

Capitän William Thomas Sampson, der gegenwärtig die nordatlantische Flotte, oder „Cuba Squadron“, wie man sie allgemein nennt, kommandirt, ist am 9. Februar 1840 in Palmyra, Wayne County, N. Y., geboren. Viele seiner Verwandten leben noch jetzt in der Nachbarschaft dieses Städtchens. Einer seiner Hauptcharakterzüge ist die Liebe zur Heimath und so oft sich die Gelegenheit bietet, besucht er den Schauplatz seiner Kindertage, wo ihn die alten Bekannten als Billy Sampson familiär begrüßen.

Er war ein ruhiger, fleißiger Knabe, liebte besonders das Tennis-Spiel, welches auch heute seine schwache Seite ist. Das alte Haus, wo er das Licht der Welt erblickte, an der Johnson-Straße am Südbende von Prospect Hill, existirt noch, doch ist es derart verschönert worden, daß man kaum noch das Gebäude der Zeit wieder erkennen würde, wo der zukünftige Admiral seine Jugendzeit verbrachte. Gegenwärtig bewohnt es seine Schwester, Fräulein Hannah Sampson. Capitän Sampson war zweimal verheirathet. Margaret Aldrich war seine erste Frau, die Tochter eines bedeutenden Geschäftsmannes in Palmyra. Sie starb 1878 nach 16jähriger glücklicher Ehe und hinterließ zwei Töchter.

Capitän Sampson's zweite Frau war Fräulein Mary Burling, eine Oberlehrerin der Palmyra Classical Union-Schule.

Seine Familie lebt gegenwärtig in einer bescheidenen braunen Cottage, No.

Sonntags-Blatt.

Beilage des „Anzeiger und Herold“.

J. F. Windolph, Herausgeber.

Grand Island, Neb., den 3. Juni 1898.

No. 39. Jahrgang 18.

überspringend, schon im August Master, welche Charge seither abgesehen worden ist. Am 16. Juli 1862 wurde er zum Lieutenant und am 25. Juli 1866 zum Lieutenant-Commander ernannt. Während des Krieges diente er an Bord des Uebungsschiffes John Adams und auf dem Monitor Patapsco. Auf letzterem holte er sich seine ersten Verwunden, dieser gehörte nämlich damals zum Blockade-Geschwader von Charleston.

Die Föderalisten wußten, daß der Hafen voll Menschen lag, aber als am 15. Januar 1865 der Befehl für den Monitor kam, vorzurücken, gab es kein Zögern. Lieutenant Sampson stand als Exekutiv-Offizier auf der Brücke und commandirte seine hinter eiserne Schutzwehren gedeckte Mannschaft. Er stand allein auf Deck, ausgefetzt dem Granatfeuer des Forts und dem Kugelnregen der Scharfschützen. Der „Patapsco“ steuerte unbewegt vorwärts. Nach wenigen Minuten riß ihn ein Riesentorpedo in Stücke. Sampson wurde in die Luft geschleudert und fiel 100 Fuß davon, mit 25 Matrosen der

Untersuchungsgerichts ernannt. Als Rear-Admiral Montgomery Sicard krankheitsshalber von seinem Posten zurücktreten mußte, übernahm dann Capitän Sampson am 24. März d. J. das Commando der „Towa“ und die Kontrolle über das nordatlantische Geschwader.

Sampson's größte Tugenden sind Kaltblütigkeit und Muth, gepaart mit Geistesgegenwart. Mit Lieutenant Joseph Strauß entwarf er das neue Doppelt-Turret-System, mit welchem „Rearfage“ und „Kentuck“ ausgerüstet sind. In jedem Zweig der Marine-Theorie und Praxis ist er wohl ausgebildet. Und das Vertrauen zu ihm wird nicht durch die Thatsache abgeschwächt, daß er ein schlechter Sohn des Volkes ist; ein Mann jener Classe, die Lincoln als Knochen und Sehnen der Nation bezeichnet.

Ganz anderen Schlags ist Commodore Winfield Scott Schley, ein Sohn Marylands, wo er am 9. October 1839 zu Richfield, bei Frederick, geboren wurde. Am 20. September 1856 trat er in die Marine-Academie ein und graduirte wie Sampson mit 17 Jahren. Während dieser in der Jugend still und fleißig war, zeigte sich Schley immer zu tollen Streichen aufgeleitet. Seltsamer Weise haben beide in ihren Gattinnen Alter egos gefunden. Frau Schley ist so fröhlichen Gemüthes wie der Commodore, während Frau Sampson so reservirt wie der Capitän ist. Schley geht im Kampfe impulsiv vor, während Sampson kühl berechnet. Ersterer ist von geschmeidigem Körperbau, hat tief schwarze Haare und Augen und graumelirtten Schnurr-

Wie Sampson wurde Schley auch im Jahre 1861 Master, 1862 am selben Datum Lieutenant, 1866 am selben Datum Lieutenant-Commander. Am 31. März 1888 wurde Schley Capitän, am 5. Februar dieses Jahres Commodore und erhielt kurz darauf das Commando der fliegenden Squadron.

Während des Bürgerkrieges war er zuerst auf der Fregatte „Potomac“, dann auf dem Kanonenboot „Winona“ mit dem West Golf (Mexico) Blockade-Geschwader. Ferner betheiligte er sich 1863 bei der Einnahme des Fort Hudson. Er commandirte 1884 den „Alert“ während der erfolgreichen Greely-Expedition und 1891 den Kreuzer „Baltimore“ während des Aufstandes in Valparaiso. 1885-89 war er auch Chef des Monitorungs- und Rekrutierungs-Bureaus.

Sein Vater, John T. Schley, war Jahre lang ein Hauptmitglied des Gerichtes in Frederick County, Md.

Schon als Knabe hatte Scott Reingung zur See und fühlte sich wie am Lande heimisch. Seiner Heirath entsprossen drei Kinder, Thomas Franklin, Virginia und Winfield Scott. Die Tochter heirathete 1890 einen Neffen des Carl of Wharnclyffe. Dieser würde in England eine große Rolle spielen, zieht es aber vor, sich in New York dem Rechn- und Finanzwesen zu widmen. Der eine Knabe ist in die Armee eingetreten, der andere Geschäftsmann geworden. Der Commodore ist ein lebenswürdiger Charakter und stets guten Humors, dabei resolut, immer bereit, die Initiative zu ergreifen, aber auch fähig, im Falle der Noth weise zu überlegen und im vollen Vertrauen auf sich selbst zu handeln. Da-

bei ist er ein Mann von feinem literarischen Geschmack, spricht fließend spanisch, französisch und italienisch. In der Flotte ist er als witziger Kopf und exzellenter Tischredner bekannt. Seine Benhömie ist unwiderstehlich. Er trägt eine prächtige goldene Uhr, welche ihm seiner Zeit die Marylander Legislatur nach dem Erfolge der Greely-Expedition überreichte; aber weit höher schätzte er einen Ebenholzstod mit Goldknopf, welchen ihm die Mannschaft des „Baltimore“ schenkte.

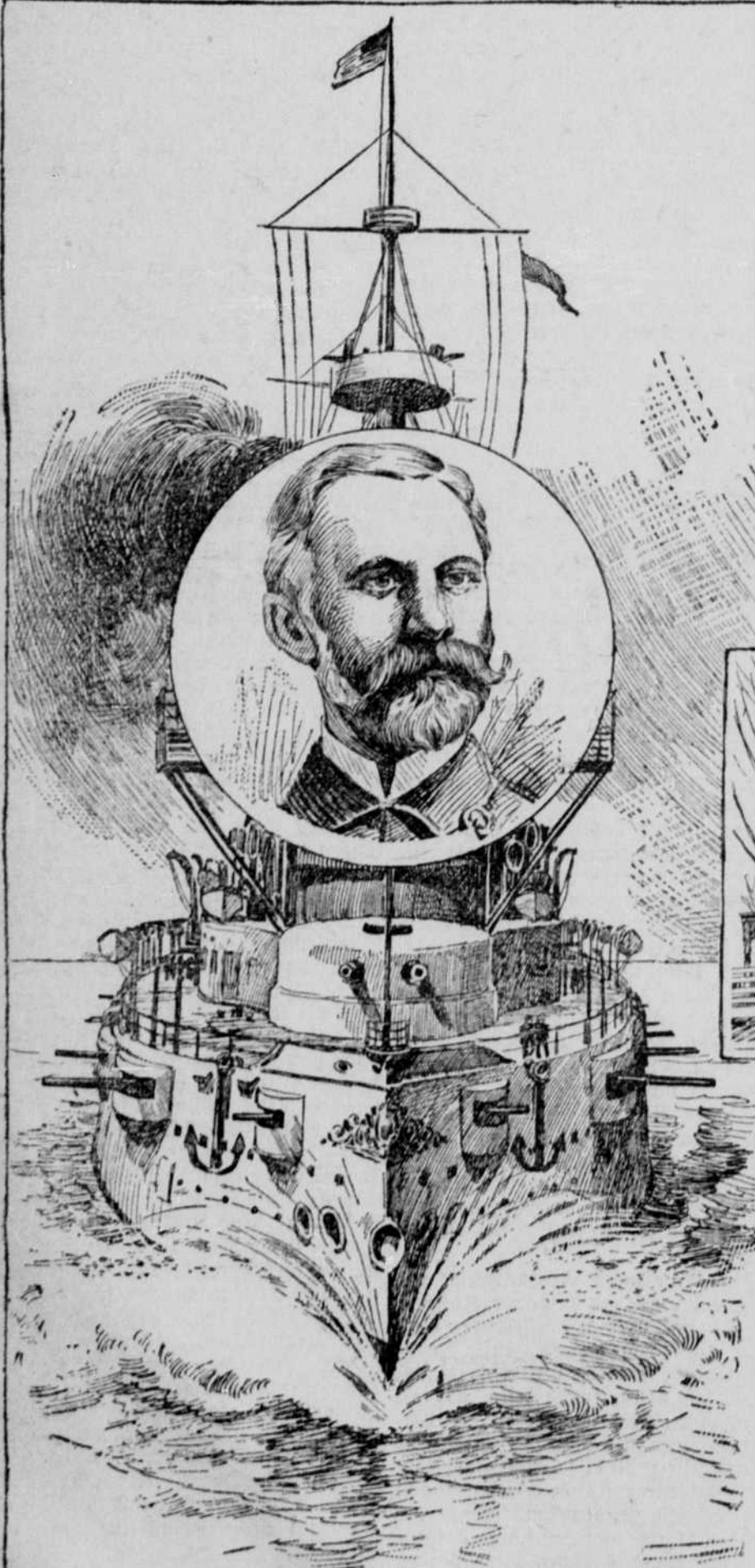
Ein Matrose, der für die Ueberreichung als Sprecher ernannt worden war, ließ folgende naive Rede vom Stapel: „Sie wissen, Sir, es wäre gegen die Bestimmungen, wenn wir Ihnen ein Geschenk überreichen, so lange Sie unser Commandirender sind, aber jetzt, da sie den Befehl über das Schiff aufgegeben haben, sind Sie einfach Gentleman.“

Der letzteren Behauptung hat noch nie Niemand widersprochen.

Wie ein Vermögen verschwindet. Was gestern reichhaltig in die Öffentlichkeit drang, das hat man in

Mann New Yorks gewesen ist. Dann führte ihn sein leichter Lebensmuth und auch wieder seine Eitelkeit dazu, tausend verschiedene Geschäfte zu gleicher Zeit zu betreiben, seine eigenen vielfältigsten Art, und die von Freunden und Bekannten und öffentliche Angelegenheiten, bis ihn all' die Mißthätigkeit schier erdrückte und er den Ueberblick verlor und mancherlei vernachlässigte und wieder in andere Unternehmungen sich einließ, die er bei besser Seelenruhe kaum übernommen hätte, weil sie vorderein verfehlt waren. Wer kann es auch ermessen, welche Umschwenkungen seines Privatvermögens er im Interesse des Weltlaufes geopfert hat, dessen Mitglied er war, auf das er seine höchsten Stolz gesetzt und das immer höher stand, als das eigene Gut, und das noch heute groß — das größte seiner Branche auf Erden — und unerschütterlich da steht?

Nansen ist von der Tournee, die er in Amerika machte, sehr wenig befriedigt. Man erinnert sich, daß der berühmte Forscher, nachdem er sich für eine Reihe von Vorträgen in den Vereinten Staaten hatte anwerben lassen, eines schönen Tages die Koffer packte und davon ging. . . . d. h. er ging eigentlich ohne die Koffer davon, die in den Händen des wüthenden Managers zurückblieben. Jetzt läßt Nansen seine Gelegenheit vorübergehen, ohne das Nordamerikanische Publicum gründlich durchzubelehren. In einer Unterredung mit einem Journalisten erklärte der Nordpolfahrer, daß die Yantees nur die ordinäre Neugierde haben, berühmte Persönlichkeiten von Angesicht zu Angesicht zu sehen; dabei sei ganz gleichgültig, ob die Berühmtheiten Commodanten oder Sensationsprediger, Nordpolforscher oder Zingeltangel-Sängerinnen seien. Alles ist schön



Rear-Admiral W. T. Sampson und sein Kreuzer New York.



Sampson's Geburtshaus in Palmyra, N. Y. Schley findet Greely.

und Kinnbart. Es scheinen einige Tropfen französischen Blutes in seinen Adern zu rollen. Der fast gerade so große Sampson — etwa 5 Fuß 9 Zoll — zeigt die breite Brust der angelsächsischen Rasse. Blond sind seine Haare, sowie sein kurz geschnittener Kinnbart, der auch einige graue Haare aufweist. Der furchtlose ruhige Blick seiner graublauen Augen erinnert etwas an seine normannischen Vorfahren.



Commodore W. S. Schley und sein Kreuzer Brooklyn.

117 Clark-Straße, Glen Ridge, N. Y. Sie besteht aus zwei Knaben, Ralph Carl, 11 Jahre, und Harold, acht Jahre alt, und aus den beiden Mädchen aus erster Ehe. Diese beiden sind an Marineoffiziere verheirathet, nämlich an Lieutenant Roy C. Smith und Ensign H. A. Jackson. Letzterer machte schon als Knabe von sich reden. Er diente auf einem der Schiffe, welche der Orlan, der 1889 mehrere Ver. St. Kriegsschiffe im Hafen von Apia, Samoa, zerstörte. Er führte damals seine Mannschaft in die Masten, und bildete so das berühmte menschliche Seegel, welches sein Schiff vor dem Zerschellen an den Felsen bewahrte.

Sampson's Vater George war ein schlichter Farmer und William half ihm schon als Knabe reichlich bei der Arbeit. Sein Fleiß erregte das Interesse von Squire William H. Southwid in Palmyra, welcher ihn durch Repräsentant C. B. Morgan Aufnahme in der Marine-Academie verschaffte. Hier trat er am 24. September 1857 ein und graduirte schon 1861. Da die Beförderung

um's Leben ringenden Mannschaft, ins Wasser. Der Rest, über 70, war in Stücke gerissen worden. Die Leute im Wasser wurden alle gerettet, und Lieutenant Sampson am nächsten Tage für seine Pflichtenleistung feierlich belobt. 1865 bis 1867 war Sampson auf dem Flaggschiff „Colorado“ des europäischen Geschwaders. Nachdem er als Lehrer der Chemie auf die Marine-Academie abcommandirt worden war, kreuzte er wiederum in europäischen Gewässern, 1874 bis 1875 auf dem „Alert“ und 1879 bis 1882 mit dem asiatischen Geschwader auf dem „Sawata“. 1886 bis 1890 war er Superintendent der Marine-Academie.

1889 hatte er das Capitänspatent erhalten, und war dann bis Juni 1897 Chef des Bureau of Ordnance. Dann kam er an Bord der „Towa“, bis er kürzlich seine Flagge auf die „New York“ übertrug. Seit Jahren gilt er als einer der fähigsten und wissenschaftlich gebildetsten Offiziere der Flotte. Seiner Kenntnisse wegen im



niten deutschen Kreisen seit langer Zeit von Mund zu Ohr erzählt, selbst noch vor dem Hinscheiden William Steinway's; daß sein Privatvermögen zum Mindesten stark angegriffen ist. Was jetzt offenbar geworden ist und von den Rasenverwätern zugestanden wird, bestätigt und übertrifft die weitestgehenden Besorgnisse. Vorläufig wenigstens scheint William Steinway's ein nach Millionen gezähltes Privatvermögen auf nichts zusammengekrumpft zu sein.

Der Gründe für diesen Millionen-schwund sind mannigfache da. Der Hauptgrund mag wohl in der über großen Herzensgüte und — man darf die eine Schwäche wohl dem Todten nachsagen — in der Eitelkeit des unbraven Menschen liegen, zwei Eigenschaften, die es ihm direct unmöglich machten, irgend ein an ihn gestelltes Ansuchen um pecuniäre Hilfe, in großen und in kleinen Summen, für finanzielle, künstlerische oder auch nur einfach bethelrige Zwecke, abzuschlagen; man kann wohl sagen, daß Mil-

und gut, wenn nur der Name bekannt und die Eintrittskarte recht theuer ist. „Sehr oft“, fügte Nansen hinzu, „merkte ich, daß das Publicum mich mit den Augen verschlang, ohne zu hören, was ich sagte. Wenn ich plötzlich einen Gastenhaber gefangen hätte, würde sicher kein Mensch überrascht oder enttäuscht gewesen sein.“ Der Postener „Herald“ bleibt dem Forscher die Antwort nicht schuldig. „Wenn die Amerikaner“, schreibt das Blatt, „Herrn Nansen mehr angesehen als angehört haben, so muß das seiner noch weniger als mittelmäßigen Vortragskraft zugeschrieben werden. Am Ueberragendsten von einem Barnum unter Reclame- und Patenten-Organisiren läßt, sich nicht wundern, wenn er von seinen Zuhörern als „Naturwunder“ angepöbelt wird.“

Professor (zu seinem Diener, welcher eben den Ofen füllte): Haushälterin sein, so kann, hauptsächlich sein; nach den Berechnungen wird der Kohlenvorrath der Erde in 100 Jahren aufgebraucht sein.