiblingen.
Mit der Wochenbeilage: „Deutsches Unterhaltungsblatt“.

Erscheint wöchentlich 4mal: Dienstag, Donnerstag, Freitag und Samstag. Preis: vierteljährlich in Waiblingen bei der Expedition 90 Pfg. frei ins Haus geliefert 1 Mk., durch die Post bezogen: im Oberamtsbezirk Waiblingen 1 Mk. 20 Pf., außerhalb desselben 1 Mk. 40 Pf. Einrückungsgebühr in Waiblingen und den Amtsbezirken für die 3spaltige Garnanzzeige oder deren Raum 6 Pf., auswärts 9 Pf.

Nr. 26.

Freitag den 16. Februar 1883.

44. Jahrgang.

Amtliche Bekanntmachungen.

Waiblingen.

Bekanntmachung.

Laut Nachricht des R. Oberamt Schorndorf ist die Abhaltung des Viehmarkt in Winterbach am 27. d. Mts. wegen Ausbruchs der Maul- und Klauenseuche in diesem Ort eingestellt worden.
Den 15. Februar 1883. R. Oberamt. Schäzler.

Revier Winnenden.

Stangen- und Brennholz-Verkauf.

Am Freitag den 23. d. Mts. aus dem hinteren Ruitrain und Brenterrain wiederholt mit ermäßigtem Ausbot: 6640 Fichtenstangen von 5—7 m Länge; ferner aus dem Brenterrain: Km.: 41 buchene, 16 birchene und aspene, 24 forchene Prügel, 2810 buchene und 460 gemischte Stangenwellen, 30 Loose gemischtes Stangenreisig. Zusammenkunft Morgens 9 Uhr im Brenterrain auf der obern Planie (nächst Stöckenhof).

Reichenberg, den 14. Febr. 1883.

R. Forstamt.
Bachtler.



Bau-Akkord.

Auf dem Bauamt dahier wie bei den Bahnmeistereien in Waiblingen und Gmünd sind nachstehende Kostenvoranschläge nebst Bedingungen zur Einsicht aufgelegt:

- 1) für die Unterhaltung sämtlicher Gebäude im Jahr 1883 der Strecke Cannstatt—Unterböbingen,
- 2) desgl. für die Unterhaltung des Bahnkörpers, der Straßen, Zufahrten, Einfriedigungen etc. nebst deren Zubehörenden.

Offerte auf die zur Veraccordinung geeigneten Arbeiten sind — nach den unter Ziffer I. und II. bemerkten Ueberschlägen getrennt — bis längstens Samstag den 24. Februar d. J. schriftlich, versiegelt und portofrei sowie in Prozenten des Voranschlags ausgedrückt (worunter auch die in den Ueberschlägen für jede Arbeitsgattung ausgesetzten Tagelöhne inbegriffen sind) hier einzureichen.

Die Auswahl unter den Offerten bleibt unbedingt vorbehalten.

Schorndorf, den 11. Februar 1883.

R. C.-Betriebsbauamt.
Wundt.

Privat-Anzeigen.

Waiblingen.

Geschäfts-Gröpfung.

Ich beehre mich dem geehrten Publikum anzuzeigen, daß ich von heute an im Hause der Wittwe Laupert neben der kleinen Kirche 1 Treppe hoch mein

Haarschneide-, Rasir- und Frisir-Geschäft

eröffnet habe.

Auch werden von ausgelämmten Haaren Zöpfe und alle Haararbeiten prompt und billig angefertigt.

Hochachtungsvoll

J. Heldt.

Neustadt.

Delonom Georg Häfner hat ein halb-englisches



Mutterschwein

zum zweitenmal trüchtig; ebenso zwei schöne

Läufer-Schweine

zu verkaufen.



Waiblingen.

Samstag u. Sonntag



Mehel-

Suppe,



wozu freundlich einladet

D. Schätze.

Waiblingen.

Ungefähr 1/2 Morgen

Acker

womöglich in die Brach kommend wird zu kaufen oder zu pachten gesucht.

Von wem? sagt die Redaktion.

Bremen.



Amerika.

Die Dampfschiffe des Norddeutschen Lloyd in Bremen fahren regelmäßig Mittwochs und Sonntags nach

Amerika.

Passagierverträge schließen ab:

Die Haupt-Agentur des

Norddeutschen Lloyd

Johs. Rominger, Stuttgart,

oder dessen Agenten

Im. Schffel, Waiblingen.

Carl Feil, Schorndorf.

Paul Schwarz, Winnenden.

Turn-Verein Waiblingen.

Nächsten

Samstag den 17. Februar

Abends 8 Uhr

„gesellige Unterhaltung“


bei Mitglied

Korn zum „neuen Bahnhof“.

Kunstvereinslotterie

zu Gunsten der Hagelbeschädigten Württembergs und der durch Ueberschwemmung Beschädigten Tirols.

Ziehung heute Donnerstag 15. Februar


Loose á 1 Mk.

sind noch zu haben bei

C. J. Buck.

Waiblingen.

Mein Lager in

Erbsen, Bohnen u. Linsen

bringe ich in empfehlende Erinnerung.

Besonders mache ich auf eine Parthie neue gutkochende

Bellerlinsen

per Pfund á 18 Pf. aufmerksam, bei Abnahme von größeren Quantitäten entsprechend billiger.

Gottlob Weiss.

Seeamtsverhandlung über die Katastrophe der „Cimbria“.

Hamburg, 13. Febr. Nach Wiederaufnahme der Verhandlung erfolgt zunächst die Vernehmung *Renne's* des Direktors der Packetfahrtgesellschaft. Derselbe gibt an, niemals seien den Kapitänen Prämien gezahlt, auch existirten keine Vorschriften über die Zeit binnen welcher sie den Hafen erreichen mußten. Die Erklärungen des Zeugen *Dswalds* besagen: Gegen Mittag erhielt die Gesellschaft die telegraphische Nachricht von einer Collision des „Sultan“. Um 6 Uhr wurde gemeldet, ein Clousschiff sei vom „Sultan“ gefunden, das der „Cimbria“ gehörig sei. Nach 8 Uhr traf die korrekte Nachricht durch den geretteten Offizier Sprud ein. Der Zeuge beschwört seine Aussage.

Von besonderer Wichtigkeit ist das eingegangene Gutachten seitens des Schiffsbauemeisters *Henry Snowman* und des Kapitäns *Joh. Meistorff*, der sonst als Beisitzer des Seeamts und diesmal als Dolmetscher fungirt, welche verlesen und erläutert werden. Die technischen Details muß ich hier weglassen, zumal sich ihr hauptsächlichster Theil ohne die technischen Details wiedergeben läßt. Eine große Zahl von Kollisionssplintern, bestehend aus einem verbogenen Messingrahmen eines Seitenfensters nebst Verschlussbedeckel, zerbrochenen Deckel, eisernen Haken, außerdem 6 großen eisernen Schiffstheilen, einer Stapelbank, mehreren Brettern u. s. w., welche sämmtlich theils vom Sultan theils von der Cimbria herrühren, lag den Herren vor. Außerdem nahmen sie am Montag, den 22. Januar eine Ocularinspektion des Sultan vor, über welche sie sich sehr eingehend äußern.

Das Resultat ist wichtig und sei daher so, gut es telegraphisch geht, skizzirt. Das Vordertheil des Schiffes war durch Kollision stark beschädigt. Auf dem Backdeck war die starke hölzerne Aufklopfung, eisernes Geländer und Stützen, der gußeiserne Pollard u. s. w. sämmtlich beinahe über Deck abgebrochen. Das Bugspriet war abgerissen, das ganze vordere Deck von seiner Verbindung mit den Seiten des Schiffes losgerissen und beträchtlich nach oben gehoben. Unter diesem Deck befand sich das Logis der Mannschaft, welches ein vollständiges Wrack geworden war. Die sehr starke gußeiserne Ankerklüse an Steuerbordseite war gänzlich in unzählige Stücke gebrochen und das innere Ende derselben senkrecht durch das Backdeck nach oben getrieben, die Ankerklüse an Backbordseite war dagegen in der Mitte durchgebrochen, das innere Ende theilweise nach oben durch das Deck gestoßen, während die äußere Hälfte desselben noch unbeschädigt mit seiner Flansche in den Schiffsplatten befestigt saß. Zwischen diesen gebrochenen Stücken bemerkten wir hauptsächlich ein größeres Stück Eisenplatte, welches sich beinahe aufrecht auf der Steuerbordseite des „Sultan“ befand und zwar mit seiner schwarz gemalten Außenseite nach Steuerbord stand. Die Position und die Bruchenden der Platten lassen vermuten, daß dieses Stück durch die vorwärts gehende Bewegung der beiden Schiffe während der Kollision erst nach innen gestoßen und dann beim Rückwärtsarbeiten nach der Kollision herausgebrochen und sich so theilweise herumgedreht haben muß.

Dann folgt die Beschreibung der Steuerbordseite des „Sultans“, des *Stevens*. Aus Allem erhalten die Sachverständigen die Ueberzeugung, daß die Platten zwischen Backdeck und Logisdeck durch das bedeutend stärkere Hauptdeck eines größeren und höherliegenden Schiffes durchbrochen sind und der darunter befindliche Steven des „Sultan“ in den Körper des anderen Schiffes eingedrungen ist.

Sie erklären schließlich nach bester Ueberzeugung, daß diesen Erfahrungen zufolge bei der Kollision ziemlich bedeutende Kräfte gewirkt haben müssen.

Ob diese durch Dampfkraft allein oder durch Wind und Wetter, oder alle drei Faktoren zusammen erzeugt worden sind, können sie nicht konstatiren, glauben aber, daß eine Fahrgewindigkeit von ungefähr 8—10 Seemeilen existirt haben muß, um derartige Beschädigungen zu bewirken.

Dem Gutachten sind ausführliche Erläuterungen und vielfache Skizzen beigegeben.

Der hierauf vorgeschickte Zeuge, Marine-Inspektor der Packetfahrt-Gesellschaft *Panne* erklärt: Ob die Standrolle vor oder gleich nach Antritt der Reise geübt wird, ist Sache des betreffenden Kapitäns. Ueber die Mandirfähigkeit existiren Berichte bei einigen Schiffen, bei anderen nicht; es sei dies Sache der Deck-Inspektoren. Die Schnelligkeit sei bei der langsamsten Fahrt keine feststehende, da dies von dem Befehl des Kapitäns an den ersten Maschinisten abhängig sei. Die geringste Zahl der Umdrehungen der Maschine sei 20, bei Hilfsdampf 10 in der Minute. Die Schiffe der Gesellschaft führen zwei Signalkanonen. Auch die „Cimbria“ wird solche gehabt haben. Ueber das Schließen der Schotten bei Inseegeben oder Nebeltritt besteht keine Spezial-Ordre: das ist die Sache des Kapitäns. Das Schiff hatte neun Schotten und ein Kollisionsschott. Das 3., 4. und 8. Schott reichte bis zum Hauptdeck, das 5., 6., 7. und 9. Schott bis zum Zwischendeck, das 2. bis zum Unterdeck. Die Schotten im unteren Raum hatten Schiebethüren, das 3. 4. und 8. im Zwischendeck hatten auschlagende Thüren, die wasserdicht sein sollen; ob sie es waren, ist dem Zeugen unbekannt, da er dieselbe nicht probirt. Zeuge wird beerdigt.

Spruth, Offizier der „Cimbria“, gibt eine Beschreibung der Abfahrt von Hamburg. Sie mußten des dichten Nebels wegen bald vor Anker gehen. Gingen am 16. Morgens von der Elbe weiter, lagen bei *Bunshausen* fest und wurden erst um 5 Uhr Nachmittags unter Assistenz der „Hansa“ flott. Um 7 Uhr wurde *Cuxhaven* passiert. Bis gegen Mitternacht war feuerstichtige Luft, zu welcher Zeit Zeuge die Wache an den ersten Offizier *Carlowa* abgab und zur Koje ging. Sie bekamen das Feuerschiff „Weser“ nicht in Sicht. Um 2 Uhr erwachte ich durch starkes knatterndes Geräusch. Vierter Offizier *Boß* kam und sagte mir, wir seien angerannt. „Cimbria“ läuft langsam 5—6 Meilen, steuert aber dabei schon sehr schlecht. Zeuge eilte an Deck und leitete die Aussetzung der Boote, da eines derselben vor Fertigmachung voll Menschen war, suchte Zeuge diese mit dem Beil herauszutreiben. Beim Setzen in Wasser kenterte es sofort. Ein anderes, voll besetzt sei gleichfalls getentert. Darauf machte er ein Boot frei, in welches nur 3 Frauen und 1 Kind kamen — vermutlich ist dieses dasjenige Boot, welches, mit 4 Personen besetzt von den in der Tafelage Geretteten angeblich vom „Sultan“ ausgefetzt sein soll. An Deck herrschte ein fürchterlicher Tumult. Er erreichte schließlich nach Sinken der „Cimbria“ vom Wasser fortgetragen Boot 7. Der Dampfer mit welchem wir in Kollision waren, war verschwunden. Beim Bootesfreimachen hatte ich sein weißes und rothes Licht gesehen. Ich wurde durch Rufe der Passagiere „da ist Hilfe!“ auf ihn aufmerksam. Das Uebrige über Aufnahme an Bord der „Theta“ ist bekannt. Zeuge beschreibt dann die Schotten der „Cimbria“. Nach seiner Ansicht sind wasserdichte Schotten im Nothfall nur dann von Nutzen, wenn sie so widerstandsfähig konstruirt sind wie die Außenhaut des Schiffes.

Darauf folgt die wichtigste Aussage:

Zeuge *Boß*, Steuermann der „Cimbria“, kam um 12 Uhr auf Wache. Anfangs war feiner Strichregen, dann trockene aber dicke Luft. Vorklumsfeuer, welches wir peilen sollten, kam um 1 1/2 Uhr nicht in Sicht — Zeit ist deutsche Zeit, während die Engländer nach englischer aussagen. Die Maschine wurde auf halbe Kraft gestellt und die vorschrittmäßigen Nebelsignale gegeben. Der Nebel wurde immer stärker. Etwa vor 2 Uhr wurde ich durch drei Piffe des Kapitäns auf die Kommandobrücke gerufen, wo ich den Auftrag zum Lothen erhielt. Beim Einholen des Lothes glaubte ich, daß die „Cimbria“ langsam gehe. Um 1 Uhr hatte ich 1 1/2 Meilen geloggt. „Cimbria“ läuft halber Kraft neun bis zehn Meilen und langsam 5—6 in der Stunde. Ich lothete glaub ich 15 Faden. Als ich dieses Resultat sagte, rief der Ausguck etwas. Ich blickte darauf unwillkürlich vorwärts — ich stand an Backbordseite — und sah ein weißes Licht 1 1/2—3 Strich über Backbordbug. Ich rief, da ist ein Licht, im selben Augenblick sah ich auch ein grünes Licht, unter dem weißen, dessen Entfernung ich auf 300 Mtr. von der „Cimbria“ schätze. Auf dem Gegendampfer hörte jetzt Stimmen. Ich sah die Unvermeidlichkeit einer Kollision, rannte zur Hinterkappe und rief den 2. und 3. Offizier

herauf. Beim Rufen, oder kurz nachher, es kann beides der Fall sein, erfolgte die Kollision. Dann eilte ich zur Brücke und sah den Gegendampfer an unserer Backbordseite beinahe von vorne. Vom Erblicken des weißen Lichtes bis zur Kollision verstrich höchstens eine Minute. Weiteres über Aussehen der Bote unwesentlich.

Steuermann Heydorn wurde durch die Kollision geweckt. Sah, als Boot 7 zu Wasser kam, das Taglicht und das rothe Licht des Gegendampfers. Darauf sah und hörte er nichts mehr von demselben.

Zweiter Maschinist Koopmann. Kam um 12 Uhr auf Wache im Maschinenraum. Maschine ging mit voller Kraft. Von 1 Uhr 30 Minuten an halbe Kraft, machte 45 Umdrehungen in der Minute und wurde allmählig auf 60 Pfd. Dampfspannung reduziert. Um 2 Uhr 5 Minuten wurde die Maschine auf Telegraphenkommando auf langsam gestellt und machte dann 85 Umdrehungen in der Minute. Um 2 Uhr 10 Min. wurde die Maschine gestoppt, das letzte Kommando, welches ich an die Tafel schrieb. Um 2 Uhr 12 Min. höchstens erfolgte die Kollision. Es wurde noch einmal vorwärts kommandirt, aber so schnell darauf wieder „stopp“, daß das erstere Kommando nicht mehr ausführbar war. Sofort nach dem Zusammenstoß kamen die übrigen Maschinisten zum Zeugen. Der erste Maschinist beorderte, die Bilgen-Schleusen zu öffnen und Pumpen anzusetzen, doch war kein Wasser in der Bilge, es strömte aber durch eine Decköffnung neben den Rohrleitungen ein und drang in die Maschine, Zeuge öffnete die Dampfventile der Feuerthüren, um eine Explosion zu verhüten. Als er an Deck kam, herrschte große Verwirrung. Das Schiff zeigte starke Schlagseite nach Steuerbord, die immer zunahm. Der Zeuge kletterte an der Schiffseite heraus und rettete sich in Boot 7, worauf das Schiff sank. Sah kein Licht.

Der Maschinenassistent Sauerbrey hatte zur Zeit der Kollision die Wache im Maschinenraum. Dieselben Aussagen über die Gangeart der Maschine wie Koopmann. Nur gibt er den Zeitraum von „stopp“ bis zur Kollision auf ungefähr 5 Minuten an. Seine übrigen Aussagen sind ohne Interesse.

Steward Thuron hat den Passagieren die Schwimmgürtel gezeigt bei der Kollision, vorher nicht! Eine schriftliche Instruktion bestehe hierüber nicht.

Schiffsjunge Rehm, der auch bei der Strandung des „Herder“ zugegen war, erzählt seine Rettung. Johannsen hat das Licht des „Sultan“ gesehen. Harrer hat über der Schraube geschlafen und wurde durch den plötzlichen Stillstand derselben geweckt. Andres sagt nichts Wesentliches aus.

Ausgucksmann Alex. Andersen erklärte, wenn er ausgesagt habe, die „Cimbria“ sei durch Backbordrunder nach Steuerbord abgefallen, so habe er dieses gefolgert, weil das Grünlicht des anderen Dampfers von geradevoraus nach Backbord auswanderte.

Kapitän Cuttill erklärt, seine Positionslampen würden halbjährig in England untersucht. Er wisse bestimmt, daß die Lichter der „Cimbria“ beim ersten Erblicken wenigstens 2 Striche über Steuerbordbug sich befanden, daß eine Kollision also unumgänglich war, wenn die „Cimbria“ im Cours geblieben. Er habe seine Dampfpeise auch nach der Kollision, selbst noch, als sich 2 Nothlichter zeigten, gebraucht. Kanonen seien nicht am Bord des „Sultan“.

Das Seeamt erklärte, es werde die Sitzungen bis zur Erlangung weiteren Beweismaterials vertagen und zog sich zur Berathung zurück, ob Cuttill und Bullard zu beeidigen seien. Nach der Wiedereröffnung wurden beide Zeugen beeidigt und entlassen. Die Sitzung wurde gegen 10 Uhr geschlossen.

Württemberg.

Stuttgart. Dem „F. J.“ wird von hier geschrieben: Während das Jahr 1882 sonst ein bitterböses für unser Land gewesen, hat wenigstens der Hopfenbau erfreuliche Ergebnisse geliefert. In Summa hat der würt. Hopfenbau im vergangenen Jahr einen Erlös von 11,620,000 M. Erwähnenswert ist noch, daß, wohl veranlaßt durch dieses günstige Ergebnis, viele Grundbesitzer ihre Weinberge theilweise austrocknen und in Hopfenanlagen verwandeln. Namentlich am Bodensee kommt dieses vor.

Stuttgart, 14. Febr. Heute Morgen gegen 2 Uhr brach in der Militärstraße in dem Hause des Möbelhändlers Erpf (Möbelmagazin) gegenüber der Liederhalle ein Brand aus, der durch die daselbst aufgestapelten Möbel sofort größere Dimensionen annahm und den ganzen Dachstuhl in Balde verzehrte, übrigens durch das Eingreifen der Feuerwehr schließlich doch auf den Herd der Entstehung beschränkt blieb. Das übermäßig lange Anschlagen der Glocken erweckte bei einem großen Theil der Einwohnerschaft die Meinung, daß es sich um ein noch viel gefährlicheres Schadenfeuer handle.

Murrhardt, 13. Febr. Gestern Abend 6 Uhr ertönte das Landfeuerzeichen. Es brannte das sogenannte Sannenhöfische Anwesen im Wollenhof. Sofort eilte die hiesige Feuerwehr auf den Brandplatz, mußte sich aber auf Rettung des

Mobiliars beschränken, da bei dem vorherrschenden Wassermangel keine Spritze verwendet werden konnte. Doch leistete der mit Wasser reichlich versehene Brunnen gute Dienste, so daß das Wohnhaus, welches von der Scheuer durch einen feuerfesten Giebel getrennt ist, gerettet werden konnte. Die Scheuer ist bis auf den Grund niedergebrannt. Man vermuthet allgemein Brandstiftung.

Brackenheim, 13. Febr. Der gestrige Brand brach Morgens 4 Uhr in dem Scheunen-Quadrat hinter Post und Rathhaus in der Nähe der Kirche und des Diakonats aus. Die Feuerwehr mit 4 Spritzen und die ganze Einwohnerschaft war sofort in voller Thätigkeit, bald kam auch Unterstützung von 10 benachbarten Orten. Vier Scheunen fielen dem vierstündigen Brande zum Opfer, während 6 Wohnhäuser mehr oder weniger stark beschädigt sind. Das Rathhaus, das Postgebäude und das Gasthaus zur Krone sind unversehrt, während die Postscheuer in Asche liegt. Nach annähernder Schätzung beträgt der Schaden an Gebäuden 15 000 M., an Mobiliar 5000 M. Mit einer Ausnahme sind sämmtliche Beteiligte versichert. Es wird Brandstiftung vermuthet.

Von der Enz, 13. Febr. Gestern fand man in der Nähe der Sch. Kunstmühle zu Baihingen a. d. E. die Leiche einer Frauensperson; die Personalien sind noch nicht festgestellt.

— Die Veruntreuungen des verschwendeten Postboten Gaiselmann von Feckenhausen, M. Rottweil, sollen sich dem „Schw. B.“ zufolge, soweit bis jetzt bekannt, auf über 1200 M. belaufen. Der 23jährige ledige Mann hat dieses Geld meist armen Leuten unterschlagen, die es von Verwandten in Amerika zugeschiedt erhielten.

Deutsches Reich.

Berlin, 13. Febr. (Reichstag.) Eingegangen ist der Gesetzesentwurf über Abänderung des Zuckersteuergesetzes. Derselbe schlägt folgende Sätze für die zu 50 Kilo Zucker eintretende Steuer vergütung vor: Rohzucker von mindestens 88 Prozent Polarisation 9 M.; Kandiszucker in weißen, vollen, harten Broden bis 12,5 Kilo, netto 11 M. 10 Pf.; für alle übrigen harten Zucker von mindestens 98 Prozent Polarisation 10 M. 40 Pf. Das Gesetz soll am 1. August 1883 in Kraft treten.

— Dieser Tage beginnt in den Ausschüssen des Bundesrathes die Erörterung über die Einführung der Reichspostwerthzeichen, wozu die Minister v. Mittnacht aus Stuttgart und v. Crailsheim aus München bereits eingetroffen sind. Voraussichtlich wird die Frage keine radikale Lösung finden. Bayern will sich nur dazu verstehen, jetzt auch Postkarten mit Reichsbriefmarken zu befördern, doch sollen dieselben wie unfrankirte Sendungen behandelt, also mit einem Straßporto belegt werden. Es wird abzuwarten sein, ob in der That ein solches Verlangen gestellt werden möchte. An allgemeine Einführung der Reichspostwerthzeichen ist vorläufig noch nicht zu denken.

Italien.

Venedig, 13. Febr. Richard Wagner ist heute Abend hier gestorben.

England.

London, 13. Febr. Wie der „Morning Post“ aus Konstantinopel gemeldet wird, hat der „falsche Prophet“ im Sudan die Ägypter geschlagen. — Aus Kairo berichtet man dem „Standard“, daß in Tanta die Gerichtsverhandlung gegen die Mörder des Professors Palmer begonnen habe. Aus dem Verhör gehe hervor, daß fünf Beduinen die Forschungsexpedition an einen Abgrund geführt und daselbst erschossen hätten. Palmer und Gill stürzten, noch lebend, in den Abgrund.

— Während des Sturmwindes, der am Dienstag an der britischen Küste herrschte, strandete an der nordöstlichen Spitze der Orkney-Insel Stroufah das Bremer Schiff Caroline. Die Mannschaft — 25 an der Zahl — wurde gerettet; der Kapitän weigerte sich, das Schiff zu verlassen, so lange es noch zusammenhält.

Amerika.

Newyork, 13. Febr. Die Ueberschwemmungen in den Weststaaten nehmen eine immer größere Ausdehnung an. In Cincinnati erreichte der Ohio die noch nicht dagewesene Höhe von vierundsechzig Fuß und er wächst weiter. Die Miliz hilft der Polizei energisch bei dem Schutz des Eigenthums. Viele Einwohner sind obdachlos und suchten Zuflucht in den Kirchen; zweitausend Arbeiter sind arbeitslos. Auch in Louisville und Indiana herrscht große Noth.

Newyork, 14. Febr. Der Ohio bei Cincinnati beginnt zu fallen. Neuere Berichte schätzen die Zahl der Umgekommenen erheblich niedriger, bestimmte Angaben fehlen noch. Die Zahl der in Folge der Ueberschwemmung arbeitslos gewordenen Arbeiter wird auf 35,000 und die Zahl der unter Wasser stehenden Häuser auf 1 000 angegeben.

Philadelphia, 9. Febr. Die Ueberschwemmungen nehmen jetzt glücklicherweise ab. In Pittsburg sind ungefähr 200 Häuser überfluthet gewesen und fast alle Fabriketablissemens an der Südseite der Stadt, den Monongahela Fluß entlang, sind geschlossen. Verschiedene kleine Häuser am Ufer des Flußes sind weggespült und hunderte von Familien hierdurch obdachlos geworden. Der durch die beiden Ueberschwemmungen verursachte Schaden beläuft sich auf 500,000 Dollars. — Der Ohiofluß hat in Weeting eine Höhe von 40 Fuß erreicht. Die Brücken sind bis jetzt dadurch, daß man sie mit Eisenbahnzügen belastet hat, erhalten worden; die Fabriken sind geschlossen und ein großer Theil der Stadt ist überschwemmt. In Parkersburg sind sämtliche Fabriken überfluthet, die Arbeit ist eingestellt und 300 Familien sind obdachlos. Der angerichtete Schaden wird auf 100,000 Dollars berechnet. Marietta ist ohne Beleuchtung, da die Gasanstalt unter Wasser steht. Eine Frau hat dort in den Fluthen ihren Tod gefunden. In Polero stehen 300 Gebäude unter Wasser und der Verlust an Eigenthum ist ein sehr erheblicher. Von Cincinnati wird gemeldet, daß der Fluß noch im Steigen begriffen ist, daß aber neuer Schaden nicht angerichtet worden ist. — Im Whyring Gebiete war am Freitag die Post eingeschneit und die Passagiere waren gezwungen, zu Fuß bis nach der Rawlins Station zu gehen. Der Postkilon ist im Schnee erstoren und todt aufgefunden worden.

Port of Spain, Trinidad, 25. Jan. Die Ankunft des deutschen Kriegsschiffes „Olga“ mit dem Prinzen Heinrich an Bord hat den hiesigen Deutschen Gelegenheit geboten, ihrer Anhänglichkeit an das alte Vaterland Ausdruck zu leihen. Ein großer Ball und andere Festlichkeiten wurde von den Einwohnern zur Ehre der seltenen Gäste gegeben. 36 hier wohnende Deutsche übergaben dem Prinzen eine Adresse und die Summe von 1700 M. mit der Bitte, dieselbe der deutschen Kaiserin zur Vertheilung an die Ueberschwemmten zu übermitteln. Der Ball war sehr glänzend. Deutsche und französische Offiziere, deutsche, französische, englische und spanische Damen machten dieses Fest zu dem großartigsten, welches jemals in Trinidad stattgefunden hat.

(Festz. Btg.)

Handel und Verkehr.

Rottenburg, 10. Febr. Der Handel mit Hopfenstangen, in den Anfangs kein Leben kommen wollte, geht jetzt gut von statten. Besonders ist es 1. Kl., d. h. Stangen zwischen 33—38', welche für hier begehrt wird und zum Preise von 70 bis 75 M. per 100 Stück immer Käufer findet. Für das Land wird mehr 2. Kl. von 28—33' verlangt, der Preis für solche schwankt je nach Auslese zwischen 60 bis 70 M. Die größte Zahl Stangen liefert die Gegend von Krauchenwies und Stockach. Schwarzwälder Stangen, welche in Dualität vorzuziehen wären, weil sie im Wuchse nicht so mast sind, werden immer seltener. — Den hier einlaufenden zahlreichen Bestellungen auf Hopfenfeyer nach zu schließen, werden überall im Lande viele neue Hopfengärten angelegt. Vielfach wird befürchtet, daß die fortwährende Mäße auf den Hopfenstock schädlichen Einfluß üben müsse und daß der Schnitt daher eine beschränktere Zahl von gesunden Feyern liefern werde. Für solche, die auf gesunde, kräftige Feyern bei Bestockung ihrer Neuanlagen sehen, ist es gut, bei Zeiten sich damit vorzusehen. Der Schnitt beginnt bereits Ende März. Das Hundert Feyern wird sonst zu 50—60 Pf. auswärts geliefert.

— In Heilbronn finden folgende Märkte statt: der Rindenmarkt am 19. Februar, der Ledermarkt am 20. Februar, der Krämer- und Gelpinnsmarkt am 20. Februar.

Verschiedenes.

Mädchen als — Lotteriegewinnste. In der russischen Stadt Belgorod des Gouvernements Charlow starb neulich ein Millionär Namens N. F. Tschumitschew, welcher beiläufig eine halbe Million Rubel für heirathsfähige Mädchen, Töchter armer Eltern aus dem Gouvernement Charlow, mit dem Wunsche vermachte, daß die Procente von dem ganzen Kapital im Betrage von 1000 Rubeln alljährlich durch eine Lotterie an zehn verschiedene heirathslustige, solide, arme Mädchen zu 100 Rubel unter der Bedingung vertheilt werden, daß die glücklichen Gewinnerinnen sich verpflichten, sofort zu heirathen. Diese Lotterie fand heuer am 19. v. M. zum erstenmale statt. Zu der Ziehung erschienen 25 Mädchen, welche sich an der Ziehung der Loose theilnahmen. Die zehn glücklichen Gewinnerinnen von je 100 Rubeln waren meist Bauernmädchen, welche zu der Ziehung zugleich ihre Bräutigame mitbrachten. Die Gewinnste erhielten sie aber trotzdem nicht sofort ausbezahlt, sondern wurden aufgefordert, früher zu heirathen und die Trauungsdokumente mitzubringen, worauf sie auch die Gewinnste erhalten werden. Die nächste Ziehung findet im September dieses Jahres statt.

Für Frostbeulen empfiehlt sich zuerst: Man nehme 3 Lot gestoßene Galläpfel, koche sie in $\frac{1}{2}$ Pfund Regen- oder Schneewasser und lasse die Hände alle Abend in das angenehme warme Wasser halten.

Bei Frostwunden ist folgende Salbe ungemein wirksam. Man nehme ein Stück Eis, einen Zoll lang und breit, dann einen Löffel voll Leinöl oder anderes Del, thue 10 Tropfen Arnika hinein und erwärme das Del stark über der Lampe und tropfe es auf das Eis, das man damit reibt. Mit dieser Salbe bestreicht man weiche Leinwand und legt das Pflaster abends und morgens auf die Wunden, die man vorher mit lauwarmem Seifwasser sorgsam abwäscht.

Mit dieser Salbe reibt man auch aufgesprungene Hände ein — und es heilt schnell. [Pos. S. Bl.]

— Ein Engländer sah in den Straßen von Paris einen Haufen Arbeiter in voller Thätigkeit, knüpfte ein Gespräch mit ihnen an und fragte sie unter Anderem: Wie kommt's doch, daß ich unter euch keinen Greis finde, während in meinem Heimathlande noch so viele alte Männer euren Beruf treiben. „Ja,“ erwiderten die Maurer, „mit 40 Jahren sind wir eben fertig.“ Frankreich hat nämlich, in den großen Städten wenigstens, keinen Sonntag. Und der Arbeiter ist seiner Ruhe werth. (Nachbar.)

Praktisch. Die Zigeuner wenden ein einfaches Mittel an, um das mit der üblichen Tellerammlung beauftragte Mitglied der Kapelle zu kontrolliren. Derjenige, welcher zur Teller-Kollekte bestimmt ist, bekommt in die rechte Hand den Teller und in die linke Faust eine — lebendige Fliege, welche er während seines Rundganges gefangen zu halten hat.

Handwerksunterschiede. Welcher Handwerker ist der langsamste? — Der Seiler, denn er zieht alle seine Geschäfte in die Länge. Welcher mischt sich in Alles? — Der Schornsteinfeger, denn er kratzt überall, wo es ihn nicht juckt. Welches aber sind die geschicktesten? — Die Böttcher und Schuhmacher. Während der Böttcher alles „reißlich“ überlegt, was er „safflich“ darstellt, „leistet“ der Schuhmacher alles, was er „bezwedt“. Die schwerste körperliche Anstrengung wird vom Schneider gefordert, da er täglich von früh bis spät eine Eisenstange zu schwingen hat, während der Leiermann sein Geld im Handumdrehen verdient.

Ein schöner Reisezweck. Wir reisen, um Welt und Leute kennen zu lernen — und das ist etwas sehr Schönes. Wir reisen auch, um uns auszuspannen aus dem oft nicht leichten Joch der Arbeit, um uns an den bunten Bildern dieser schönen Gotteswelt zu erfrischen und zu erfreuen. Wir reisen auch, nicht um von der Arbeit zu ruhen, sondern gerade um zu arbeiten; hier wird die Reise selbst eine Arbeit. So giebt's recht verschiedene Reisezwecke. Aber einen ganz besondern Reisezweck hat der berühmte Dichter Rückert uns genannt, und das ist ein sehr schöner Reisezweck, den alle jene Reisenden bei ihren verschiedenen Reisezwecken haben. Er schreibt:

Wir reisen, daß es uns zu Hause gut gefalle,
Und wer durch's Leben reist, ist in dem gleichen Falle.

Glühlicht und Luftballon.

Der Luftballon hat bekanntlich schon im Krieg 1870/71 den Franzosen manchen Dienst gethan, hat er doch den Dictator Gambetta aus dem belagerten Paris hinaus in die Provinzen getragen und dadurch diesem merkwürdigen Manne es ermöglicht, den Widerstand gegen die deutschen Heere noch länger fortzusetzen. Wiederum ist es ein Franzose, welcher auf den Gedanken kam, den Luftballon zu einem Telegraphen zu machen, durch welchen z. B. aus einer belagerten Festung über die Köpfe der Feinde hinweg allerlei Nachrichten abgegeben werden können. Der Franzose Mangin hat folgenden Versuch gemacht: ein kleiner Luftballon, der 100 Cubikfuß Wasserstoffgas enthielt und aus durchsichtigem Stoff gefertigt war, erhielt oben, sozusagen an seinem Kopfende eine elektrische Glühlampe. Von der Glühlampe gehen 2 dünne Kupferdrähte als Leitungsanale des elektrischen Stromes herab und sind mit der starken Schnur, von welcher der kleine Ballon gehalten wird, vereinigt und ineinandergeflochten. Man läßt nun den Ballon bis zu der erforderlichen Höhe steigen, so daß er weithin gesehen werden kann. Dann wird durch die Kupferdrähte der elektrische Strom in die Höhe gesandt; die Glühlampe oben im Ballon beginnt zu leuchten und dadurch erscheint der ganze Ballon wie eine feurige Kugel. Dieses Aufleuchten des Ballons kann man nun von unten her ganz nach Belieben unterbrechen und wieder beginnen lassen. Wenn man nun nach Art des Telegraphen-ABC eine Zeichenschrift ausmacht, wobei durch längeres oder kürzeres, sozusagen strichlanges und punktlanges Aufleuchten und wieder Verdunkeln einzelne Buchstaben angedeutet werden, so ist man im Stande, ebenfogut wie durch den Telegraphen durch diesen neuen Signalballon oder Telegraphenballon auf ziemliche Entfernungen hin Nachrichten zu geben.