

Charleston's Ausstellung.

Förderung des Handels mit Befriedigung der Hauptzweck.

Häufiger Gemeinbau - Hervorragende Gebäude - Entwicklung der Baumwollindustrie - Die Frauenwelt auf der Ausstellung. Auslegungskraft des sonnigen Südens.

Die „South Carolina Interstate and West Indian“ Ausstellung, die vom 1. Dezember 1901 bis 1. Juni 1902 in Charleston, S. C., stattfindet, ist nicht so groß und kostspielig wie die vor Kurzem geschlossene panamerikanische Ausstellung in Buffalo, N. Y., es war, aber sie ist von einer in den Südstaaten bisher unerreichten Ausdehnung und



F. W. Wagner.

Ihre Zwecke sind vom kaufmännischen Standpunkt aus beabsichtigt. Im Gegensatz zu anderen Veranstaltungen dieser Art ist sie nicht zur Erinnerung an irgend ein historisches Ereignis geplant worden, sondern sie soll vor Allem die Handelsbeziehungen des Südens der Union mit den westindischen Inseln beleben und dadurch der amerikanischen Industrie neue Gebiete erschließen. Das Ausstellungs-Unternehmen wurde vor etwa Jahresfrist unter dem Geleite des Staats South Carolina mit einem Kapitale von \$250,000 und einem Reservefonds von \$1,250,000 begründet. Präsident der Ausstellungs-Behörde ist Kapitän F. W. Wagner, ein Mann von deutscher Abstammung, der einen Teil seines Privat-Grundbesitzes für die Ausstellung zur Verfügung stellte. Er und die meisten Direktoren sind Bürger Charleston's, nur der Architekt, W. F. Gilbert, ist ein New Yorker.

Das Areal, welches die Charlestoner Ausstellung einnimmt, umfaßt 160 Acker Landes an den Gehäusen des Ashley-Flusses, mit mehr als 2000 Fuß Uferfront. Die Ländereien gehören einst zu einer großen Plantage und nach dem einstimmigen Urtheile Sachverständiger hätte sich ein besser geeigneter Platz kaum finden lassen. Die hauptsächlichsten Gebäude der Ausstellung sind jene für Baumwolle-Industrie, für Handel, Ackerbau, Bergwerks- und Forstwesen, das Administrationsgebäude, das Auditorium, das Frauengebäude, Bauten für die schönen Künste, für Farbiges, und für Verlehnwesen und Maschinen. Die meisten dieser Gebäude sind um einen großen Hof, „Court of Palace“, gruppiert, der 1200 Fuß lang und über 900 Fuß breit ist, mit tief gelegenen Gärten im Ausmaße von 700 bei 450 Fuß in der Mitte.

Das herortragendste Bauwerk stellt der Palast für Baumwolle-Industrie dar, der 50,000 Quadratfuß einnimmt. Er ist 160 Fuß hoch und hat eine Fassade von mehr als 360 Fuß. Wie die Gebäude für Handel und Ackerbau ist er im spanischen Renaissance-Stil gehalten und macht mit seiner riesigen Kuppel und der weiten Säulenhalle einen imponirenden Eindruck. Der Baumwoll-Industrie, die für die Südstaaten von so großer Bedeutung ist, auf der Ausstellung überhaupt ein Ehrenplatz eingeräumt. Sie ist in allen Phasen, von der Aussaat bis zur Ernte der Baumwolle und der Verarbeitung des Produktes mittels Maschinen aller und neuester Konstruktion dargestellt.

Das Gebäude für Ackerbau und Landwirthschaft dient gleichzeitig als Ausstellungspalast des Staates South Carolina. Für eine Viehschau wurden 15 Acker des Ausstellungs-Areals reservirt und Preise im Werthe von \$27,000 ausgeschrieben.

Gegenüber dem Gebäude für Baumwolle-Industrie liegt das Auditorium, das für sportliche Uebungen aller Art vorgesehen ist und Sitz für über 4000



Das Frauengebäude.

Personen enthält. Wahre Wunder trägt das westlich vom Auditorium befindliche Gebäude für die westindischen Länder Kuba, Porto Rico, Jamaica u. s. w. Besonders die kunstvollen Stickerien der Frauen Porto Ricos sind höchst bewundernswürth. Nicht

weit von dem westindischen Gebäude ist der Eingang zur „Midway“ mit ihren zahllosen Volksbelustigungen. Trotzdem der Ver. Staaten-Kongreß sich weigerte, eine besondere Bewilligung für die Ausstellung in Charleston zu machen, ist auch die Regierung der Union, Dank dem Entgegenkommen des Präsidenten und der Leiter der verschiedenen Regierungs-Departements, in einem besonderen Gebäude mit Ausstellungsobjekten reich vertreten.

Im Gegensatz zur panamerikanischen Ausstellung in Buffalo, die kein besonderes Frauendepartement enthielt, wollten die Leiter der „South Carolina Interstate and West Indian Exhibition“ auf die Mitarbeit der Frauen nicht verzichten. Als Frauengebäude dient ein Landhaus mit umfangreichem Anbau im alten Kolonialstile, das am Flußufer, inmitten von Heden von Geranien und duftendem Jasmin, gelegen ist. Die Frauen South Carolinas haben sich unter Anderem die hohe Aufgabe gestellt, die Möglichkeit der Einführung der Seiden-Industrie in ihrem Heimathstaate darzutun. An der Spitze des Frauendepartements steht Frau Sarah Calhoun Simonds, ein Mitglied der berühmten Calhoun-Familie, und ihr zur Seite stehen etwa 200 Damen aus allen Theilen des Staates.

Gegenüber dem Frauengebäude befindet sich das Gebäude für Farbiges, ebenfalls im Kolonialstile gehalten, das 12,000 Quadratfuß Raum einnimmt. Die Fortschritte der farbigen Rasse in den letzten 25 Jahren finden hier eine lebendige Illustration. Booker T. Washington, der hervorragende Repräsentant seines Volkes, ist der Leiter dieses Departements der Ausstellung.

Der Kunstpalast, ein mächtiges Bauwerk in reinen klassischen Formen, geziert mit den Gruppen Krieg, Friede, Armee und Flotte vom Denev-Triumphbogen in New York, dürfte Charleston auch nach Schluß der Ausstellung erhalten bleiben. Das Administrationsgebäude trägt einen ausgesprochen spanischen Charakter. Es ist von einem weiten Balkon umgeben, und von Thürmen flankirt; in der Mitte befindet sich eine große Kuppel. Zahllose kleinere Bauten von Staaten und Städten zieren neben den erwähnten Bauwerken das Ausstellungsterrain. Am Ufer eines künstlichen Sees liegt die Maschinenhalle und das Gebäude für Transportwesen.

Der schönste Schmuck der Ausstellung, der ihr ein ganz eigenartiges Gepräge verleiht, ist jedoch der Reichthum an Naturschönheiten, wie ihn nur der sonnige Süden aufweist. Dadurch ist der Charlestoner Ausstellung ein Reiz verliehen, einzig in seiner Art, der für ähnliche Unternehmungen anderswo für alle Güter der Welt nicht zu beschaffen ist.

Vize-Gouverneur Wright.

Der Vertreter Tasts ein Mitglied der früheren Philippinen-Kommission.

General Luke C. Wright von Tennessee, der kürzlich wegen Unpäßlichkeit des Gouverneurs Tasts von Präsident Roosevelt zum Vize-Gouverneur der Philippinen ernannt ward, gehörte der von Präsident McKinley Anfangs des Jahres 1900 eingesehten Tasts-Kommission an.



General Luke C. Wright.

Er hat seitdem die meiste Zeit auf dem Archipel verbracht und ist mit den Verhältnissen auf diesem wohl vertraut.

Luke C. Wright, der 1846 geboren wurde, machte den Bürgerkrieg in der Konföderierten-Armee mit. Er trat bei Ausbruch des Krieges in 1861 in das 104. Tennessee-Senior-Regiment ein, wurde Zweiter Leutnant der Artillerie und der Division der Generale Bates und Breckinridge zugetheilt, in der er in den hauptsächlichsten Treffen im Westen mitfocht. In der Schlacht bei Jonesboro, Ga., erhielt er eine Verwundung.

Nach dem Bürgerkriege widmete sich Wright dem Rechtsstudium. Er wurde in Memphis, Tenn., zur Anwaltspraxis zugelassen und galt bald als einer der hervorragendsten Advokaten des Südens. Acht Jahre lang war er General-Anwalt des „Volunteer“-Staates. Ebenso übte er in der lokalen, wie Staatspolitik einen großen Einfluß aus. Seine Gattin ist eine Tochter des Admirals Semmes, des Marinehelden der Konföderierten im Bürgerkriege. Drei der Söhne Wrights beteiligten sich am spanisch-amerikanischen Kriege in 1898.

Wahnsinniger Passagier. Auf der Fahrt von Cleveland, O., nach Indianapolis, Ind., wurde neulich ein Mann plötzlich wahnsinnig und die Zugbedienten hatten alle Hände voll zu thun, ihn an Geistesfahigkeiten zu verhindern. Die Reisenden verließen schließlich den Wagen, in dem der Wahnsinnige mit einem Porter und einem Bremser allein zurückblieb. In Union City wurde der Mann dem Marshall übergeben.

Straßenbahn-Geheimdienst.

Detective-System der New Yorker Metropolitan Traction Co.

Das große Straßenbahn-Gesellschaft es in ihrem Vortritt finden, jene ihrer Angestellten überlassen zu lassen, durch deren Hände die Münzen der zahlenden Passagiere rollen, würde sich aus den Büchern einer jeden dieser Gesellschaften ergeben, und die Metropolitan Traction Co. von New York läßt es sich jährlich nicht weniger als \$100,000 kosten, um auf ihren Strecken diesen Geheimdienst aufrecht zu erhalten. Die enormen Einnahmen der Metropolitan Traction Co. gehen durch gar viele Hände, ehe das Geld die Spindeln der Gesellschaft erreicht, und viele der Münzen können an diesen Händen kleben bleiben. Diese Thatsache stützt sich nicht nur auf die landläufige Annahme, sondern wird von den Beamten der Gesellschaft voll und ganz anerkannt. Selbsthüch zwingt die Leute daher, den Geheimdienst aufrecht zu erhalten, ihre Angestellten überlassen zu lassen.

Dieser Geheimdienst umfaßt Hunderte von sogenannten „Spotters“ und bildet eine spezielle Klasse von Angestellten. Selbst unerkannt, müssen diese Späher, um im Dienste erfolgreich zu sein, das Geheimniß ihrer Aufgabe streng wahren, dürfen selbst einander nicht bekannt sein. Das Loos dieser Leute ist kein beneidenswertes. Ihrer ist nicht einmal die Benutzung, das Vertrauen Jener zu genießen, in deren Dienst sie stehen; ihre Berichte, die auf den peinlichsten Beobachtungen sich stützen mögen, werden gewöhnlich mit Mißtrauen entgegen genommen. Dazu ist jede Phase ihres Verhältnisses zu der Bahngesellschaft eine degradirende. Gewöhnlich an einer Straßenecke oder in einem Hausgang angeworben, erhalten sie ihren sauer verdienten Lohn auf der offenen Straße zugestekt, oder wo immer ein Zusammentreffen mit dem Zahlmeister der Bahngesellschaft so arrangirt werden kann, daß dieses Zusammentreffen von Angestellten der Bahn nicht bemerkt werden wird. Das ganze Dasein dieser Späher ist ein mysteriöses, und nur wenige der Leute haben Freunde an dem Dienste.

Die Pflichten des Spähers sind nicht besonders schwierig, ausgenommen insofern es heißt, denselben Tag auf Tag nachzugehen, und dazu mindestens einmal in der Woche auch eine Nacht hindurch. Fünfundzwanzig „Trips“ per Tag von je zehn bis fünfzehn Minuten Fahrzeit ist das Durchschnitts-Verdienst des Spähers. Während jeder dieser Fahrten hat der Späher nicht nur die Thätigkeit des Konduktors, Motormannes und Inspektors zu übernehmen, sondern auch darauf zu sehen, ob allen Regeln der Gesellschaft nachgekommen wird, ob die Passagiere höflich behandelt werden, die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit eingehalten wird u. s. f. Vernachlässigt er diese dienlichen Anforderungen in irgend einer Weise, dann läuft der Späher Gefahr, selbst denunziert zu werden, denn auch er wird überwacht — von einem der Chef-Späher, die ihm eben so unbekannt sind, wie er den Leuten, die er zu überwachen hat, unbekannt sein muß. Die Chef-Späher wiederum werden von einem Corps von Detectives überwacht.

Da die Anforderungen des Dienstes Leute von Intelligenz und guter Erziehung bedingen, beziffert sich seine Kosten auf weit weniger als diejenigen betragen würden, wäre der Dienst weniger anständig für die Klasse von Leuten, deren man dazu bedarf. Es ist eine Thatsache, daß der Späherdienst eine letzte Zuflucht für Leute ist, die für bessere Beschäftigung qualifizirt, durch verschuldetes oder unerschuldetes Mißgeschick aber heruntergekommen sind. Ein solcher Mann wird einen Lohn von \$2 per Tag nicht ausschlagen, wenn er denselben ehrlich verdienen kann. Und \$2 sind der Tagelohn, der für Späherdienste gezahlt wird. Dazu werden ihm \$1.25 per Tag für Fahrgelder bewilligt. Von dieser Bewilligung fällt für ihn selbst aber nichts ab, denn dieses Geld muß „verfahren“ werden, wenn Unannehmlichkeiten verhütet werden sollen. Die Ausichten auf Beförderung im Dienste sind nicht besonders verlockend; ein Chef-Späher erhält für seine Thätigkeit \$3 per Tag, und darüber hinaus giebt es keine Beförderung.

Trotz aller Sorgfalt, die Späher unerkannt zu halten, wird deren Geheimniß doch häufig Konduktoren kund. Argwohn ist gewöhnlich eine der ausgezeichnesten Eigenschaften des Konduktors, und dieser Argwohn wird erregt, sobald irgend einer der Passagiere ein besonderes Interesse dafür bekundet, was an Bord der Car vor sich geht. Ein flüchtiger Blick auf die Fahrgeld-Registrierungsvorrichtung genügt häufig, um den Späher dem Manne zu verrathen, den zu überwachen er an Bord der Car sich befindet. Um seine Identität zu wahren, greift er auf der Höhe der Zeit stehende Späher häufig zu falschen Vorpiegelungen. In der Rolle eines Bekannten ist es schon manchem dieser Leute gelungen, einen Konduktor beim Betrug zum Nachtheil der Bahngesellschaft zu ertappen, vielleicht gar zu erlöben, daß sein eigener Nidel unregistriert in die Tasche des Mannes auf der hinteren Plattform der Car wandert.

Daß in diesem Geheimdienst auch Frauenzimmer, junge und alte, ste-

hen, ist Thatsache, obwohl das häufig betritten worden ist. Diese weiblichen Späher gelten als die allererfolgreichsten im Dienste, schon aus dem Grunde, weil sie ihr Geheimniß gewöhnlich länger zu wahren wissen als die Männer.

Vollkommen, wie dieses Detective-System zu sein scheint, fehlt es doch nicht an Mitteln und Wegen, um dem Späher Sand in die Augen zu streuen. Diese Straßenbahnleute wissen, daß sie überwacht werden, aber sie wissen auch, daß sie nicht andauernd überwacht werden können. Es würde der Metropolitan Traction Company weit mehr als \$100,000 per Jahr kosten, wollte sie die Konduktoren auf allen ihren Strecken andauernd unter Ueberwachung halten. Viele der Konduktoren lernen den sicheren Grund auf ihrer Strecke bald erkennen und dazu, ihre Passagiere zu beurtheilen, wodurch sie in den Stand gesetzt werden, die Anstrengungen zu verladen, die von der Bahngesellschaft gemacht werden, um einen ordentlichen und ehrlichen Dienst zu erzwingen. Manchmal irtren die Leute sich freilich in ihren Berechnungen, und dann ist das Resultat ein Ende mit Schreden.

Ein Konduktor, der kürzlich „wegen Nichtregistrirens von vereinnahmten Nideln“ und „wegen Tragens einer goldenen Taschenuhr“ entlassen wurde, verabschiedete sich von dem Superintendenten mit den Worten: „Sie verstehen Ihr Geschäft nicht; ich habe meine goldene Uhr, mein Nachfolger wird eine solche erst noch zu erlangen trachten und die Bahngesellschaft wird dann um die Kosten zweier goldenen Uhren gekommen sein, anstatt nur um die eines Chronometers.“ Hieraus ergiebt sich, wie wenig gefürchtet der Geheimdienst ist, aber auch, daß dieser Dienst ein nothwendiger und wirksamer ist.

Wie viele Männer und Frauen in diesem Dienste stehen, ist natürlich ein Geheimniß der Bahngesellschaft. Die Späher operiren täglich in verschiedenen Theilen der Stadt und sind, wie die Leute in Onkel Sams Geheimdienst, nur ihren Chefs bekannt. Fürwahr, das System dieses Dienstes ist das allererfolgreichste des ganzen ausgebreiteten Trolleydienstes.

(New Yorker Morgen-Journal.)

Der Luftballon als Tiefseeforscher.

Als vor Kurzem der Versuch gemacht wurde, das Mitteländische Meer im Luftballon zu überqueren, konnten die Luftschiffer zu ihrer Ueberbrückung vom Luftballon aus in solche Tiefen des Meeres hinabzusehen, in welche der in einem Schiffe fahrende Mensch nicht sehen kann. Diese Beobachtung ist aber durchaus nicht neu, und gerade in Frankreich schon früher praktisch verwirklicht worden. Dort gelang es nämlich, von der Gondel eines nur in mäßiger Höhe schwebenden Luftballons aus in einer Wassertiefe von 30—70 Fuß Torpedos aufzufinden, welche bei einer Gefechtsübung verloren gegangen waren.

Hiernach machte man auch in Russland den Versuch, in der Dfise ein verloren gegangenes Schiff durch die Beobachtung des Meeresgrundes vom Luftballon aus zu finden. Dieser russische Versuch mißlang, und man jagte, das betreffende Gewässer sei zu trübe gewesen, um dem Luftschiffer einen Durchblick zu gestatten. Vielleicht ist aber der Mißerfolg dem Umstand zuzuschreiben, daß der Ballon, von dem aus die Meeresuntersuchung erfolgte, zu hoch in der Luft schwebte; im Gegenzug zu den mäßigen Höhen bei den französischen Versuchen befand sich der russische Ballon 1200 Fuß hoch.

Eine weitere Verfolgung der Sache erscheint schon deswegen als angezeigt, weil die Meeresgrundbeobachtung vom Luftballon aus nicht bloß zur Auffindung im Meer verjunktener Gegenstände nutzbar gemacht werden kann, wiewohl auch dieses unter Umständen wichtig genug ist. Aber da man in der jüngsten Zeit darauf ausgeht, einen Theil der Seekriegs durch unterseeische, also von den Kriegsschiffen aus unsichtbare Boote zu führen, liegt vielleicht in der Benützung der Ballons eine Waffe gegen diese unterseeischen Boote insofern, als die Ballonbeobachtung solche Unterseeboote offenbart. Danach würde also, der Seekrieg der Zukunft auf dem Wasser, im Wasser und über dem Wasser geführt werden.

Wie es heißt, werden 50 junge, reiche Engländer nach den Vereinigten Staaten kommen, um in Kansas Studien über den amerikanischen Ackerbau zu machen. Welch prächtige Ausichten eröffnet dies für 50 hübsche junge Kanjaser Mädchen! Daß die Chance gebührend ausgenutzt werden wird, ist nicht zu bezweifeln.

In einem offiziellen Bericht an das hydrographische Amt meldet der dritte Offizier eines Schiffes, daß er eine 100 Fuß lange Seechlange gesehen habe. Und zwar im Wasser, nicht im Stiefel. Der selbige Münchhausen hat doch einen Fehler begangen, da her sich seine Erzählungen nicht offiziell beglaubigen ließ.

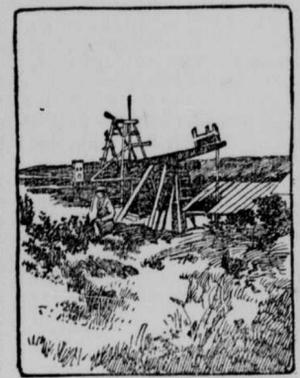
Londoner Blätter behaupten, die Amerikaner wüßten gar nicht, was gute Menschencharaktere (auf der Bühne) sei. Woher sollen wir's gelernt haben, da die amerikanische Bühne so lange von englischen Schauspielern beherbergt wurde?

Neuer Minen-„Buhm.“

Entdeckung und Ausbeutung immerer Zintezlager in Arkansas.

Ein neuer Minen-„Buhm“ steht hierzulande im nördlichen Arkansas, bei Jasper, in Aussicht, nachdem dort Zintezlager aufgefunden wurden, deren Werth unschätzbar erscheint. Auf einen Radius von nahezu 500 englischen Meilen dehnen sie sich ohne Unterbrechung und von ungewöhnlich großer Tiefe aus. Unter Anderem wurde am Buffalo-Flusse ein Schacht 67 Fuß tief durch Zintez getrieben, während nahe Dobb City ein 125 Fuß tiefer Schacht ergriff, der eine Zintezschicht von 90 Fuß Dicke durchbricht. Unfern Jasper wurden 1000 Tonnen Zintez von der Erdoberfläche losgeprengt. Vorläufig bestehen aber in der dortigen Gegend noch keine Eisenbahnen, die das Erz, das mindestens 60 Prozent reines Zint enthält und im Gehalt der berühmten Zintezader von Joplin, Mo., gleichkommt, hinwegschaffen könnten. Zwar könnte das Erz vermittelst Karren nach der 100 Meilen entfernten nächsten Eisenbahn-Endstation befördert und dort noch mit einem guten Profit veräußert werden, doch ziehen die Leute es vor, mit dem Verkaufe zu warten, bis sie die Eisenbahn in unmittelbarer Nähe haben. Sie kalkuliren, daß das Erz, welches jetzt Pennies werth ist, ihnen dann Dollars bringt. Thatsächlich bemühen sich vier verschiedene Eisenbahn-Gesellschaften, ihre Linien so rasch als möglich nach dem neuen Minen-Distrikt zu verlängern. Dabei sind gewaltige Schwierigkeiten zu überwinden, da die Gegend durch gebirgiges Terrain zu legen sind. Eine der Gesellschaften muß unter Anderem einen 1000 Fuß langen Tunnel herstellen.

Daß unter den obwaltenden Umständen der Grund und Boden in jener Gegend im Preise ungeheuer steigt und Anseher und Speculanten bereits in Menge einströmen, ist natürlich. So wird z. B. der Werth eines zwischen Dobb City und Harrison gelegenen „Claims“ von 80 Acren, die ihrer Zeit mit \$200 gekauft wurden, heute auf \$100,000 geschätzt. Ein großer Theil des dortigen Zintez enthaltenden Landes gehört, beiläufig bemerkt, der Bundes-Regierung.



Primitive Zintezmine.

Interessant ist die Vorgeschichte der Zintezentdeckung in Arkansas. Vor etwa 30 Jahren fanden zwei Farmerstöchter beim Vieheintreiben mehrere Stücke eines schimmernden Metalls, die sie ihren Vätern heimbrachten. In der Meinung, man habe Silber vor sich, thaten sich die beiden Farmer mit Anderen zu einer Gesellschaft zusammen, die ein ganzes Lager solchen Gesteins entbedte. Zwei Experten, die man berufen, bauten eine Schmelzhütte, als man aber wahrnahm, daß das Material kein Silber sei, gab man die Sache wieder auf. Erst neulich wurde jene Stelle als „Claim“ abgesteckt, und sie birgt in der That das größte Zintezquantum, das die Minengeschichte je zu verzeichnen hatte. Schon die erste Sprengung löste fast 1000 Tonnen Erz- und Gesteinsmasse mit über 40 Prozent Zintez.

Die Nicaragua-Kanal-Bill. Der „Water“ der wichtigen Kongreß-Vorlage ein langjähriger Parlamentarier. Zu den wichtigsten Vorlagen, die in der diesmaligen Kongreßsion zur Erledigung kommen werden, gehört die Nicaragua-Kanal-Bill. Bei den Be-

Präsident Roosevelt auf die Dauer von vier Jahren zum Chef des Bureau für Geschüßwesen, als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Generals Buffington ernannt ward. Crozier, dessen Ernennung allerdings noch durch den Bundes Senat bestätigt werden muß, hat damit in der Anciennität 27 Vorgänger, und zwar 5 Kapitäne, 12 Major, 6 Oberleutnants und 4 Obersten übersprungen. Mit der Stellung ist der Rang eines Brigade-Generals verbunden.

William P. Hepburn. Rathungen hierüber wird Repräsentant Hepburn von Iowa nicht nur als Vorsitzender des Komites für zwischenstaatlichen und ausländischen Verkehr eine hervorragende Rolle spielen, sondern auch als „Water“ der Nicaragua-Kanal-Vorlage, die, nachdem sie bereits in der vorigen Kongreßsion im Re-

Präsident Roosevelt auf die Dauer von vier Jahren zum Chef des Bureau für Geschüßwesen, als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Generals Buffington ernannt ward. Crozier, dessen Ernennung allerdings noch durch den Bundes Senat bestätigt werden muß, hat damit in der Anciennität 27 Vorgänger, und zwar 5 Kapitäne, 12 Major, 6 Oberleutnants und 4 Obersten übersprungen. Mit der Stellung ist der Rang eines Brigade-Generals verbunden.

William P. Hepburn. Rathungen hierüber wird Repräsentant Hepburn von Iowa nicht nur als Vorsitzender des Komites für zwischenstaatlichen und ausländischen Verkehr eine hervorragende Rolle spielen, sondern auch als „Water“ der Nicaragua-Kanal-Vorlage, die, nachdem sie bereits in der vorigen Kongreßsion im Re-



William P. Hepburn.

Präsident Roosevelt auf die Dauer von vier Jahren zum Chef des Bureau für Geschüßwesen, als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Generals Buffington ernannt ward. Crozier, dessen Ernennung allerdings noch durch den Bundes Senat bestätigt werden muß, hat damit in der Anciennität 27 Vorgänger, und zwar 5 Kapitäne, 12 Major, 6 Oberleutnants und 4 Obersten übersprungen. Mit der Stellung ist der Rang eines Brigade-Generals verbunden.

Präsidentenhaus zwar passiert worden, im Bundes Senate aber liegen geblieben war, von Hepburn mit einigen unbedeutenden Veränderungen zur sofortigen Wiederbringung in der diesmaligen Kongreßsion vorbereitet worden ist. Die Bill wurde damals im Bundes Senate nicht angenommen,



Admiral John G. Walker.

weil der in ihr enthaltene Paragraph, welcher die Befestigung der Kanaleinfahrt gestattet, mit den Bestimmungen des damaligen, ersten Hay-Pauncefote-Vertrages nicht harmonirt. Durch das jüngst getroffene, zweite Hay-Pauncefote-Uebereinkommen ist jener Paragraph seiner Gefahr entleidet, und der Annahme der Bill, die für den Kanalbau eine in zehn Jahresraten verfügbar zu machende Bewilligung von \$150,000,000 vorsieht, steht in dieser Hinsicht wenigstens auch im Bundes Senate nichts mehr im Wege.

Der Bau des Kanals auf der Nicaragua-Route ist übrigens auch von dem unter Admiral Walker stehenden Kommission, die sich mit der Rhythmus-Kanal-Frage zu befähigten hatte, empfohlen worden. In Betracht gekommen war für diese Kommission bekanntlich noch die Panama-Route.

William P. Hepburn wurde 1833 geboren. Er studirte die Rechte, wurde 1854 zum Barreau zugelassen und war Checkler im Repräsentantenhaus von Iowa. Bei Ausbruch des Bürgerkrieges trat er als Kapitän in das Zweite Iowa-Kavallerie-Regiment ein, in dem er zum Range eines Oberleutnants aufstieg. In 1879 wurde Hepburn zum ersten Male in den Kongreß gewählt, in dem er gegenwärtig seinen achten Termin dient. Hepburn ist ein ausgezeichnete Kenner des Transportwesens, ein vorzüglicher Redner und ein schlagfertiger Debattör.

Rear-Admiral John G. Walker, der seit 1897 pensionirt ist und jetzt 66 Jahre zählt, hatte insbesondere als Kommandeur des südbaltischen Geschüßwesens seiner Zeit reichliche Gelegenheit zum Studium der mittelamerikanischen Verhältnisse.

Außergewöhnliche Karriere.

Der neue Chef des Geschüßwesen-Departements und sein Avancement.

Eine außergewöhnliche Karriere hat Kapitän Crozier vom Geschüß-Departement der Ver. Staaten-Armee zu verzeichnen, indem derselbe neulich von



Kapitän William Crozier.

Präsident Roosevelt auf die Dauer von vier Jahren zum Chef des Bureau für Geschüßwesen, als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Generals Buffington ernannt ward. Crozier, dessen Ernennung allerdings noch durch den Bundes Senat bestätigt werden muß, hat damit in der Anciennität 27 Vorgänger, und zwar 5 Kapitäne, 12 Major, 6 Oberleutnants und 4 Obersten übersprungen. Mit der Stellung ist der Rang eines Brigade-Generals verbunden.

William Crozier, der in Ohio geboren wurde und 1867 an der Militärakademie in West Point graduirte, ist einer der gelehrtesten Offiziere der Bundesarmee. Er ist der Erfinder der verfertigten Lafette, sowie einer neuen Art, mit Draht umwundene Kanonen, deren Heile so fest aneinander geschlossen sind, daß sie sich auch bei den höchsten, an das Geschüß gestellten Anforderungen nicht von einander trennen. Crozier, der bis 1881 bei der Artillerie diente und dann dem Departement für Geschüßwesen zugetheilt wurde, subirte das Geschüßwesen der europäischen Meere und war militärisches Mitglied der von dem Ver. Staaten 1899 zur Friedenskonferenz nach dem Haag entsandten Delegation. Er foßt 1900 mit Auszeichnung in den Philippinen und in China. Im Februar 1901 wurde Crozier von Präsident McKinley als Nachfolger des verstorbenen Professors Michie zum Vize für theoretische und Experimentalphysik an der Militärakademie zu West Point ernannt.