

fernverkehr auf hoher See.

Es ist erst wenige Jahre her, seit wir mit der Telegraphie ohne Draht übersehen worden sind, und heute gibt es nur noch wenige Länder und Meere, die nicht ihre elektrische Verbindung durch die Luft allein mit der Außenwelt befehen. Wo immer man sich beispielsweise in der großen Wasserwelt des Atlantischen Ozeans befindet, mag, Telegrafische aus den beiden ihm umschlingenden Kontinenten können täglich, stündlich eintreffen, und ebenso täglich oder stündlich kann man von den Schiffen aus durch das Luftmeer mit irgend einem Orte der Welt in telegraphische Verbindung treten. Während meiner augenblicklichen Fahrt von Europa nach Südamerika auf dem Prachtdampfer König Friedrich August der Hamburg-Amerikaner-Linie schreibt Ernst v. Seife-Wartegg an Bord des genannten Schiffes, wurden bis jetzt von den Passagieren gegen 400 Depeschen abgefaßt und ebenso viele empfangen. Heute, kurz vor unserer Ankunft in Rio de Janeiro, standen wir mit der spanischen Königsjacht Alphonse XIII. in lebhaftem Depeschenwechsel. Das Schiff hatte die Infantin Isabella an Bord, welche als Vertreterin ihres königlichen Neffen den Sublimeserlichkeiten der argentinischen Unabhängigkeit beigewohnt hatte, und sich eben auf der Rückreise nach Spanien befindet. Ich war oben auf dem höchsten Verdeck im Telefunkenbureau, als der Apparat zu ticken begann. Die Buchstaben D. F. A., das Rufzeichen unseres Dampfers, waren deutlich zu hören. Der Telefunkenbeamte setzte sich an den Tisch und antwortete. Wenige Sekunden darauf liefen Depeschen der Infantin ein. Wir nahmen sie mit nach Rio, wo sie durch das Telegraphenbureau an ihre Adressen weitergeleitet werden. Als unser wackerer Kapitän, Gustav Bachmann, erfuhr, die Vertreterin Spaniens sei an Bord der Jacht, die unsichtbar vor uns, auf 100 oder 200 Seemeilen Entfernung nach Spanien dampfte, fandte er im Namen der Passagiere eine Begrüßungsdepesche durch die Lüfte. Unmittelbar darauf traf der Dank der Prinzessin dafür bei uns ein.

Diese drahtlose Verbindung mit den in verhältnismäßiger Nähe befindlichen Dampfern gibt auch dem furchtbarsten Passagier ein Gefühl der Sicherheit. Er weiß, er ist auf den großen einheimischen Weltmeeren nicht verlassen. Kommt ein Unglücksfall vor, der Bruch einer Schiffswelle, Feuer, Verlust der Schraube oder dergleichen, so braucht der Telegraphist nur von seinem Tisch das Notsignal, die drei Buchstaben S. O. S., auf den Apparat zu tippen. Die elektrischen Ströme gehen durch die Leitung hinauf zu den vier langen Paralleldrähten, welche zwischen die beiden Mastspitzen in einer Länge von ungefähr 60 Meter gespannt sind. Von dort gehen die elektrischen Schwingungen nach allen Richtungen der Windrose durch die Luft, und befindet sich im Umkreis mehrerer hundert Meilen ein anderes Schiff, so werden dort die Apparate des Notsignals S. O. S. bekannt geben, der Kapitän kann sich mit dem hilfsbedürftigen Schiff in Verbindung setzen, und weiß einige Minuten später, wo es sich befindet. Die unmeßbaren Vorteile der drahtlosen Telegraphie sind so offenkundig, daß heute nicht nur alle Passagierdampfer, sondern auch Kohlen-, Getreide- und sonstige Frachtdampfer Telegraphenstationen erhalten. Freilich lohnt es sich auf solchen Schiffen nicht, eigene Telegraphisten anzustellen wie sie beispielsweise auf allen Hamburg-Amerikaner-Dampfern sich befinden. Dafür werden die Kapitäne und Offiziere solcher Schiffe durch eigene Instruktoren, welche eine Seereise mitmachen, im Gebrauch der Telefunkenapparate unterrichtet. Auch in der Navigationschule in Gänburg ist eine eigene Abteilung zum Unterricht von Telefunkenbeamten eingerichtet worden. Im gedruckten Verzeichnis der Funkentelegraphenstationen vom August 1909 sind über 600 angeführt, davon 123 auf dem Festlande, der Rest auf Schiffen. Seither sind noch gegen hundert andere dagekommen und jeden zweiten, dritten Monat erscheinen Nachtragblätter mit neuen Anschlägen. Am zahlreichsten waren im vergangenen Jahre die Stationen in England mit 35 und Italien 23, während Deutschland deren erst 16 befaßt. Seither sind noch 12 deutsche dagekommen, so daß es davon nächst England die größte Zahl besitzt, wenn seither nicht sogar darin übertrifft. Die meisten anderen Länder sind bereits durch mehrere Stationen vertreten, Brasilien hat deren sogar 23, und auch Japan hat sich sein „eigenes“ Funkentelegraphensystem nach seiner bekannten Nachahrmethode erfunden, das System „Teishinjo“, mit dem es die Zahlung der Patentgebühren. Das verbreitetste System ist heute jenes von Marconi, das England, Frankreich und Italien eingeführt haben. In Amerika steht das System de Forest in Verwendung, und die übrigen Staaten haben zum größten Teil das deutsche Telefunkenystem angenommen. Augenblicklich werden in den verschiedenen Ländern neue Stationen angelegt. Uruguay baut deren beispielsweise 10, Argentinien 15, Chile 10, und es ist dabei mit Befriedigung zu begrüßen, daß die Mehrzahl dieser neuen Stationen von der deutschen Telefunken-Gesellschaft eingerichtet werden. In dieser Hinsicht vornehmlich die Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin, Siemens-Gesellschaft vertreten, und da von diesen auch die Apparate und der ganze Bedarf geliefert werden, so kommt das auch der deutschen Industrie zugute. Eben hat sich auch Chile für die Annahme des deutschen Systems entschlossen, denn seine Vorteile wurden den chilenischen Behörden auf drastische Art vor Augen geführt. Dem Dampfer der Telefunken-Gesellschaft, der zu diesem Zweck nach Valparaiso am Stillen Ozean kam, gelang es, Depeschen von Bord aus quer durch Südamerika mit Buenos Aires am Atlantischen Ozean zu wechseln, ohne daß die mächtige Andenketten, die gerade hier eine Gebirgswand von mehreren Tausend Metern bildet, ein Hindernis gewesen wäre! Es ist überhaupt etwas Eigentümliches mit diesem Telegraphieren durch die Luft. Entfernungen scheinen keine Rolle zu spielen, denn man hat es schon auf 2000 Meilen gethan, und dem Dampfer Meist des Norddeutschen Lloyd ist es in Ostafrika gelungen, mit dem Telefunkenystem sogar auf 3600 Meilen Entfernung deutlich vernehmbare Zeichen zu geben. Regen, Nebel und Gewitter haben keinen Einfluß auf den Fernverkehr durch die Lüfte, nur ist es auffällig, daß die Wirkung der Stromwellen des Abends auf ein Drittel größere Entfernungen wahrnehmbar ist, als während des Tages. Störend ist in dem gegenseitigen Verkehr der Schiffe untereinander und mit den Landstationen nur die Eifersucht der Inhaber der verschiedenen Systeme. Die englischen und italienischen Schiffe, welche das System Marconi verwenden, nehmen von Schiffen mit dem Telefunkenystem wohl Depeschen für ihre eigenen Passagiere an, geben aber Depeschen für Landadressen nicht weiter. Die französischen Schiffe haben ebenfalls das Marconi-System, doch wurden von den Reedereien die Stationen angekauft, so daß sie freie Hand erhielten, und seither wurde mit den Reedereien der deutschen Schiffe ein Abkommen zum unbeschränkten Depeschen-Austausch getroffen. Soffentlich gelingt es in Kürze, auch die Engländer und Italiener zum Beitritt zu bewegen.

Im Reiseverkehr hat sich der Schiffstelegraph überraschend schnell eingebürgert, obgleich die Gebühren ziemlich hoch sind. Von Schiff zu Schiff beträgt sie 12½ Cts., das Wort mit einem Minimallohn von \$1.25. Dazu tritt bei Depeschen nach Bestimmungsorten auf dem Festland noch die Landgebühr. Als ich heute morgen nach Luzern telegraphierte, hatte ich außer den obigen 5 Mark noch die Stempelgebühr von Rio Janeiro, der nächsten Telefunkenstation auf dem Festlande, nach Luzern, mit ungefähr 3 M. 50 Pfg. per Wort zu zahlen. Als wir uns in der Nähe des Pauls Rock, dem einamen Felsen in der Mitte des Atlantischen Ozeans befanden, konnte ich meine Depeschen über Lisbon senden, von wo die Gebühr nach Deutschland nur 25 Pfg. für jedes Wort beträgt.

Das Telefunkenbureau ist ganz so eingerichtet wie irgend ein Telegraphenbureau auf dem Festlande. Anstehend daran ist die Kabine des Telegraphisten. Da sich auf jedem Schiffe nur ein einziger befindet, so wäre kein Dienst ein sehr angestrebter, wenn sich die Telegraphisten untereinander nicht geeinigt hätten, nur bei jedem Stundenlohn nach Greenwicher Zeit, also Schlag 9, 10, 11 Uhr usw. an den Apparat zu setzen, um etwaige Depeschen anzunehmen. Wird also eine Depesche beispielsweise um 8.30 Uhr abgegeben, so kommt sie erst um 9 Uhr zur Abendung, aber die verlorene halbe Stunde spielt besonders bei Depeschen für das Festland keine Rolle, da ja bei großer Entfernung von der nächsten Stationen noch ein bis zwei Tage Fahrzeit des die Depesche übernehmenden Dampfers nötig sind, um in die Aufweite dieser Station zu gelangen. Die gewöhnliche Entfernung, auf welche Depeschen gefaßt werden, beträgt durchschnittlich 200 - 275 Meilen. Damit nun beim Abenden einer Depesche der Telegraphist nicht mehrere Male vergeblich anrufen muß, bis er auf irgend einem Dampfer zufällig Anschluß erhält, wurde eine sehr praktische Einrichtung getroffen. Das Hauptbureau der Telefunken-Gesellschaft in Berlin läßt für drei Monate zum Voraus eine Karte des Atlantischen Ozeans anfertigen, auf welcher die Monatsstage, die Abende und Ankunftszeiten der Schiffe angegeben sind. Linien, welche die Käfen verbinden, geben die Fahrtritte der Schiffe an. Sie kreuzen die Linien der zurückfahrenden Dampfer, so daß jeder z. B. nach Südamerika fahrender Dampfer weiß, an welchem Tage und an welcher Stelle er beiläufig in die entgegengekehrte Richtung fahrenden Dampfer antreffen kann. Dann ruft der Telegraphist durch Lippen an seinem Apparat den betreffenden Dampfer mit den in der Liste verzeichneten Buchstaben an, und die Regelmäßigkeit im Dampferverkehr ist heute so groß, daß gewöhnlich auch gleich darauf die Antwort eintrifft.

Andernfalls wird der Dampfer eine oder zwei Stunden später angerufen, und der Depeschenempfänger findet statt, wie auf Festlandstationen. Auf diese Weise mußte auch die französische Depesche, daß sie unseren Dampfer heute besogen oder wenigstens innerhalb unserer Sprachweite kommen würde, und so kamen die elektrischen Zeichen durch die Luft uns zugeflossen.

Auf ähnliche Weise werden auch Depeschen für Reisende auf hoher See übermittelt. Personen, die z. B. von Buenos Aires an einen unserer Passagiere zu depeschieren hatten, gaben die Depesche dem Dampfer „Ortega“ der Hamburg-Südamerika-Linie, der von Buenos Aires nach Europa abfuhr. Der Dampfer kam in unsere Nähe, rief unseren Dampfer durch das Buchstabenzeichen D. F. A. an und übermittelte die Depeschen. In dessen konnte von Buenos Aires uns auch noch vier Tage nach unserer Abfahrt telegraphiert werden. Die Depesche ging dann nach Rio de Janeiro und wurde an diesem Tage von der Telefunkenstation dort an den auf unmaßlicher hundert Kilometer Entfernung vorbeifahrenden Dampfer Cap Ortega weitergegeben. Zwei Tage später war dieser Dampfer auf seiner Rückreise in der Nähe von Bahia, Depeschen wurden also an die Telefunkenstation Bahia gefaßt, und von dort auf den Dampfer übertragen. Fünf Tage später kreuzte er unseren Kurs, und gab die Depeschen an uns ab, während beide Dampfer in voller Fahrt in vielleicht hundert Seemeilen Entfernung an einander vorbeidampften.

Ein Angenzeuge über die Kapitulation von Sedan.

In Paris ist kürzlich unter dem Titel „Fröschweiler, Sedan und die Kommune“ ein neues Werk erschienen, das die Erinnerungen und Aufzeichnungen des Generals Vicomte Aragonnes d'Orce zusammenfaßt, der als Rittmeister im 4. Kürassier-Regiment an dem Kriege teilnahm und als Parlamentär der historischen Verhandlung zwischen Moltke, Bismarck und dem General Wimpfen beizuhobte, der die Kapitulation der französischen Armee folgte. Nach den Kämpfen des 1. Septembers betrat der junge Rittmeister das kleine Haus, in das man den schwer verwundeten MacMahon gebettet hatte. In diesem Augenblicke kam der Generalstabchef des Marischalls, der General Faure, und teilte den Offizieren mit, daß General de Wimpfen im Begriffe sei, ins feindliche Lager zu reiten, um Unterhandlungen einzuleiten. Er suchte einen Offizier, der Deutsch sprach, d'Orce meldete sich und wurde so Zeuge der denkwürdigen Szene in Donchery.

Am 110 Uhr abends brach die kleine Kavalkade von Sedan auf. Kaum 100 Meter vor den Thoren der Stadt, war die Straße durch einen Verhaui gesperrt; der erste preussische Posten. Mit den Thüren ohnmächtiger Rück in den Augen sprach der französische Parlamentär den deutschen Offizier an und erklärte, daß unmittelbar hinter ihm die Abgesandten seiner Majestät des Kaisers folgten, um mit seiner Majestät dem König von Preußen zu unterhandeln. Die Barrikade öffnete sich, und die Franzosen schlugen den Weg nach Donchery ein. d'Orce an der Spitze, hinter ihm ein Trompeter und ein Reiter mit der weißen Flagge; hundert Schritte weiter zurück General de Wimpfen, General Castelnau, General Faure, ein Rittmeister der reitenden Jäger und ein junger Leutnant der Mobilmade. Die Dunkelheit war vollkommen, überall die größte Stille. Moltke taucht auf dem Wege eine Gestalt auf und fragt halblaut: „Wer da?“ „Französischer Parlamentär.“ Die Gestalt tritt zur Seite. Der Auf „Vorbeilassen!“ stürzt durch die Nacht, in der Fernsicht man einen zweiten Soldaten zur Seite treten.

In Donchery endlich übernimmt ein deutscher Offizier die Führung des Parlamentärs. Man bringt ihn in ein kleines Häuschen, in dem wenige Minuten später auch Wimpfen und seine Begleiter eintreffen. Man bietet den Franzosen, in einem kleineren Salon zu warten. In der Mitte des Zimmers steht ein Tisch mit rother Tede. Schweigend und bedrückt warten die Franzosen. Endlich, zehn Minuten nach dem Verlassen des Hauses, tritt die Gestalt des Offiziers in lamra Ueberrocken herein ein. Es sind General Moltke, General von Wimpfen und der Graf von Bismarck. Einige Parolwörter werden gewechselt, dann wendet sich Moltke an Wimpfen und fragt, ob er feindliche Postmachten mit sich führe. Wimpfen bejaht, aber Moltke befiehlt darauf, die Papiere zu sehen. Dann stellt Wimpfen Castelnau und Faure vor. Mit einer Bewegung ladet Moltke die Herren ein, Platz zu nehmen. Er selbst setzt sich an die eine Seite des Tisches, zu seiner Rechten Wimpfen, zu seiner Linken Bismarck. Von den Franzosen nimmt nur Wimpfen Platz. Hinter ihm, fast im Schatten verborgen, bleiben die beiden anderen Generale stehen. d'Orce befindet sich zur Linken Bismarcks. In dem kleinen Raume befinden sich sieben oder acht preussische Offiziere; auf einen Bank von Wimpfen, um hier alles aufzuzeichnen, was gesprochen wird.

Man hat kaum Platz genommen, da liebt d'Orce, wie Bismarck sich zu Moltke hinüberbeugt. „Sie vergahen uns vorzustellen.“ sagt er halblaut in französischer Sprache. Moltke antwortet mit einem unartikulierten Brummen, dann sieht er Moltke vor: „Der Graf von Bismarck, der General von Wimpfen.“ Endlich ergreift Wimpfen das Wort. „Ich möchte die Bedingungen kennen lernen, die Seine Majestät der König von Preußen uns zu gewähren beabsichtigt.“ „Sie sind sehr einfach dargelegt.“ antwortet Moltke; „die ganze Armee mit Waffen und Baggage ist gefangen; die Offiziere behalten ihre Waffen als Zeichen der Achtung für ihre Tapferkeit; aber auch sie sind gleich der Truppe kriegsgefangen.“ Die Diskussion beginnt. Sie nimmt auf Seiten Wimpfens bald den Charakter eines Plaidoyers an, das übrigens mit wenig überzeugender Stimme vorgetragen wird. Die Deutschen hören zu, aber sie bleiben feist. Moltke weist kurz auf die militärische Lage hin, auf seine 200,000 Mann, auf die 500 Kanonen, die bereits in Stellung stehen, um ein Bombardement zu eröffnen. Bismarck spricht davon, daß Frankreich Preußen herausgefordert habe, vom Pöbel und von den Journalisten sei es zum Kriege getrieben worden. Er betont das Wort stark und fügt hinzu: „Die sind es auch, die wir strafen wollen.“ Wimpfen erklärt schließlich: „Wir werden den Kampf wieder aufnehmen.“ „Der Waffenstillstand.“ antwortet Moltke, „läuft morgen um 4 Uhr früh ab. Punkt 4 Uhr wird das Feuer eröffnet.“ In dem kleinen Zimmer sind alle aufgestanden. Die Franzosen verlangen, daß ihre Waffen vorgeführt werden. Dann berührt ein eifriges Schweigen. Um die Stimmung des Augenblicks zu überwinden, tritt Wimpfen an d'Orce heran und beglückwünscht ihn zu der Tapferkeit der Kürassiere, deren Bewegungen er mit dem Feldstecher verfolgt habe. „Sie gehören einer Elite-Gruppe, einem heroischen Korps an, Herr Rittmeister, ich freue mich, Ihnen das zu sagen.“ Und er streckt dem Franzosen die Rechte entgegen. Das Eis ist gebrochen, das Gespräch wird allgemein. Wimpfen nimmt mit Moltke, Bismarck und Wimpfen wieder wieder Moltke feist. „Es ist Mitternacht. Um 4 Uhr endet der Waffenstillstand, ich kann Ihnen keinen Aufschub gewähren.“ Doch als Bismarck ihm etwas zuzillert, verlagert er die Aufnahme der Beschießung auf 9 Uhr. Diese Konzeption beendet die Verhandlung. Sie entscheidet im Prinzip die Kapitulation. Einige Details werden noch besprochen; da erscheint ein Dienstmädchen und bringt Flaschen. Es war Bordeaux. Die fünf Franzosen haben schweigend ihre Gläser zu den Lippen. In diesem Augenblicke erster Gedanken sah man, wie der junge Leutnant der Mobilmade auf Moltke zutrat; er rief sich familiär die Hände und meinte ganz kameradschaftlich: „Zaprit!, mein General, könnten Sie denn der braven, französischen Armee nicht bessere Bedingungen gewähren? Alons, unter uns, das könnten Sie doch wirklich!“ Trotz seiner unerwartlichen Kaltblütigkeit blieb Moltke mit offenem Munde stehen. Und als die Franzosen grüßten und sich, da starrte er immer noch auf den jungen Mobilmadisten, ohne eine Antwort zu finden.

Ein schleichendes Geschäft, das in der Stadt New York existiert, der Vertrieb von faulen Eiern für Nahrungszwecke, ist von Rechnungs-Kommissär Fosbid seinem vollen Umfange nach aufgedeckt, und die Wäcker, welche sich in so skandalöser Weise gegen ihre Nebenmenschen verkehrt haben, sind mit Namen und Adresse an den Pranger gestellt worden. Es ist eine traurige Liste, die zeigt, wie wenig manche Geschäftsleute auf die Gesundheit ihrer Nebenmenschen geben, wenn es gilt, den Dollar zu erjagen.

Es kommen aber noch weitere Enthüllungen. Nicht nur im Gierge schäft steht es in des Wortes buchstäblichster Bedeutung sehr faul, sondern auch in anderen Nahrungsweigen. Namentlich wird von Rechnungs-Kommissär erklärt, daß verdorbenes Fleisch in großen Mengen in Speisehäusern verbraucht wird. Dieser Zweig der Nahrungsqaunerei wird jetzt untersucht, dann folgen die anderen Branchen des Lebensmittelgeschäfts. Soffentlich stellt der Kommissär, ähnlich wie er es in Betreff der Wäcker gethan hat, auch die faulen Kunden in anderen Geschäftszweigen an den Pranger.

Abonnirt auf das Germanner Volksblatt.

Der Dampfer der Telefunken-Gesellschaft, der zu diesem Zweck nach Valparaiso am Stillen Ozean kam, gelang es, Depeschen von Bord aus quer durch Südamerika mit Buenos Aires am Atlantischen Ozean zu wechseln, ohne daß die mächtige Andenketten, die gerade hier eine Gebirgswand von mehreren Tausend Metern bildet, ein Hindernis gewesen wäre! Es ist überhaupt etwas Eigentümliches mit diesem Telegraphieren durch die Luft. Entfernungen scheinen keine Rolle zu spielen, denn man hat es schon auf 2000 Meilen gethan, und dem Dampfer Meist des Norddeutschen Lloyd ist es in Ostafrika gelungen, mit dem Telefunkenystem sogar auf 3600 Meilen Entfernung deutlich vernehmbare Zeichen zu geben. Regen, Nebel und Gewitter haben keinen Einfluß auf den Fernverkehr durch die Lüfte, nur ist es auffällig, daß die Wirkung der Stromwellen des Abends auf ein Drittel größere Entfernungen wahrnehmbar ist, als während des Tages. Störend ist in dem gegenseitigen Verkehr der Schiffe untereinander und mit den Landstationen nur die Eifersucht der Inhaber der verschiedenen Systeme. Die englischen und italienischen Schiffe, welche das System Marconi verwenden, nehmen von Schiffen mit dem Telefunkenystem wohl Depeschen für ihre eigenen Passagiere an, geben aber Depeschen für Landadressen nicht weiter. Die französischen Schiffe haben ebenfalls das Marconi-System, doch wurden von den Reedereien die Stationen angekauft, so daß sie freie Hand erhielten, und seither wurde mit den Reedereien der deutschen Schiffe ein Abkommen zum unbeschränkten Depeschen-Austausch getroffen. Soffentlich gelingt es in Kürze, auch die Engländer und Italiener zum Beitritt zu bewegen.

Das Telefunkenbureau ist ganz so eingerichtet wie irgend ein Telegraphenbureau auf dem Festlande. Anstehend daran ist die Kabine des Telegraphisten. Da sich auf jedem Schiffe nur ein einziger befindet, so wäre kein Dienst ein sehr angestrebter, wenn sich die Telegraphisten untereinander nicht geeinigt hätten, nur bei jedem Stundenlohn nach Greenwicher Zeit, also Schlag 9, 10, 11 Uhr usw. an den Apparat zu setzen, um etwaige Depeschen anzunehmen. Wird also eine Depesche beispielsweise um 8.30 Uhr abgegeben, so kommt sie erst um 9 Uhr zur Abendung, aber die verlorene halbe Stunde spielt besonders bei Depeschen für das Festland keine Rolle, da ja bei großer Entfernung von der nächsten Stationen noch ein bis zwei Tage Fahrzeit des die Depesche übernehmenden Dampfers nötig sind, um in die Aufweite dieser Station zu gelangen. Die gewöhnliche Entfernung, auf welche Depeschen gefaßt werden, beträgt durchschnittlich 200 - 275 Meilen. Damit nun beim Abenden einer Depesche der Telegraphist nicht mehrere Male vergeblich anrufen muß, bis er auf irgend einem Dampfer zufällig Anschluß erhält, wurde eine sehr praktische Einrichtung getroffen. Das Hauptbureau der Telefunken-Gesellschaft in Berlin läßt für drei Monate zum Voraus eine Karte des Atlantischen Ozeans anfertigen, auf welcher die Monatsstage, die Abende und Ankunftszeiten der Schiffe angegeben sind. Linien, welche die Käfen verbinden, geben die Fahrtritte der Schiffe an. Sie kreuzen die Linien der zurückfahrenden Dampfer, so daß jeder z. B. nach Südamerika fahrender Dampfer weiß, an welchem Tage und an welcher Stelle er beiläufig in die entgegengekehrte Richtung fahrenden Dampfer antreffen kann. Dann ruft der Telegraphist durch Lippen an seinem Apparat den betreffenden Dampfer mit den in der Liste verzeichneten Buchstaben an, und die Regelmäßigkeit im Dampferverkehr ist heute so groß, daß gewöhnlich auch gleich darauf die Antwort eintrifft.

Abonnirt auf das Germanner Volksblatt.

Dampfschiffs-Agentur
Theo. Graf, Hermann, Mo.
Nord-Deutscher Lloyd
New York, Baltimore und Bremen,
Hamburg-Amerikaner Linie
New York, London, Cherburg und Hamburg,
American und Red Star Linie
Philadelphia, New York und Antwerpen.
Genauere Auskunft über Post-Transportation, Abfahrt der Dampfschiffe, u. s. w. erteilt für Kajüten- und Zwischendeck-Passagiere via New York oder Baltimore von und nach irgend einem Orte Europas zu besten niedrigen Preisen zu haben. Wer Angehörige aus der alten Heimat herinkommen lassen will, wird in seinem Interesse finden, in meiner Office vorzusprechen.

Eure Gesundheit
Dr. August Koenig's
Hamburger Tropfen
St. Jacobs Oil, Ltd., Baltimore, Md.

Table with 2 columns: Destination (e.g., Pacific N. R. Fahrtable, Westlich gehende Züge) and Time/Price (e.g., No. 32 u. 33 laufen am Sonntag nicht, No. 32 7.31 a. m., No. 22 2.28 p. m., etc.)

Schmerzen
CARDUI
Frau E. Ellis, New Hartford, Iowa, schreibt: „In den letzten 24 Jahren litt ich an Gebärmutterleiden, und in Folge an stürzender Nervosität, Schmerz in der rechten Seite, im Rücken — genug um lebensüberdrüssig zu sein. Kerze und Medizinen halfen mir nicht. Schließlich fing ich mit Cardui Wein an. Jetzt bin ich völlig kurirt. Alle Frauen, die ebenso leiden, sollten Cardui versuchen.“

Electric Bitters
Succeed when everything else fails. In nervous prostration and female weakness they are the supreme remedy, as thousands have testified. FOR KIDNEY, LIVER AND STOMACH TROUBLE. It is the best medicine ever sold over a druggist's counter.

Bandwürmer.
LAXIR BON-BONS
Cascarets
REGULIEREN DIE LEBER
DeWITT'S WITCH HAZEL SALVE