Europäische Nachrichten.

Frankreich. — Die französische Regierung soll in allem Ernste den Frieden wollen und deshalb die Beschränkung des Krieges auf die deutschen Großmächte zu ihrem Programm gemacht haben.

Der Herzog von Coburg-Gotha soll incognito in Paris gewesen sein und eine Conferenz mit dem Kaiser gehabt haben.

Baron Saillard hat die folgende Antwort des Kaisers Maximilian überbracht: „er wünsche lebhaft, nicht Veranlassung irgend einer Verlegenheit für Frankreich zu sein und wenn die Erfordernisse seiner inneren Politik der französischen Regierung die Nothwendigkeit auferlegten, ihre Truppen zurückzuziehen, so würde er Nichts dagegen einzuwenden haben."

Die „France" bemerkt mit Bezug darauf, daß diese stolze Antwort des Kaisers Maximilian Zeugniß ablege für seine Ergebenheit für Frankreich wie für das Zutrauen, das er auf die Festigkeit seiner Herrschaft setze.

Vier Jahre lang von 1866 bis 1870 inclusive soll alle drei Monate ein Schub östreichischer Rekruten nach Vera Cruz abgehen.

Der durch seine auf Amerika bezüglichen Schriften berühmte Schriftsteller Gustave de Beaumont, der intime Freund Tocqueville's und Herausgeber seiner Werke, ist gestorben. Er war mit einer Enkelin Lafayette's verheirathet.

England. — Ueberall finden in England Meetings zu Gunsten der neuen Reformbill statt. Die Tories machen die äußersten Anstrengungen, eine wirksame Opposition zu organisiren.

Das Unterhaus wollte am 10. April wieder zusammentreten.

Herr Gladstone hatte in Liverpool auf zwei großartigen Bankets zwei Reden über die Reformvorschläge der Regierung gehalten. Er äußerte sich mit großer Siegesgewißheit und voll Verachtung über die Anstrengungen der Gegner der Bill.

Selbst die conservativen Blätter räumen ein, daß die Liverpooler Demonstration zu Gunsten der Reformbill eine sehr wichtige und wahrhaft imposante gewesen sei.

Es war in England die Nachricht eingetroffen, daß der König von Abyssinien die Freigebung aller europäischen Gefangenen angeordnet hat.

Spanien. — In Madrid glaubte man, daß die eingesandte Resignation des Generalcapitäns von Cuba unbedingt angenommen werde. Die öffentliche Meinung ist sehr unzufrieden mit ihm.

Senor Olozaga, der Chef der Progressisten, hat öffentlich den Wunsch ausgesprochen, daß seine Partei die Politik der Enthaltung aufgebe.

Donaufürstenthümer. — In der Militärschule von Bucharest war ein Feuer ausgebrochen; man hielt es für das Werk von Brandstiftern. Dies hat die Regierung veranlaßt, umfassende Vorsichtsmaßregeln für den Schutz aller Regierungsgebäude zu ergreifen, weil sie glaubt, daß gewisse Personen die amtlichen Dokumente zu zerstören wünschen, damit nicht die unter der Regierung des Fürsten Kusa stattgefundenen Betrügereien zu Tage treten.

Deutschland. — **Wien**, 31. März. — Die „Presse" schreibt: „Trotzdem es die „Norddeutsche Allgemeine" dreist behauptet, so hat Oestreich bis heute auch noch nicht Einen Mann zu den Fahnen berufen. Wenn sich der preußische Gesandte in Wien die Mühe nehmen wollte, so könnte er sich überzeugen, daß die „Norddeutsche Allgemeine" bezüglich der schwarzgelben Brigade einfach gelogen, daß die Compagnien der Regimenter Hessen und Belgien nach wie vor in der Stärke von 54 Mann dastehen. Und wie in diesem Falle, so sind auch die anderweitigen Angaben des Bismarck'schen Organs bezüglich einer Vermehrung des Truppenstandes der östreichischen Armee vollständig aus der Luft gegriffen. Der Zweck dieser Nachrichten ist weltbekannt; dieselben sollten den Vorwand abgeben zur Mobilmachung der preußischen Armee."

Berlin, 5. April. — Indem die heutige „Kreuzzeitung" und die halbamtliche „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" auf die vom Grafen Karolyi dem Grafen Bismarck überreichte Note Bezug nehmen, behaupten sie, daß Oestreich vor Mittheilung dieser Note an die preußische Regierung den Mittelstaaten angezeigt habe, daß, falls Preußens Antwort sich als ungünstig erweisen sollte, die kaiserliche Regierung im Einklange mit dem elften Artikel der Bundesverfassung vorschlagen würde, daß die Bundesglieder gemeinsam erklären, der Friede Deutschland's sei durch die Drohungen Preußens gestört worden. Um dieser Erklärung noch weiteres Gewicht zu geben, würde dann Oestreich die Mobilmachung des 7., 8. und 10. Bundesarmeecorps vorschlagen. Dieser Vorschlag fand jedoch nach der Behauptung der beiden obigen Blatter nicht die Zustimmung der Mittelstaaten.

Brüssel, 5. April. — Ein Telegramm aus Weimar, das hier eingetroffen, meldet, Graf Bismarck habe mit nur wenigen Worten auf Graf Karolyi's Note geantwortet; er erkläre, daß die Preußen zugeschriebenen Absichten, gegen die Oestreich protestirt habe, aus Umständen hervorgegangen seien, die durch die von Oestreich begonnenen Kriegsrüstungen veranlaßt worden. Die preußische Regierung habe von der Versicherung, daß Oestreich nicht Preußen anzugreifen beabsichtige, Notiz genommen und Graf Bismarck trage kein Bedenken zu erklären, daß auch Preußen keine Absicht habe, Oestreich anzugreifen.

Karlsruhe, den 5. April. — Die offizielle „Karlsruher Zeitung" veröffentlicht einen Brief aus Wien, worin behauptet wird, daß Preußen außer der Cirkular-Depesche an die deutschen Mittel- und Kleinstaaten auch eine Note an die außerdeutschen Mächte gerichtet habe. In dieser Note habe Preußen die Befürchtung ausgesprochen, daß es kaum im Stande sein werde, den Schein einer aggressiven Politik zu vermeiden, wenn es, um den jetzt drohenden Angriff Oestreichs zu verhindern, gezwungen sein sollte, die Feindseligkeiten zu beginnen.

Wien, 6. April. — Die heutigen Blätter sind mit verschiedenen und zum Theil einander widersprechenden Gerüchten Betreffs der Beziehungen, die jetzt zwischen Preußen und Oestreich bestehen, angefüllt. Die „Debatte" schreibt: „Wir hören, daß die preußische Antwort auf die östreichische Note vom 31. März in eben so entschiedenen Ausdrücken, wie die von unserer eigenen Regierung gebrauchten, Betreffs des Verdachts der Absicht, angriffsweise vorzugehen, antwortet. Die Kriegsrüstungen sind deshalb suspendirt worden."

Wien, 6. April. — Der russische General Richter ist hier mit einem Brief des Czaren an den Kaiser von Oestreich angekommen. General Richter hatte vorher einen Brief seines Souveräns an den König von Preußen überreicht.

Hamburg, 6. April. — Hier herrscht der Eindruck, daß der Friede zwischen den beiden deutschen Großmächten nicht gestört werden wird.

Dresden, 6. April. — Das offizielle „Dresdener Journal" bestätigt die Angabe, daß Oestreich eine Cirkular-Depesche an die deutschen Mittelstaaten gesandt habe, worin es erkläre, daß es unter gewissen Umständen an den Bundestag zur endlichen Erledigung der schleswig-holsteinischen Frage Berufung einlegen werde. Oestreich, fährt das „Dresdener Journal" dann fort, habe indessen bis jetzt diese Erklärung noch nicht in Ausführung gebracht.

Der „London Telegraph" behauptet, daß der Kaiser von Rußland in dem Streite zwischen Preußen und Oestreich zu vermitteln suche.

In ihrem Cityartikel bemerkt die „Times", daß Betreffs der Kriegsaussichten in Deutschland nichts Neues bekannt geworden sei, indessen alle Firmen, die mit Deutschland in Verbindung ständen, sprächen die Hoffnung aus, daß Preußen es in Folge der ihm von den ersten Mächten Europa's gemachten Vorstellungen passend erachten werde, eine Pause zu machen.

Ein gewisser Eduard Mylius, östreichischer Unterthan, hat von Coburg aus ein Schreiben an den östreichischen Gesandten in Berlin gerichtet, in welchem er anzeigt, daß dieselbe Verbindung, welche im Jahre 1859 für den Kaiser Napoleon eine sichere Kugel in Bereitschaft gehalten gehabt, wenn der Friede nicht eingetreten wäre, ein Gleiches gegen den König von Preußen beschlossen habe, sobald der Krieg zwischen den deutschen Großmächten ausbrechen sollte. Graf Karolyi hat das Schreiben der obersten Polizeibehörde in Berlin übermittelt.

Italien. — **Florenz**, 3. April. — 65,000 italienische Truppen sind jetzt auf der Linie zwischen Bologna und Ferrara concentrirt und 35,000 stehen in der Nähe von Pacinga. Die östreichische Armee, die Venetien occupirt, besteht gegenwärtig aus 75,000 Mann, durch Einberufung der beurlaubten Soldaten könnte aber diese Streitmacht in 15 bis 20 Tagen verdoppelt werden.

Der König hat mit seinen Ministern ein Conseil abgehalten, um zur Entscheidung darüber zu gelangen, ob man in dem deutschen Conflikte auf die Seite Preußens treten oder nach dem Rathe Frankreichs sich auf eine beobachtende Neutralität beschränken soll. Es soll beschlossen worden sein, in der bisherigen Haltung zu verharren und sich namentlich nicht der Gefahr auszusetzen, große Summen für Kriegsrüstungen auszugeben, zumal Oestreich fortwährend Versuche mache, sein Verhältniß zu Italien besser zu gestalten.

Das schreckliche Unglück in Aspinwall.

Explosion von Nitroglycerin. — Der brittische Dampfer „European" vollständig auseinandergesprengt. — Die Gebäude der „Panama-Eisenbahn-Compagnie" zerstört. — Dreiundsechszig Personen getödtet, verwundet u. fehlend. — Sechsundzwanzig Leichen aufgefunden. — Gesammtverlust eine Million Dollars.

Der Dampfer „Arizona", der Freitag Morgen in New-York von Aspinwall eintraf, hat die Nachricht von einem schrecklichen Unglück überbracht, das sich in jenem Hafen ereignet und durch eine Explosion von Nitroglycerin am Bord des brittischen Dampfers „European" verursacht worden war. Der Dampfer ward vollständig auseinandergesprengt, das Frachtdepot der „Panama-Eisenbahn" ward zerstört und eine große Anzahl Personen sind getödtet worden. Sechs-und-zwanzig Leichen sind aufgefunden und zur Zeit der Abfahrt der „Arizona" bestattet worden; siebzehn Personen lagen in den Hospitälern und weitere zwanzig wurden vermißt.

Der Panamaer „Star" und „Herald" enthält die folgende ausführliche Schilderung des Unglücksfalls:

Der Dampfer „European" langte am Morgen des zweiten Aprils in Aspinwall an und warf am Nachmittag desselben Tages an der Werfte der „Panama-Eisenbahncompagnie," die meistens von dieser Linie benutzt wird, Anker und fing dann an, seine Fracht auszuladen. Bereits war beinahe die ganze Lokalfracht abgeliefert worden, als etwa um sieben Uhr am Morgen des 3. April eine schreckliche Explosion am Bord des Dampfers erfolgte, welche die oberen Theile des Schiffes fortriß und mehrere große Platten von der Seite absprengte. Die Werfte, an welcher das Schiff auslud und die etwa 400 Fuß lang war, ward buchstäblich in Stücke zerrissen; der obere Bau ward bis auf hundert Fuß von dem Frachthause vollständig demolirt und es ist kaum eine Planke an der ganzen Länge des Baues geblieben, die nicht von ihren Befestigungen abgerissen worden ist. Unmittelbar in der Fronte, wo das Schiff lag, ward eine Oeffnung durch die Werfte, die Balken, Bohlen 2c. geschnitten und Alles verschwand. Das Schiff und die Werfte fingen Beide Feuer und nur durch die energischen Anstrengungen einiger Bürger von Aspinwall, die ohne Rücksicht auf die Gefahr einer weiteren Explosion des brennenden Schiffes an der Spitze unablässig thätig waren und nach einigen Stunden die Flammen löschten, ward die Werfte vor vollständiger Zerstörung bewahrt.

Das prächtige Frachthaus der „Panama-Eisenbahn Compagnie" ist nur ein Trümmerhaufen. Der durch die Explosion erzeugte Luftdruck scheint das Dach, das aus Eisen und Schiefer bestand, einige Fuß hoch gehoben zu haben, und durch seine eigene Schwere fiel es dann wieder auf das Gebäude zurück und riß die beiden Endmauern mit sich nieder, so daß das Gebäude, mit Ausnahme der Seitenmauern, die nur wenig beschädigt zu sein scheinen, eine einzige Trümmermasse ist. Es würde schwer sein, sich eine vollständigere Ruine vorzustellen, als die, welche das Frachthaus und die Werfte darbieten. Es ist übrigens fast ein jedes Gebäude an dem Platze mehr oder weniger beschädigt worden, und die solid gebauten haben am Meisten gelitten. Fast alle aus Ziegeln und Steinen erbauten Häuser sind schwer beschädigt worden, allein das Frachthaus ist das einzige, von dem wir gehört, daß es unbewohnbar geworden. Es giebt kaum ein einziges ganzes Fenster in der Stadt, und die Zerstörung von Glaswaaren, irdenem Geschirr und Dergleichen ist wahrhaft erstaunlich.

Obgleich viele Schiffe zur Zeit des Unglücksfalls in dichtester Nähe der „European" lagen, so hat dennoch außer der „Carribean," von derselben Linie, keines erheblichen Schaden erlitten. Die „Carribean" lag auf der anderen Seite der Werfte, der „European" gerade gegenüber, und ist sehr schwer beschädigt worden. Der Rumpf erscheint äußerlich unversehrt, allein die Wirkung der Erschütterung im Innern war eine furchtbar heftige. Einige ungeheure eiserne Hauptbalken, die fast zwölf Zoll dick waren, zerbrachen wie Pfeifenrohre, dreizehn von den Sparren wurden zerschmettert, und Kniehölzer und Balkenbänder vom schwersten Holz wurden von ihrem Platz gerissen. Der auf das Schiff ausgeübte Druck muß von ungeheurer Gewalt gewesen sein, und Nichts, als die vorzügliche Construktion desselben bewahrte es vor vollständiger Zertrümmerung. Alle seine Boote, in der That Alles von zerbrechlicher Natur, ward unbrauchbar gemacht.

Der schrecklichste Theil der Katastrophe waren aber der große Verlust an Leben und die Leiden, die durch sie erzeugt wurden. Es ist unmöglich, eine genaue Schätzung der Zahl der Getödteten und Vermißten zu geben, allein sie erreicht sicherlich fünfzig und wird, fürchten wir, eher darüber, als darunter sein. Von den ein-und-vierzig Personen, die die Mannschaft der „European" bildeten, sind neun getödtet worden und werden zwölf vermißt. Zwei Clerks, die auf der Werfte beschäftigt waren, Herr Swainson, von der „Westindia-Pacific-Dampfer-Compagnie", und Herr Calvo, von der „Panama-Eisenbahn-Compagnie, wurden Beide sofort getödtet und von dreizehn eingeborenen Arbeitern, die sich auf der Werfte und in dem Frachthause befanden, ist, wie man vermuthet, Keiner gerettet worden; außerdem glaubt man, daß eine kleine Anzahl eingeborener Arbeiter, die sich an Bord des unglücklichen Dampfers begeben hatten, von dem Schicksal der Anderen erreicht worden ist. Es wird noch mehrere Tage dauern, ehe man genau weiß, wie viele Menschen umgekommen sind. Ohne Zweifel sind viele Leichen durch die Explosion in's Wasser geworfen und die Beute von Haifischen geworden, während andere noch unter den Ruinen des Frachthauses und der Werfte begraben liegen oder mit dem unglücklichen Schiffe untergegangen sind.

Die Scene in Aspinwall nach der ersten Explosion läßt sich gar nicht beschreiben, sie war im höchsten Grade schrecklich. Während die Ruinen dem Platze den Schein der Verödung verliehen, zerriß der Anblick der verstümmelten und zerfetzten Leichen oder Stücke von Leichen, denen das Auge in jeder Richtung begegnete, das Herz und die Leiden der armen zermalmten und zerquetschten Menschen, in denen der Funke des Lebens noch nicht ganz erloschen war, waren wahrhaft schrecklich.

Wir haben aus Aspinwall den letzten Bericht über die durch das traurige Ereigniß Getödteten, Verwundeten und Vermißten empfangen. Er lautet:

Bis zum gegenwärtigen Augenblicke sind begraben	26
Vom Schiffe werden vermißt	12
Vom Ufer werden vermißt	8
Schwer Verwundete im Hospital, von denen fünf wahrscheinlich sterben werden	17
Im Ganzen	63

Außerdem befinden sich noch eine Anzahl, die leicht verwundet sind, in ihren eigenen Häusern. Vom Schiff weiß man, daß getödtet sind: Capt. Cole; Herr Glaß, der Obersteuermann; Herr Paison, zweiter Steuermann; Dr. Burrows, Arzt; Edward Davis, Zimmermann; W. Pritchard, Matrose; J. A. Young, Matrose; W. Beremond, Matrose und Richard, Kajütenjunge.

Außerdem werden zwölf vom Schiffe vermißt. Am Ufer getödtet: Hr. Calvo, Hr. Swainson und neunzehn Andere. Da man befürchtete, daß eine Explosion erfolgen möchte, und da man noch immer nicht wußte, was eigentlich die Ursache des Unglücks gewesen und Keiner von den Offizieren oder der Mannschaft übrig geblieben war, der eine Ursache hätte angeben können, so hielt man es für das Beste, das brennende Schiff in den Strom zu bugsiren. Der königlich brit. Postdampfer „Tamar", Capt. Moir, der am Abend vorher angekommen war, fing sofort an, zu heizen und Vorbereitungen zu treffen, um das brennende Schiff hinauszubugsiren, allein bevor dies ausgeführt werden konnte, erfolgte eine abermalige Explosion, jedoch nicht von genügender Stärke, um neuen Schaden anzurichten. Man vermuthete, daß es die Pulverkammer gewesen sei, die eine kleine Quantität Pulver zum Gebrauch des Schiffes enthielt. Die „Tamar" befestigte darauf ein Tau an dem brennenden Rumpf des Schiffes und bugsirte es hinaus. Kaum aber hatten die beiden Schiffe das entgegengesetzte Ufer der Bai erreicht, als noch eine Explosion erfolgte, die schrecklicher war, als die erste; glücklicher Weise war jedoch das Schiff weit von der Stadt entfernt und in tiefem Wasser, und so richtete die Explosion keinen weiteren Schaden an. Sie hatte aber, vermuthet man, den Rumpf gesprengt, denn in weniger, als einer halben Stunde, nachdem sie erfolgt war, ging das Schiff unter. Die Spitze seines Schornsteins ist jetzt nur noch allein sichtbar.

Anfänglich war die Ursache der Explosion vollständig in Geheimniß gehüllt u. da Niemand von dem Wrack gerettet war, der eine befriedigende Erklärung hätte geben können, so war Alles der Vermuthung anheimgegeben. Eine Explosion des Kessels war unmöglich, da der Hauptkessel nicht geheizt gewesen war und gar kein Anlaß zum Gebrauch der Maschine gewesen war, indem das Schiff schon mehr, als 18 Stunden lang, seine Fracht ausladend, in der Werfte gelegen hatte. Pulver schien allerdings die Explosion erklären zu können; allein man wußte daß außer ein Paar Pfunden im Magazin, die zum Gebrauch des Schiffes bestimmt waren und unmöglich eine so ungeheure Zerstörung hätten anrichten können, sich gar kein Pulver an Bord befunden hatte. Wenn solches an Bord gewesen war, so wäre es nicht anders möglich gewesen, als unter einem falschen Frachtschein, da im Schiffsmanifest kein Pulver verzeichnet stand.

Außerdem schien es unmöglich, daß Pulver in so ungeheuren Quantitäten explodiren könnte, ohne eine Rauchwolke zu erzeugen und seine Spuren auf Allem rund herum zurückzulassen, während in diesem Falle wenige Minuten nach der Explosion keinerlei Spuren, außer dem allgemeinen Ruin, sichtbar waren. Endlich entdeckte man, daß einige siebzig Kisten Gloncin oder Nitroglycerin, eines der mächtigsten Explosionsmittel, die man gegenwärtig kennt, sich unter einem gewöhnlichen Frachtbrief an Bord befunden hatten. Dies klärte auf einmal das Geheimniß auf. Diese Substanz wird für Sprengzwecke verwandt und war von Liverpool nach Californien verschifft worden. Sie ist von ähnlicher oder derselben Art, wie das Faß oder die Kiste mit Oel, die vor Kurzem in Greenwichstr. in New-York explodirt war.

Am 16. April ereignete sich auch in San Francisco in Folge der Explosion von etwa 200 Pfund dieses Oels ein schreckliches Unglück, bei dem fünfzehn bis zwanzig Personen augenblicklich um's Leben kamen, viele verwundet wurden und fast ein ganzer Block von Gebäuden zerstört ward. Diese Oelmasse ist von einem schwedischen Ingenieur, Hrn. Alfred Nobel, erfunden worden, und in gewöhnlichem Zustand ist sie frei von der Gefahr der Selbstentzündung und wird selbst nicht, wenn sie mit einem brennenden Zündholz in Berührung gebracht wird, explodiren, indem sie eines besonderen Zündstoffes bedarf. Allein es scheint, daß dies Oel unter gewissen chemischen Einflüssen seinen Charakter vollständig verändert, und wahrscheinlich wird die furchtbare Hitze, die im Kielraum der „European" in einem so warmen Klima, wie das des Isthmus, geherrscht haben muß, die Explosion veranlaßt haben. Vor Kurzem fand auch in Deutschland in der Stadt Bochum in Westphalen ein Unglück durch die Explosion dieses Oels statt, und sonderbarer Weise gerade an dem nämlichen Tage, an dem sich im Wyoming Hotel in Greenwichstr., N.-Y., die Explosion ereignete. Ein Bergmann kaufte zwei Pfund und hatte zu dem Zwecke eine zinnerne Kanne, in der sich früher Terpentinöl befunden hatte, mitgebracht. Kaum aber kommt das Nitroglycerin mit den wenigen Tropfen Terpentinöl, die sich noch in der Kanne befunden hatten, in Berührung, so erfolgt eine furchtbare Explosion, die den Verkäufer, der das Oel in die Kanne goß, in Stücke reißt, den Bergmann tödtet und den Laden gänzlich zertrümmert.

Das Oel hat die Eigenthümlichkeit, daß es bei sechs Grad über dem Gefrierpunkt des Wassers gefriert. Ein Arbeiter in der Nähe von Glatz in Schlesien, der damit beschäftigt war, einige Felsen wegzusprengen, fand, als er eines Morgens im Januar dieses Jahres das Oel in ein Bohrloch fließen lassen wollte, dasselbe gefroren. Es befand sich in einer Guttaperchaflasche und da nur noch wenig davon darin war, so schnitt der Mann die Flasche auf und nahm dann ein Beil, um das Stück gefrorenen Oels abzuschlagen. Kaum aber hatte das Beil den gefrorenen Klumpen berührt, so explodirte derselbe und tödtete den armen Mann augenblicklich, wobei dessen Glieder nach allen Seiten hin und in weiter Entfernung herumgestreut wurden. Da somit die Gefährlichkeit dieses Stoffes bekannt war, so ist es unverantwortlich von den Verschiffern in Liverpool gehandelt gewesen, daß sie jene dreiundsiebzig Kisten unter der allgemeinen Bezeichnung „Waaren" aufgegeben und nicht einmal auf die Nothwendigkeit sorgsamer Behandlung der Kisten aufmerksam gemacht hatten.

Der Gesammtverlust, der durch die Explosion der „European" verursacht worden, wird auf eine Million Dollars geschätzt. Der Verlust der Panama Eisenbahn-Compagnie beträgt $150,000.

Von den Verwundeten haben viele sich schweren chirurgischen Operationen unterziehen müssen. Einige lebten nur noch ein paar Stunden, nachdem sie in's Hospital gebracht worden waren.

Sonderbarer Weise haben einige von den Schiffen im Hafen, die sich in unmittelbarer Nähe des Unglücksdampfers befanden, fast gar nicht gelitten, während Andere, die entfernter lagen, schwer beschädigt worden sind.

Von den Clerks, die mit dem Frachtdepartement in Verbindung stehen, waren nur vier zur Zeit des Vorfalls auf ihrem Posten. Zwei, die sich auf der Werfte befanden, wurden augenblicklich getödtet; die beiden andern waren in dem Frachthause, aber mit wunderbarer Geistesgegenwart kletterte der eine, als sie das Dach fallen sahen, über einen Eisenbahnwagen und schützte sich in einem Fenster, während der andere in einen Thorweg trat und so wurden sie beide gerettet. Die übrigen Clerks befanden sich in der Nähe der Ticketoffice und sahen den Zug, der sich um eine halbe Stunde verspätet hatte, nach Panama abfahren. Dadurch ward das Leben dieser jungen Leute gerettet, denn hätten sie sich im Frachtgebäude befunden, so würden wohl die meisten von ihnen umgekommen sein.

Vermischtes.

New-York, 21. April. — (Die Explosion in San Francisco.) Der Ver. St. Commissär Betts eröffnete gestern eine Untersuchung gegen Hrn. Otto Bürstenbinder. Der Angeschuldigte ist Eigenthümer und Fabrikant des chemischen Springöls (Nitro-Glycerin), das durch seine explosive Eigenschaft kürzlich in San Francisco und in Aspinwall so großes Unglück verursacht hat, wie auch eine Quantität desselben Stoffes im November v. J. eine von bedauerlichen Folgen begleitete Explosion vor dem Wyoming-Hotel in Greenwichstr. dahier veranlaßte. Das Packet mit dem Stoff, welches in San Francisco explodirte, wurde durch Wells und Fargo's Expreß befördert und stammte aus der Fabrik des Verklagten. Die Beschuldigung lautet nun dahin, daß der Verklagte das Packet versandte, ohne es auf eine angemessene Weise markirt zu haben, so, daß dadurch die gefährliche Beschaffenheit angezeigt worden wäre. Es wurde bewiesen, daß, wenn die Angestellten von Wells und Fargo von dieser gefahrvollen Beschaffenheit Kenntniß gehabt hätten, sie das Packet nicht angenommen haben würden. Zur Vertheidigung des Angeschuldigten wird geltend gemacht, derselbe sei zu der Zeit, als der Stoff verschickt wurde, verreis't gewesen und könne deshalb nicht criminalrechtlich wegen des durch die Nachlässigkeit Anderer verursachten Schadens zur Rechenschaft gezogen werden. Die weitere Untersuchung wurde bis nächsten Montag ausgesetzt.

New-York, 21. April. — (Der Dampfer „Virginia.") — Als die hiesigen englischen Blätter am Donnerstag Nachmittag den lächerlichen Bericht brachten, daß die am Bord der „Virginia" ausgebrochene Cholera sich auf die deutschen Passagiere beschränkt habe, lag das Namens-Verzeichniß der Kranken und Gestorbenen noch nicht vor. Dieses ist nunmehr veröffentlicht, und daraus ergiebt sich, daß die große Mehrheit jener Namen irische, aber nicht deutsche sind. Von den 47 bis gestern gestorbenen Passagieren zählen wir 34 bekannte irische und nur 13 deutsche Namen. Unter den kranken Schiffsleuten und Passagieren ist das Verhältniß der nichtdeutschen Namen gegen die deutschen noch viel größer; denn der Ersteren findet man 31 und der Letzteren nur 6.

Namensverzeichniß der Gestorbenen: —

12. April. — Ann Brennan, Peter Fauste, Johannes Forius.

13. — Harriet Brett, Ellen Lavance, Jas Summers, Johannes Anderson, J Herman, Mary Gorman, Cornelius McCarthy, Peter Maloy.

14. — Ann Welsh, Michael Kelly, Michael Wolly, Patrick Sullivan, Julia Cronan, Henry Strauß, Daniel O'Connell.

15. — Lauritz Hansen, Peterson, Johannes Castillo, Geliah Faust, Wm. Lane.

16. — C Higgins, Ellen Lavance, Eva Herman, Martin Bremner, Hans Halsterhead, Daniel McCarthy, John Garble.

17. — A Halsterhead, Daniel O'Connell, eine unbekannte Frau, Daniel McCarthy, John Gabel, James Doherty, Matrose, Georg Duffield, Heizer.

18. — Rose Mooney, Jno Roberts, Michael Costar, Daniel Mahoney.

19. — Wm Burns, Jak Austereiz, P Duffy.

20. — Wm. Glynn, Mary Ann Smith.

Verzeichniß der Kranken (Mannschaft): — Jos Davison, Henry McKie, Sheppard (Steward), Branford (Hochbootsmann).

Kranke Passagiere: — Mull Cleary, Wm McKertha, John Fulton, Thomas Quinlan, David James, J McGrath, Maurice Cautshill, De La Rue, Thomas Corne, Philipp Francois, N. Casserell, John Dowlan, Jno Magee, Thos Gilford, James Baker, Wm. Long, Owen Finley, J Marrion, Mrs Shean, ——— Anslenz, Bridget Welsh, Mrs Lowell, C Donohue, McCraig, ——— Donohue, Kate Hohl, H Restermann, D Ansterbelz, Catharine Shean, Mary McCarthy, Margaret Wright, B M Gergon, Una Aeser.

— 22. April. — Zwei weitere Todesfälle kamen gestern vor. 10 Personen wurden gestern beerdigt. Im Hospitale befanden sich noch 68 Kranke.

Der „Direktor" Lampe in Goslar der bekannte Wunderdoktor, ist, wie der „Elberf. Z." geschrieben wird, am 1. April gestorben. Er hinterläßt ungefähr 100,000 Thlr.

Washington, 21. April. — General Grant und Gemahlin sind heute Abend nach Richmond abgereis't, wo sie sich einige Tage aufzuhalten gedenken. Die Reise hat weiter keinen Zweck, als die Abstattung eines Besuchs bei seiner Schwägerin, deren Mann jetzt Postmeister in Richmond ist.

Im Senate des Congresses passirte am Freitage eine Akte, welche die Verfolgung irgend eines Offiziers verbietet, der während des Krieges (in gesetzlicher oder ungesetzlicher Weise) Arreturen vornahm. In Kentucky sollen allein 3000 Fälle der Art vor dem Gerichte schweben. Das Argument der HH. Johnson und Cowan gegen die Passirung des Gesetzes fruchtete Nichts.

Man glaubt, daß Stephens, das Haupt-Centrum der Fenianer, mit dem Dampfer „Lafayette," der bis Mittwoch in New-York fällig ist, von Brest, Frankreich, abgesegelt sei.

Hiesige und auswärtige Versicherung.

Firemen's Insurance Compagnie,
1825 gegründet.
Office an der nordöstlichen Ecke der
South- und Second-Straße,

Diese Gesellschaft versichert gegen Verlust oder Beschädigung durch Feuer alle Sorten Eigenthum in der Stadt oder Auswärts zu äußerst günstigen Bedingungen.

Henry P. Duhurst, Präs.

Direktorium:

Austin Jenkins,	Samuel Hart,
Augustus J. Albert,	Hugh Bolton,
Chs. D. Slingluff,	J. James Taylor,
Fr. W. Elder,	James McConkey,
Edward Jenkins,	J. G. Meaney,
Frederick Achey,	James Fields,
Thomas M. Levering,	Garrett Brown,
Geo. R. Berry,	John M. Galt,
Joshua Dryden,	Thomas Wilson,
John Cushing,	Henry R. Louderman,
Geo. M. Flack,	Caleb Parks,
Mendes J. Cohen,	George Frank,
George S. Gibson,	Wm. H. L. Neitz,
J. A. Needles,	Isaac M. Denson,
James M. Anderson,	John A. Shriver.
Francis M. Bennet	

(Jan1 13) A. Marshall Winchester, Sekr.

Die „**Peabody Feuer-Versicherungs-Compagnie von Baltimore**"
Second-Straße,
neben dem Postamte,

Sie ist jetzt bereit, alle Arten Gebäude, Möbeln u. Kaufmanns-Waaren in der Stadt oder auf dem Lande, auf ein Jahr oder kürzere Termine zu versichern.

Direktorium:
Thos. Carey, Präsident.

Galloway Cheston,	Austin Dall,
Enoch Pratt,	Peter Mowell,
Thom. Whitridge,	J. H. B. Latrobe,
Wm. Kennedy,	H. D. Harvey,
Jesse Tyson,	James Carey.

Deutsche Feuer-Versicherungs-Gesellschaft von Baltimore.

Office: nordwestliche Ecke von South- u. Lombardstr., im 2. Stocke der „Farmers' u. Mechanics' Bank", Eingang in Lombardstraße.

☞ Für die Policen wird keine Berechnung gemacht. ☜

Diese neue Gesellschaft ist jetzt bereit Versicherungen aller Art gegen Verlust oder Schaden durch Feuer entgegenzunehmen. Da die Aktien der Gesellschaft sich in den Händen von über 600 fast durchgehends deutscher Bürger Baltimore's befinden, so ist das deutsche Publikum besonders eingeladen, diesem in unserer Mitte auf der solidesten Basis begründeten Unternehmen seine Versicherungen anzuvertrauen.

Präsident: Chs. Weber;
Vice-Präs.: Heinr. Straus.

Direktoren:

Joseph Ruppert	August Wagner
Anton Weißkittel	Christ Gissel
Georg Rost	Friedr Wehr
Joh Baier	Peter Belz
Michael Willinger	J J Banard
Franz Kuper	Ernst W Ullrich.

Heinrich Bees, Sekr.

Hr. Viktor Klausmeyer ist Agent obiger Gesellschaft. (Mz28 13)

American Fire Insurance Office von Baltimore,
Office: Nr. 20, Secondstraße.
Versichert gegen Verlust und Schaden durch Feuer in der Stadt und im County.
James L. Armstrong, Präs.

Direktoren:

Wm Devrin	Henry Grover
John F Cox	S R Hollebaumatz
Jno W Leuff	P J Mattison
Wm Welsh	Wm Buehler
Wm Knabe	F J Turner
D Carson	John Ahern
Chs Webb	Robert Hickley
G H Berry	John Smith, Dr
Wm F Rieman	C W Slagle
Jacob W Hugg	Amon Green
Wm H Abrahams	Geo H Byrd
G W Mackenzie	Jas D Mason

(Febr28-) Victor Glunt, Sekr.

Union-Feuer-Versicherungs-Gesellschaft von Baltimore.

Diese Gesellschaft ist nunmehr bereit Feuer-Versicherungen für Stadt- u. Landbesitzthum entgegenzunehmen. Die Office befindet sich Nr. 60, Secondstraße, auf der Nordseite.

John Coates, Präsident.

Direktoren:
Chauncy Brooks, Präsident der „Western Bank."
Henry S. Shryock, Nr. 86, Havrestr.
Wm. Chesnut, von Wm. Chesnut & Co.
Simon Parthurst, Kaufmann, Southstr.
Wm. Bridges, von Wm. Bridges & Sohn.
John G. Hewes, Mehlhändler, Pratstr.
Joseph Matthews, von Thos. Matthews & Sohn.
Wm. F. Pentz, Beef- u. Pork-Packer.
John E. Bridges, von J. E. Bridges & Co.
John Coates Bretterhändler.
James O. Spear, von Gebr. Spear.
John Turnbull, jr., Lederhändler, Baltimorestr.
(Mai 19) Otis Spear, Sekr.

Germania-Feuer-Versicherungs-Gesellschaft von New-York.

Die Aufmerksamkeit des deutschen Publikums wird ganz besonders auf obige, seit Jahren mit Erfolg geführte u. sich allgemeinen Vertrauens erfreuende Feuer-Versicherungs-Gesellschaft hingelenkt. Das Baar-Capital der Gesellschaft beträgt zur Zeit
[illegible]
und es befindet sich außerdem ein Ueberschuß von
[illegible]
in den Händen der Gesellschaft.

Personen die unter annehmbaren Bedingungen Besitzthum irgend welcher Art, Waaren, Landhäuser 2c zu versichern wünschen, werden ergebenst ersucht, bei dem Agenten der Gesellschaft in Baltimore,

A. Engler,
(Firma Graf & Engler),
Nr. 18, Secondstraße,
gegenüber dem Postamte,
vorzusprechen und unsere Bedingungen einzuziehen.

Rudolph Garrigue, Präsident;
Joh. E. Kahl, Sekr.

Referenzen in Baltimore:

F L Brauns & Co	Lürman & Co
Stellmann, Hinrichs & Co	Wm Wilkens & Co
W A Marburg	Tail & Ar
A S Abell & Co	Gebrüder Höninger.
E Spilcker & Co	

(Mz7,6Mte)

Die „**Maryland Fire Insurance Company von Baltimore**" hat ihr Büreau vorläufig nach der **Nordwest-Ecke von Secondstr. u. Tripolett's Alley,** dicht neben dem neuen Marmor-Gebäude, der Post gegenüber, verlegt.

Diese Compagnie besitzt ein bedeutendes Capital, versichert alle Sorten Eigenthum in der Stadt u. auf dem Lande, verassekurirt Kaufmannsgüter u. s. f. auf ein Jahr oder kürzere Termine zu günstigen Bedingungen und stellt auf Verlangen immerwährende gültige Policen aus.

Thos. E. Hambleton, Präs.

Direktorium:

Charles W Lord	Ed W Robinson
Ira C Canfield	J S Barry
Charles J Baker	Allen A Chapman
Roß Campbell	Joh Stellmann
J A Hambleton	Joh R Seemüller
Hugh A Cooper	Carl Spilker

(37-) Joseph R. Milnor, Sekr.

Wichtig für Einwanderer und Reisende!

Ersparniß von Zeit, Geld u. Entfernung
durch die
„Baltimore-Ohio-Eisenbahn",
nach allen Theilen des Westens,
über Parkersburg und Marietta oder Benwood, Wheeling u. Columbus.

Die „Baltimore-Ohio Eisenbahn" bietet dem reisenden Publikum die größten Vortheile in Bezug auf Billigkeit, Bequemlichkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit u. Schönheit der Scenerie'n, sodaß sie von keiner andern Bahn in diesem Lande übertroffen wird. Diese Bahn, vom atlantischen Meere ausgehend, ist die längste ausgedehnteste Linie, gleichzeitig aber eine der kürzeste u. schnellste und daher die beste Route für die Reisenden nach dem Westen, die nicht verfehlen sollten, sie zu benutzen.

Meilen-Entfernung von Baltimore nach Cincinnati:

Ueber Parkersburg	533 Meilen.
„ Benwood u. Wheeling	836
„ Harrisburg u. Pittsburg	659
Durch die Marietta-Linie	585
eine Ersparniß an der Entfernung von	115
Durch die Columbus-Linie	599
eine Ersparniß an der Entfernung von	65

Reisende, welche die „Baltimore-Ohio-Eisenbahn" benutzen, legen die Reise in 1½ Tage zurück u. fahren in Wagen, die auf das Allerbequemste u. mit gepolsterten Sitzen eingerichtet sind.

Fahrpreise von Baltimore nach

Cumberland, Md.,	$4 00	St. Louis, Mo.,	12 25
Parkersburg, Va,	5 00	Illinoistown, Ill.,	12 25
Wheeling „	5 00	Racine, Wisc.,	12 50
Cleveland, Ohio,	6 25	Milwaukee „	12 50
Newark „	6 50	Madison „	14 50
Columbus „	6 50	Peoria, Ill.,	15 00
Sandusky „	7 00	Rock Island „	15 50
Dayton „	7 00	Davenport, Iowa,	15 50
Chillicothe „	7 00	Dubuque „	16 50
Cincinnati „	7 00	Galena Ill.	16 50
Detroit, Mich.,	7 50	Quincy „	16 50
Toledo, Ohio,	8 00	Dunleith „	16 50
Indianapolis, Ind.	9 00	Burlington, Iowa	17 00
Terre Haute „	10 00	Iowa City „	17 50
Louisville, Ky.,	10 00	St. Paul, Minn.,	23 50
Chicago, Ill.,	10 00		

☞ Zur besonderen Kenntnißnahme. ☜

Einwanderer und Reisende sollten sehr vorsichtig sein, ehe sie ihre Billete kaufen, und sollten dieselben nur von solchen angestellten Beamten kaufen, die von ihrem Gehalte leben, nicht aber von Mäklern oder Zwischenträgern, da sie sonst der Gefahr ausgesetzt sind, betrogen zu werden und ihr Geld umsonst auszugeben.

Durchfahrts-Billete nach allen Theilen des Westens sind zu haben bei
Carl F. Hildebrandt,
General-Emigranten-Agenten der „Baltimore Ohio-Eisenbahn",
(Jan1 13) Nr. 57, Thamesstraße, Baltimore.

Catonsviller Eisenbahn.
Herbst- und Winter-Fahrplan.

Am und nach Mittwoch, den 1. November 1865 werden die Waggons alle Stunden von früh 7 bis 12 Uhr Mittags und von 2 bis 7 Uhr Abends täglich fahren, mit Einschluß des Sonntags.

Passagiere nach und von Ellicott's Mills können täglich — Sonntag nicht ausgenommen — um 8 u. 11 Uhr Vormittags und um 2 u. 4 u. Uhr Nachm. abfahren.

Büreau: Westende der Baltimorestr.
(Okt30 6Mt) Wm W. Orndorff, Kassirer.

„New-Yorker Journal."
Wöchentliches Blatt $2.50, tägliches $7.
Agentur für Baltimore bei
W. R. Schmidt,
(14-) Nr. 24, Nord-Gaystr.

1866.
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft.
Post-Dampfschifffahrt
zwischen
Hamburg und New-York,
via Southampton,
vermittelst der neuen, auf das Solideste erbauten und Eleganteste eingerichteten großen eisernen Post-Dampfschiffe:

„Allemania",	2500 Ton. (neu)	Cpt.	Trautmann.
„Germania",	2900 „	„	H Ehlers.
„Saxonia",	2530 „	„	E Meier.
„Borussia",	2160 „	„	Schwensen.
„Bavaria",	2400 „	„	H Taube.
„Teutonia",	2400 „	„	P H Haack.
„Hammonia",	2500 „		(im Bau.)
„Franconia",	2500 „		(im Bau.)

Die Dampfer dieser Linie befördern die
Vereinigte Staaten-Post
(United States Mail)
und werden während dieses Jahres regelmäßig von New-York nach Hamburg

Jan.	6. 20.	Juli	7. 14. 21. 28.
Febr.	3. 17.	Aug.	4. 11. 18. 25.
März	3. 17. 31.	Sep.	1. 8. 15 23. 29.
April	14. 21. 28.	Okt.	6. 13. 20. 27.
Mai	5. 12. 19. 26.	Nov.	3. 10.
Juni	2. 9. 16. 23. 30.	Dez.	8. 22.

abfahren und Passagiere von New-York nach
Hamburg, Havre, London un Southampton
zu folgenden Preisen nehmen:
von New-York nach Hamburg, Havre, [illegible] u. Southampton

1. Cajüte	Ober-Salon	$105.00
	Unter-Salon	$ 8[illegible].5
Zwischendeck		$ 37.50

Von Hamburg und Havre nach New-York:

1. Cajüte	Ober-Salon	$112.50
	Unter-Salon	$ 80.40
Zwischendeck		$ 45.00

zahlbar in Gold oder Papiergeld mit Gold-Agio.
Kinder zwischen 1 und 10 Jahren die Hälfte.
(Alle incl. Beköstigung.)

☞ Packete nach Europa nehmen wir bis 9 Uhr Morgens am Abgangstage eines jeden Dampfschiffes an.

Wegen Passage wende man sich in New-York ausschließlich an die General-Passage-Agenten der Linie, C. B. Richard & Boas, Nr. 6, Barclaystr., nahe Broadway.

In Baltimore an F. Raine, Expedition des „Deutschen Correspondenten." (253-)

Nord-Amerikanischer Lloyd.
Ver. Staaten-Post-Dampfschifffahrt
zwischen
New-York und Bremen via Cowes.

Schnelle, sichere und für alle drei Passagierklassen comfortable eingerichtete Räder-Dampfer, abgehend von New-York wie folgt, Donnerstags:

„Baltic", Capt. A. G. Jones, 3000 Ton., 1600 Pferdekraft	26. April
„Western Metropolis", 2600 „ 1000 Pfdkr	10. Mai
„Atlantic," Capt. C. Hoyer, 3000 T., 1600 Pfkr	31. „
„Baltic", Capt. A. G. Jones	14. Juni

Abgangstage von Bremen:

„Atlantic",	9. Mai
do,	27. Juni
„Ericsson", (zeitweilig engagirt)	11. April
„Baltic"	23. Mai
„Western Metropolis"	6. Juni

Passage-Preise
von New-York nach Bremen, London, Havre und Southampton,
zahlbar in Gold oder dessen Werth in Papiergeld:

Erste Cajüte	$105.00;
Zweite Cajüte	62.50;
Zwischendeck	37.50.
Von Bremen nach New-York:	
1. Cajüte	$112.50
2. „	80.00
Zwischendeck	45.00
Billete für Hin- u. Herreise:	
1. Cajüte	$205.00
2. „	132.50
Zwischendeck	77.50

Kinder die Hälfte.
Ein erfahrener Arzt befindet sich am Bord.
Wegen Fracht oder Passage wende man sich an
Gebr. Rüger,
General-Agenten, Nr. 45, Beaverstr. N.-Y.
In Baltimore an F. Raine. (Mz9-)

Northern-Central-Bahn.
Folgender Winter-Fahrplan tritt mit Montag, den 20. Nov. 1865, in Kraft.

Abgang nördlicher Züge von Baltimore:

Yorker Accommodationszug Nr. 1	7.20 früh
Postzug	9.00 „
Schnellzug (Fast Line)	12.10 Nachm.
Parktoner Accommodationszug Nr. 1	12.30 „
Yorker Accommodationszug Nr. 3	3.30 „
Parktoner do. Nr. 3	5.20 „
Pittsburg-Erie'r Schnellzug	7.20 Abends
Pittsburg-Elmiraer Schnellzug	10.00 „

Ankunft südlicher Züge in Baltimore:

Pittsburg-Elmiraer Schnellzug	7.00 früh
Parktoner Accommodationszug Nr 2	8.30 „
Yorker do. Nr. 2	10.15 „
Schnellzug (Fast Line)	12.30 Nachm.
Parktoner Accommodationszug Nr. 4 im Bolton-Depot	4.30 „
Postzug	5.30 „
Yorker Accommodationszug	9.45 Abends.

Der Post-, Durchschnell (Fast Line) u. Pittsburg-Elmiraer Schnellzug halten zwischen Baltimore und Parkton nicht an.

Die Durchschnell (Fast Line)-, Post- u. Accommodationszüge fahren — Sonntags ausgenommen — täglich ab.

Der Pittsburg-Erie'r Schnellzug geht — mit Ausnahme des Samstags — täglich ab.

Der Pittsburg-Elmiraer Schnellzug geht täglich ab.

Post- u. Accommodationszüge kommen — Sonntags ausgenommen — täglich an.

Der Elmiraer Schnellzug kommt — mit Ausnahme des Montags — täglich an.

Der Durchschnellzug (Fast Line) kommt täglich an.

Die Post-, Durchschnell (Fast Line)-, Pittsburg-Erie'r Schnell- u. Pittsburg-Elmiraer Schnellzüge schließen sich in Harrisburg an die Züge der „Pennsylvanier Central-Eisenbahn" nach Pittsburg, Cleveland, Columbus, Cincinnati, Indianapolis, Chicago, St. Louis, Fort Wayne Louisville, Cairo u. allen Punkten im Westen, Nord- u. Südwesten genau an.

Die Post- u. Schnellzüge schließen sich zu Elmira an die Züge der „New-York-Erie'r Bahn" nach allen Punkten im nördlichen, mittleren u. westlichen New-York an.

Nähere Auskunft erhält man im Calvertstr.-Bahnhof.
J. N. Dubarry, Gen.-Superintendent;
(Nv20-) E. S. Young, Gen.-Passagier-Agent.

Baltimore-Ohio-Eisenbahn.

Am und nach Montag, den 12. März 1866, gehen täglich drei Züge zwischen Baltimore, Wheeling u. Parkersburg, und zwar:

Postzug — fährt täglich (Sonntags ausgenommen) um 8 Uhr 50 Min. früh von Baltimore ab. Der Expreß-Schnellzug täglich (Sonntags einschließlich) Morgens 10 Uhr; der Accommodationszug geht täglich (Sonntags ausgeschlossen) um 6 Uhr 45 M. Nachm. von Cumberland nach Wheeling.

Alle diese Züge schließen sich zu Belair u. Parkersburg den Zügen nach allen Punkten im Westen, Süd-Westen u. Nordwestern an.

Der Fredericker Accommodationszug verläßt Baltimore Nachmittags um 4 Uhr 30 Min., Sonntags ausgenommen — Derselbe Zug verläßt auf der Retourfahrt Frederick um 7 Uhr 15 Min. früh täglich (Sonntags ausgenommen).

Der Ellicott's Mills-Zug geht von Balt. um 6 U. 20M. u. um 10U früh u. 3.30 Nach. u. von Ellicott's Mills um 7 Uhr 40 M. u. 11 Uhr 30 M. früh und 5 Uhr Nachm. ab.

Nach Washington.

Abfahrt von Baltimore: früh um 4 Uhr 10 Min., 7.05, ¾9 und ¾10 Uhr. Nachmittags um 3, ¼5 und Abends ¾8 Uhr; Sonntags früh 4.10 und ¾9, Nachmittags ¼5 u. Abends ¾8 Uhr. Abgang von Washington früh 6.20, ¾8 und ¾12 Uhr, Nachmittags ¾3 ¼5 u. 7.50; Sonntags früh ¾8 u. Nachmittags ¾3 u. Abends 7.30. Die ¾10 Uhr-Morgenzüge und ¾3 Uhr-Nachmittags-Züge von Baltimore und die 6.20 Uhr-Morgenzüge und die ¾3 Uhr-Nachmittagszüge von Washington halten an den Wegpunkten an. Die 7.05 Morgen- u. ¼5 Uhr-Nachmittags-Züge von Baltimore und die ¾8 Uhr-Morgen- u. ¼5 Uhr-Nachmittagszüge von Washington schließen sich Zügen auf der Annapolizer Bahn an.

Züge gehen von Annapolis früh ¾7 Uhr und Nachmittags um 3 Uhr 40 Min. nach Baltimore und Washington ab.

Wegen weiterer Auskunft, sowie Fahrbillete aller Art u. s. w. wende man sich an J. T. England, Agenten in der Camden-Station, oder an das Billet-Büreau.
W. P. Smith, Transportmeister.
(61-) L. M. Cole, Haupt-Billetagent.

Philadelphia-Wilmington- und Baltimore-Eisenbahn.
Stunden-Wechsel.

Am und nach Montag, den 16 April 1866, gehen die Passagierzüge täglich (Sonntags ausgenommen), wie folgt: Von Baltimore:
Wegpostzug früh 7 Uhr 25 Min.
New Yorker Schnellzug früh 9 Uhr 20 Min.
Philadelphia-New-Yorker Expreßzug Mittags 1 Uhr 10 M.
Accommodationszug nach Havre de Grace und den dazwischen gelegene Stationen 4 Uhr 45 M. Nachm.
Philadelphia-New-Yorker Abendzug 6 Uhr 35 M.
Expreßzug nach New York um 8 Uhr 20 M. Abends
Am Sonntage:
Nach New-York u. Philadelphia 8 Uhr 20 Min. Abds.

Nach Prinzeß Ann und den dazwischen gelegenen Punkten der „Delawarer Bahn" nehme man den Zug um 7 Uhr 25 Min. Morgens und nach Dover, Del., den Zug um 1 Uhr 10 M Nachmittags.
(91-) Wm. Crawford, Agt.

Die United States Fire & Marine Insurance Company von Baltimore

versichert — ohne für die Police extra zu berechnen — Gebäude, Kaufmanns-Waaren und sonstiges Eigenthum gegen Schaden oder Verlust durch Feuer in der Stadt oder an entfernten Punkten auf ein Jahr oder einen größeren oder kürzeren Zeitraum. Auch
Fahrzeuge und Ladungen auf Binnen-Gewässern und hoher See.
Comptoir: Nr. 173, Süd-Broadway.
John W Randolph, Präsident;
Jas. T. Randolph, Vice-Präs.;
Henry C. Jones, Secretär.
Direktorium:
R K Hawley;
James G Ramsay;
Chs T Morris;
John S Gilman;
John J Abrahams;
Wm H Cathcart;
Geo A Coleman;
Thomas Booz;
Caleb Dhynes. (Mz1 13)

Norddeutscher Lloyd.
Regelmäßige direkte
Postdampfschifffahrt
zwischen
Bremen und New-York
via Southampton durch die beliebten, elegant eingerichteten Post-Dampfschiffe von 2500, resp. 3000 Tonnen u. 700 Pferdekraft:
„Bremen" .... Capt. H. A. Reynaber;
„New-York" .... Capt. G. Ernst;
„Hansa" .... Capt. H. v. Oterendorp;
„America" .... Capt J.C. Meyer;
„Hermann," neu, ... Capt G. Wenke;
„Deutschland", im Bau Cpt. H Wessels;
„Union", im Bau Cpt. H.J. v. Santen;

Die Expeditionstage sind, wie folgt:

Von Bremen: Samstag.	Von Southampton: Mittwoch.	Von New-York: Samstag.
10. März,	14. März,	7. April,
24. „	28. „	21. „
7. April,	11. April,	28. „
14. „	18. „	5. Mai,
21. „	25 „	19. „
5. Mai,	9. Mai,	28. „

und weiter alle 14 Tage.
an welchen Tagen die Dampfer
die Vereinigte Staaten-Post
nehmen.

Die Dampfer dieser Linie halten zur Landung der Passagiere nach England und Frankreich in Southampton an.

Passage-Preise.
Von Bremen nach New-York.

1. Cajüte:	Ober-Salon	$112.50 Gold
	Unter-Salon	$ 80.00 „
Zwischendeck		$ 45.00 „

Von New-York nach Bremen, London, Havre und Southampton:

1. Cajüte	Ober-Salon	$105.00 Gold
	Unter-Salon	$ 62.50 „
Zwischendeck		$ 37.50 „

alle incl. Beköstigung. Kinder zwischen 1—10 Jahren die Hälfte.

☞ Contanten nach Havre, London, Southampton u. Bremen zu den niedrigsten Preisen.

☞ Packete 2c. werden bis 9 Uhr Vormittags am Abgangstage im Büreau der Unterzeichneten angenommen.

Mit diesen Schiffen werden Briefe nach allen Theilen Deutschland's befördert und unter der Aufschrift „per Bremer Steamer" in allen Postbüreaus der Ver Staaten angenommen.

Wegen Fracht und Passage wende man sich an
Oelrichs & Co.,
Nr. 68, Broadstr., New-York.
In Baltimore an F. Raine, Expedition des „Deutschen Correspondenten." (278-)

Die alte Bailinie.
Die einzige mit der Ver. St.-Post.

Seaboard-Roanoke-Eisenbahn.
Baltimore, Norfolk, Portsmouth u. Weldon.

Die Seaboard-Roanoke-Eisenbahn ist zwischen Portsmouth und Weldon eröffnet.

Der neue u. elegante Dampfer „Kelso", Capt. Geo. W. Russell, und der beliebte Dampfer „Adelaide", Capt. James Cannon, der alten Bai-Linie, fahren jetzt täglich (Sonntags ausgenommen) zwischen Baltimore u. Portsmouth im Anschlusse an die wichtige Route nach dem Süden.

Den alten Gönnern der Linie brauchen wir nicht besonders zu versichern, daß diese alte beliebte Route sich durch Rücksicht auf die Bequemlichkeiten der Passagiere und durch Zeit- u. Geldersparniß von selbst empfiehlt. Eines ihrer Boote verläßt täglich — Sonntags ausgenommen — ihre Werfte am Fuße des Union-Docks Nachmittags ½5 Uhr und fährt nach der Festung Monroe, Norfolk und Portsmouth, wo die Boote sich der „Seaboard-Roanoke-Bahn" nach Suffolk, Blackwater, Edenton, Plymouth, Weldon, Raleigh, Goldsboro', Newbern, Beaufort, Wilmington und allen Punkten im Süden anschließen.

Auch schließen sich die den Jamesfluß-Dampfern nach City Point u. Richmond an sowie dem Dampfer „Eolus" jeden Montag Mittwoch u. Freitag früh nach Cherrystone u. der Eastern Shore von Virginien und Dienstags, Donnerstags u. Samstags nach den Counties Matthews u. Gloucester und nach Yorktown.

☞ Wettfahrten sind den Capitänen dieser Linie streng untersagt.

Durchbillete:

Von Baltimore nach	Norfolk, Va.	$3.00
„ „ „	Edenton, N.-C.	11.25
„ „ „	Plymouth, „	11.75
„ „ „	Weldon, „	10.00
„ „ „	City Point, Va.	5.00
„ „ „	Nach Petersburg,	6.10
„ „ „	Richmond, „	5.00
„ „ „	Cherrystone u. Eastern Shore, Va.	6.00
„ „ „	Matthews, Gloucester u. Yorktown	6 00

Wer nach Newbern, N.-C., reis't, findet die Route über Weldon u. Goldsboro' für die rascheste und billigste.

Nur diese Linie verkauft Durchbillete und gibt Gepäckmarken für die „Seaboard-Roanoke-Bahn", und nur ihre Passagiere können gleich nach dem Süden weiterreisen.

Passagiere, welche mit dem 8 Uhr-Frühzuge von New-York, oder mit dem 9 u. 11.50 Frühzuge von Philadelphia und dem 2.30 Nachmittagszuge von Washington abfahren, können mit dieser Linie gleich weiterreisen. Passagiere und ihr Gepäck werden unentgeldlich zwischen den Bahnhöfen u. Dampfern spedirt.

Moore N. Falls, Präsident.
Wm. C. Smith, Superintendent der Baltimorer Dampf-Packet-Compagnie.
E. G. Guio, General-Agent der „Seaboard-Roanoke-Bahn."
Hugh O'Connor,
(Mai,13) Passage-Agent.

Aenderung der Fahrten!
Die neue Dampfer-Linie
nach der Festung Monroe u. Norfolk, Petersburg u. Richmond.
zu Norfolk an die „große geradlinige Virginia-Tennessee-Eisenbahn", die jetzt in ihrer ganzen Länge eröffnet ist, sich anschließend.
braucht nur 18 Stunden von Baltimore bis Petersburg, Va.

(Durch Petersburg, Lynchburg, Bristol, Knoxville, Chattanooga, Nashville, Memphis, zu Chattanooga oder Dalton sich anschließend, nach Atlanta, Macon, Columbus, Montgomery, Mobile u. New-Orleans und zu Petersburg sich den Durchzügen nach Goldsboro', Weldon, Wilmington, Raleigh u. Gaston bis Greensboro' u. Charlotte anschließend.)

Die Dampfer der neuen Linie
fahren von Spear's Werfte, Fuß von Gaystr., täglich (Sonntags ausgenommen) Nachmittags 5 Uhr ab.

Sie sind alle neu und verdanken ihre außerordentliche Schnelligkeit ihrer Bauart, wozu man sich die besten u. schnellsten Hudsonfluß-Dampfer zum Muster genommen.

Die neue Linie besteht aus folgenden eleganten Seitenrad-Dampfern, die mit Salons u. Cajüten für Einzelpersonen und Familien glänzend ausgestattet sind:
„George Leary", Capt. Blakeman;
„James T. Brady", Capt. Landis.
Sie schließen sich den prächtigen Dampfern
„Milton Martin", Capt. Livingston;
„City of Richmond", Capt. Stronahan.
an. Sie befahren den Jamesfluß nur den Tag über, sodaß Passagiere mit Muße die Schanzen, Dutch Gap und andere interessante Punkte besehen können.

Die Tafel ist mit allen Delikatessen des Marktes besetzt und steht keiner Hotel-Küche nach. Trotz der dem Publikum gebotenen Bequemlichkeiten, der Eleganz der Einrichtung, der Sicherheit u. Raschheit der Fahrten sind die Fahrpreise nicht höher, als bei andern Linien

Diese Dampfer stehen mit den eleganten Dampfern der neuen Linie nach Matthews County, Cherrystone und allen andern Punkten auf der Eastern Shore von Va., sowie mit den Dampfern nach Newbern, Edenton, Plymouth u. allen andern Plätzen Nord-Carolina's in Verbindung.

☞ Passagiere werden ohne besondere Vergütung von u. nach allen Depots gebracht und ihr Gepäck kostenfrei umgeladen.

Fahrgeld von Balto. nach	der Festung Monroe	$3
„ „ „	Norfolk	3
„ „ „	City Point	5
„ „ „	Richmond	5
„ „ „	Petersburg	6

Wer mit dem 8 Uhr-Morgenzuge von New-York, mit dem ¾12 Uhrzuge Mittags von Philadelphia u. dem ¾3 Uhr-Nachmittagszuge von Washington abfährt, trifft rechtzeitig für die Abfahrt unserer Dampfer in Baltimore ein.

Billete werden nach den genannten und dazwischen liegenden Orten an besagter Route ausgegeben; Durch-Frachtbriefe den Durchpreis pro 100 Pfd garantirend, sowie alle sonstige Auskunft erhält man im Comptoire der neuen Dampferlinie.

(Mz21-) J. Birckhead, jun., Agent.

Baltimore-Liverpooler Dampfer-Linie,
die einzige amerikanische Linie.
Befördert die Ver. St.-Post!
Die amerikanischen Dampfer erster Klasse
„Worcester", „Somerset" u. „Carroll"
sind jetzt regelmäßige Fahrzeuge dieser Route und segeln, wie folgt, ab.

Von Baltimore:

„Worcester"	Samstag,	17. März.
„Somerset"	Mittwoch,	4. April.
„Carroll"	„	25. „
„Worcester"	„	30. Mai.
„Somerset"	„	20. Juni.
„Carroll"	„	18. Juli.

Von Liverpool,
hält in Queenstown an:

„Worcester"	Mittwoch,	25. April.
„Somerset"	„	16. Mai.
„Carroll"	„	6. Juni.
„Worcester"	„	11. Juli.
„Somerset"	„	1. August
„Carroll"	„	29. „

Ueberfahrts-Preis, in Gold oder dessen Papierwerth zahlbar, von Baltimore nach Liverpool:

Erste Cajüte	$80.
Zweite	$60.
Zwischendeck	$35.

Ueberfahrts-Scheine von Liverpool zu obigen Raten kann man, wenn man seine Verwandte 2c. herüber kommen lassen will, hier lösen.

Wegen Fahrbilleten wende man sich an das Haupt-Billet-Büreau der „Baltimore-Ohio-Bahn" in Camden-Station, oder an
Carl Hildebrandt,
Emigranten-Agent, Nr 97, Thamesstr.

Wegen Frachtbeförderung wende man sich an das Haupt-Fracht-Büreau der „Baltimore-Ohio-Bahn", Camden-Station. (Mz19—Juli18)

Moore & Caughey,
Importeure von und Engros-Händler mit Trimmings für Kleiderhändler und Schneider, sowie mit Herren Garderobe-Artikeln (Furnishing Goods) u. s. f.
(52-) Nr. 6, Süd-Charlesstraße.

Radway's Ready Relief
R. R. R.
Das Welt-Universal-Heilmittel
ist
Radway's Ready Relief,
die billigste und beste Arzenei
für Familien auf dem Erdenrund.

Eine 50 Cents-Flasche
wird das System gegen plötzliche Anfälle epidemischer und ansteckender Krankheiten schützen und mehr Uebel heilen, als wenn man hundert Dollars für andere Medizinen oder ärztliche Pflege ausgiebt.

In dem Augenblicke, da man Radway's Ready Relief äußerlich oder, je nach Vorschrift, innerlich anwendet, hört aller Schmerz auf, woher er auch rühren mag.

1849 Asiatische Cholera. 1849
Im Jahre 1849 kurirte Radway's Ready Relief über 10 000 von asiatischer Cholera befallener Personen, und durch seine rechtzeitige Anwendung als Vorbeuge-Mittel wurden über eine Million Menschen gerettet.

1856 Gelbes Fieber. 1856
1856 heilte Radway's Ready Relief Tausende von am gelben Fieber Darniederliegenden. Um dieser furchtbaren Seuche vorzubeugen, legte Dr. Fred. B. Page in Mississippi den Medizinal-Behörden der südlichen Staaten seinen Gebrauch angelegentlich an's Herz und empfahl es öffentlich als das sicherste Schutzmittel auf dem Erdballe.

Während des Krieges
wurden durch Radway's Ready Relief mehr Menschenleben gerettet, als durch die eifrigsten Anstrengungen der Militärärzte. Wir besitzen Hunderte von Briefen, welche dies beweisen. Wir haben den Beweis in Händen, daß in Fällen, wo die Soldaten mitten unter der bösen Luft der Sümpfe Marschlande reiten, Reisfeldern u. s. f. Radway's Ready Relief gebrauchten, diese unfehlbar von Krankheit frei blieben; wer aber es nicht gebrauchte, von Ruhr, Sumpffiebern, Gallenfiebern, Durchfall, Cholera, Rheumatismus 2c. befallen wurde, und von diesen nur Diejenigen, welche zu Radway's Ready Relief ihre Zuflucht nahmen, gänzlich wiederhergestellt wurden.

Sein allgemeiner Gebrauch.
Es heilt die schlimmsten, allen Himmelsstrichen eigenen Leiden. Man hat es in Asien, Afrika, Süd-Amerika, Europa Ost- u. Westindien versucht; überall hat es Cholera, Ruhr, Flüsse, gelbes Fieber, Sumpffieber, Schiffs- und andere Fieber in ihren schlimmsten Formen geheilt und niemals ermangelt, Leute, die es als Vorbeugemittel angewandt, gegen Krankheits-Anfälle sicher zu stellen.

Warum nicht!
Wenn Radway's Ready Relief solch' merkwürdige, desinficirende, neutralisirende, kräftigende, öffnende, schweißtreibende, Schmerzen stillende und andere Eigenschaften besitzt, sodaß es die schlimmsten Krankheits-Formen in den ungesundesten Weltgegenden, wenn z. B. die giftige Sumpfluft so dicht ist, daß „man sie fast mit dem Messer zerschneiden kann", beseitigt, warum sollte es nicht mit ebensolcher Leichtigkeit alle milderen Fieber-Sorten in unserem eigenen Klima heilen? Durchfall, Ruhr, Wechsel-, Gallen-Fieber, Grippe 2c. sind nur die milderen u. schwächeren Formen der schrecklicheren Krankheiten. Wenn es die schlimmsten Krankheits-Formen in den ungesundesten Gegenden heilt, kurirt es prompt die unter uns herrschenden leichteren Formen.

Häusliche Zwecke.
Jede Familie sollte eine Flasche Radway's Ready Relief im Hause haben. Eine Flasche kostet nur 50 Cts. und diese Flasche läßt sich zu verschiedenen Zwecken gebrauchen mit der Gewißheit, mehr Gutes auf die Dauer zu stiften, als wenn man für andere Medizinen u. ärztliche Rezepte hundert Dollars ausgiebt. Wandelt Einen plötzlich Unwohlsein an, so wird der Gebrauch des Relief augenblicklich das Leiden heben u. dem Patienten sofort Erleichterung verschaffen.

Zehnjähriger Rheumatismus durch Einreibung des Rückgrates mit Radway's Ready Relief geheilt.
Hr. Rob. Ely, 60 Jahre zählend, litt seit zehn Jahren an Rheumatismus. Seit 12 Monden mußte er, vollkommen hülflos, das Zimmer hüten. Die Glieder waren beträchtlich geschwollen u. umgestaltet; die Hände krampfhaft erstarrt, sodaß er weder die Finger bewegen, noch die Hände oder zumachen konnte; den ganzen Körper durchzogen rheumatische Schmerzen; das Heben aus dem Bette verursachte die größten Schmerzen. Man brachte ihn endlich dazu, das Rückgrat früh und Abends je eine Stunde mit Radway's Ready Relief einreiben zu lassen. Die erste Einreibung verschaffte Linderung; mehrere nachfolgende Einreibungen enthoben ihn der Schmerzen, und nach einmonatlichem Gebrauche des Relief und einiger Gaben von Radway's Pillen war er wiederhergestellt. Jetzt ist er lustig u. gesund und greift gelegentlich noch einmal nach dem Relief u. den Pillen.

Eine Familien-Medizin.
Als Familien-Medizin ist es das nützlichste Heilmittel, welches die Welt kennt. Wird man von Schmerzen oder Unpäßlichkeit heimgesucht oder von einem bösartigen Leiden bedroht, so kurirt sein Gebrauch rasch den Patienten u. schützt das System vor Anfällen. Einige Minuten nach der äußeren oder inneren Anwendung des Radway's Relief wird der von den peinigendsten Schmerzen, Krämpfen, Rheumatismus, Nervenweh, Gicht, Lendenschmerz, kaltem Fieber, bösem Hals, Grippe, Diphtherie, Congestion oder Entzündung befallene Patient sich leichter u. wohler fühlen.

Wichtige Bemerkung. — Für Landwirthe und Andere, welche in dünn besiedelten Gegenden wohnen, wo es schwer hält, die Dienste eines Arztes zu erlangen, ist Radway's Ready Relief unschätzbar. Es kann mit der positiven Versicherung gebraucht werden, daß es in allen Fällen gute Dienste leiste, wo man Mißbehagen oder Schmerzen spürt, oder mit
Grippe, Diphtherie, bösem Halse,
schlimmem Husten, Heiserkeit,
Gallen-Kolik, Unterleibs-,
Lungen-, Leber- u. Nieren-Entzündung,
oder mit Halsbräune, Halsentzündung,
Wechselfieber oder mit Neuralgie,
Kopfweh, Zahn-, Ohrenschmerzen,
oder mit Lendenübel,
Rückenschmerz, Rheumatismus,
Durchfall, Cholera Morbus,
Ruhr, Brandwunden,
Bruchschäden, Brauschen u.
Krämpfen
geplagt ist. Die Anwendung von Radway's Ready Relief wird Dich von diesen Beschwerden in der schlimmsten Form binnen einigen Stunden kuriren.

Rheumatismus. — Dieses schmerzhafte Uebel hat den geschicktesten Aerzten u. beliebtesten Mitteln getrotzt. Es ist am Schwierigsten zu behandeln; aber Radway's Ready Relief hat noch stets dem Leidenden sofortige Erleichterung verschafft und in allen Fällen von akutem, entzündlichem oder nervösem Rheumatismus eine dauernde Heilung bewirkt (Bei chronischem Rheumatismus u. Gicht sollte Radway's Reinigungs-Syrup, das sogenannte Renovating Resolvent, neben dem Ready Relief gebraucht werden.)

Bei allen Droguisten zu haben.
Preis: 50 Cts. pro Flasche.
Dr. John Radway & Comp.,
Nr. 87, Maiden Lane, New-York.
(März1,13)

R. Sinclair & Comp.,
Fabrikanten von Ackergeräthschaften u. Maschinen, Züchter und Importeure von Garten- u. Feld-Sämereien, Baumpflanzen u. s. w.,
sowie alleinige Agenten in den südlichen Staaten für die
„Monitor"- zusammengesetzte Schneide- u. Mähmaschine.

Wir lenken die Aufmerksamkeit von Landwirthen auf diese mit Recht berühmte „zusammengesetzte Maschine. Es ist die beste, im Gebrauch befindliche Hand-Rechen-Maschine. Was Stärke, Einfachheit u. Dauerhaftigkeit anbetrifft, wird sie von keiner Maschine derselben Klasse in diesem Lande übertroffen.

Auch haben wir stets auf Lager: den zusammengesetzten eisernen Schnitter mit Selbstharker; Pferde-Harken auf Rädern; Heu-Drehrechen; Waizen-Stoppler oder Nachleser; Dresch- u. Reinigungs-Maschinen, von Pferden in Bewegung gesetzt; Dresch- u. Strohsammel-Maschinen; Essig- u. Wein-Mühlen; Wein-Pressen; Waizenschwingen; Waizen-Drehsiebe; Waizen-Rillen (Drills, zum Säen) mit und ohne Guano-Vorrichtung; Kleesamen-Sammler, Kalkausbreiter; Häckselschneide-, Futterschneide- u. Mahlmaschinen; eiserne Feldwalzen; Erdklumpen-Zerdrücker; Plantagen-Breismühlen; Zuckerrohr-Mühlen u. Verdampfer; einfache Erdpflüge; Eggen; Cultivatoren. Gußstücke für Pflüge u. Maschinen u. s. w.

Wir garantiren, daß alle unsere Artikel zur Zufriedenheit ausfallen.

R. Sinclair & Comp.,
(152-) Nr. 62 Lightstr., Baltimore Md.

Eiserne Geldspinden!
Feuerfest!
Gegen Einbrecher gesichert!
Der
größte Vorrath und die vortrefflichste Auswahl in der Stadt Baltimore!
Verschiedene Größen und Preise von $60 bis $1500!
Ebenso:
Alle's kaltgeschmiedete eiserne Geldspinden!
mit kunstreich-zusammengesetzten Schlössern!
A. Brosius
Nr. 87, Lombardstr., gegenüber dem Postamte.
☞ Alle Arten von eisernen Geldspinden werden umgetauscht und reparirt.

Simon's Hotel,
Nr. 84, Nord-Calvert-, nahe Pleasantstr.,
und unfern dem „Northern Centralbahn-Depot",
Baltimore, Md.
☞ Wird Reisenden bestens empfohlen und die beste Bewirthung zugesichert. (Juli17,13)