

## Zwei Polar-Expeditionen.

Eine amerikanische und eine deutsche Polarfahrt die meist besprochenen.

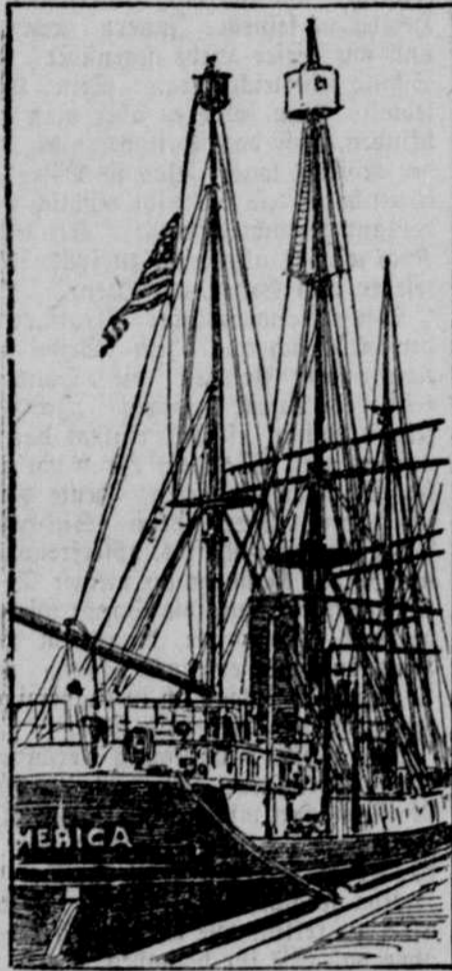
Wichtige Missionen eines New Yorker Militärs — Größtes Nordpolarfahrzeug. Vortrefflicher Bau des deutschen Südpolar-Schiffes — Bewährte Führer.

Von den Polar-Expeditionen, die zur Zeit theils unterwegs, theils in der Ausrüstung begriffen sind oder



Ergebnis eines einzigen Mannes, des New Yorker mehrfachen Militärs William S. Ziegler beweist, dessen Wunsch es ist, daß die amerikanische Flotte als erste über den Nordpol weise. Er selbst würde sich als aktiver Teilnehmer an der Expedition beteiligen, wenn er nicht schon zu alt wäre. Ziegler, der, wie schon der Name erkennen läßt, deutscher Abkunft ist, zählt der Lenz 57. Die deutsche Südpolar-Expedition erregt durch die eigenartige Konstruktion des von ihr benützten, kürzlich auf den Kommandanten bei Kiel vom Stapel gelaufenen und nach dem in 1855 verstorbenen berühmten Mathematiker Gauß getauften Schiffes erhöhtes Interesse, sowie durch die langjährige, gründliche Vorbereitung des Unternehmens.

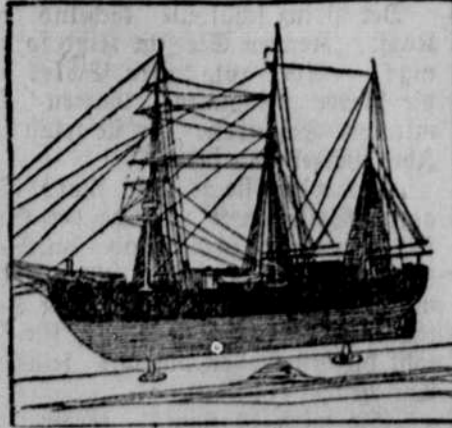
Der Leiter der Baldwin-Ziegler-Nordpolar-Expedition, Evelyn



Die „America.“

Briggs Baldwin, welche dieser Tage in Hamburg, um von New York dorthin gebachten Proviant für seine Expedition zu inspizieren und dessen Weiterbeförderung nach Tromsø und Sandness, Norwegen, wo die beiden für die Polarreise bestimmten Schiffe „America“ und „Fritzhof“ liegen, anzuordnen. Der Direktor der deutschen Seewarte in Hamburg, Wirklicher Geheimrat Admiralitätsrath Dr. Georg Neumayer, der seiner Zeit die Anregung für die deutsche Südpolar-Expedition gab, leistete Baldwin jede erdenkliche Hilfe und schenkte ihm unter Anderem die neuesten, von Dr. Ransen entworfenen Nordpolararten.

Die „America“ ist bei einer Länge von 157 Fuß, einer Breite von 29 und einem Tiefgang von 19 Fuß das größte Fahrzeug, das je bis in die Nordpolar-Regionen vorgedrungen ist. Es hieß früher „Esquimaux“ und gehörte einem Engländer Namens Walter, der das Schiff als Walfischfänger benutzte. Das Fahrzeug ist nach Art einer Bark gebaut, mit vollem Segelwerk und zugleich mit einer Hilfsmaschine



Modell des „Gauß.“

versehen, die im Hintertheil des Schiffes liegt, um das Fahrzeug bei das Durchbrechen von Eismassen geeigneter zu machen. Die „Fritzhof“, die letzte Jahr von dem schwedischen Universitätsprofessor Kallhoff auf seiner Reise nach Grönland benützt wurde, ward von Baldwin gemietet, um Lebens-

mittel und Ausrüstungen mitzunehmen. Außerdem enthält sie ein Laboratorium für wissenschaftliche Zwecke. Im Ganzen werden Baldwin 40 ausgewählte Männer auf seiner Nordpolarfahrt begleiten, ferner 400 Eskimohunde und 15 sibirische Ponies.

Evelyn Briggs Baldwin wurde vor 33 Jahren in Springfield, Mo., geboren. Er graduirte am Northwestern College zu Kasperville, Ill., und befand sich später in Diensten des Wetterbureaus zu Washington, D. C. Baldwin war Mitglied der Peary-Nordpolar-Expedition 1893 auf 1894; in 1898 auf 1899 beteiligte er sich an der Wellman-Nordpolar-Expedition.

Das deutsche Südpolar-Schiff, der „Gauß“, ist aus Holz gebaut. Um gegen Eispressungen Widerstand zu leisten, ist es durch starke innere Holzabstufungen und durch dreifache Beplattung mit Eichen, Kothanne und Greenhart-Holz befestigt. Das Fahrzeug ist, bei einer Wasserdrängung von 1450 Tonnen, 168 Fuß 1 Zoll lang, 36 Fuß 5 Zoll breit und geht 15 Fuß 9 Zoll tief. Eine dreifache Expansionsmaschine gibt dem Schiff eine Fahrgeschwindigkeit von sieben Seemeilen in der Stunde. Neben elektrischem Licht erhält das Schiff auch



Erich v. Drygalski.

Dampfheizung. Ruder und Schraube können durch einen Brunnen an Deck genommen werden. Das Fahrzeug enthält unter Anderem einen durch Acetylen beleuchteten Scheinwerfer und eine Windmühle, welche, wenn die Kessel nicht unter Dampf sind, die Dynamomaschine antreiben soll. Führer der Expedition, für welche der deutsche Reichstag im Jahre 1899 1.200.000 Mark bewilligte, ist der 36jährige Berliner Universitätsprofessor Dr. Erich v. Drygalski. Derselbe gilt unter den jüngeren Geographen als einer der begabtesten und kenntnisreichsten und hat sich als forschungsreisender in Nordpolargebieten bereits vortrefflich bewährt. Außer der aus 5 Offizieren und 20 Mann bestehenden Besatzung des Schiffes, werden Drygalski auf der Reise, die im August d. J. angetreten werden soll, noch vier wissenschaftliche Teilnehmer begleiten.

### Neue Damenfrisuren.

Wie die schönen Wienerinnen gegenwärtig das Haar tragen.

Die Friseur Wiens veranstalten alljährlich zu Beginn der Saison eine Ausstellung von Modestisuren, welche prämiirt, anerkannt und getragen werden. Eine solche Ausstellung arrangirt dieser Tage der überaus rührige Klub der Friseur und Perückenmacher Wiens, von Modestisuren für die Frühjahrsaison. Es wurden zwei



Wiener Modestisuren.

Damenfrisuren creirt, von denen eine niedrig, die andere hoch arrangirt ist. Bei der niedrigen Frisur wird das Haar ondulirt, in der Mitte geschichtet und zu Gesicht gezogen. Der rückwärtige Theil des Haars wird zu einem zweitheiligen Zopf gebunden, dessen Haarteile stark touppirt werden. Der Zopf wird sodann nach links hinaufgesteckt und dessen Einmündung in den ersten Theil der Frisur mit einem Brillantkamm verdeckt, beziehungsweise die Gesamtfrisur geziert.

Bei der hochgehaltenen Frisur wird das Haar ringsum gewellt, hoch gesteckt, nach rückwärts leicht gehalten und aus dem Bunde werden zwei sehr hohe Schlupfen frisiert. Zwei circa 2 1/2 Fuß lange Haarteile werden in Arabeskenform um die vorgezeichneten Schlupfen frisiert. Als Vorbefrisur wird das Haar in ein dreitheilig frisiertes Bandeau arrangirt, welches ebenfalls mit kleinen Brillantkammchen geziert wird. Auf unseren Bildern sind die Vorder- und Rückseiten der beiden Modestisuren in genauer Ausführung ersichtlich.

## Im Rauchsaal der Träume.

In einem französischen Blatte schilderte Julien Deschamps mit grauenerregender Deutlichkeit einen Besuch in einer „unter französischem Protektorat“ stehenden Opiumhöhle in Cochinchina. „In Saigon, schreibt er, bringt das Opiummonopol dem Staate verhältnismäßig wenige Einnahmen, und es ist mindestens sonderbar, daß eine Regierung, die in Frankreich das Opiumrauchen mit äußerster Strenge verbietet, es in ihren Colonien offen und ohne Gewissensbisse gestattet. Im Jahre 1884 waren nur in Saigon acht Opiumhöhlen bekannt; dafür konnte man aber in der großen Vorkochinolon, wo es von Chinesen wimmelt, die Opiumhöhlen überhaupt nicht zählen, ebenso wenig wie die schmukigen Läden, wo in großem Maßstabe das berühmte Spiel der „36 Thiere“ gespielt wird, das mehr als einem hohen Colonialbeamten lieb und theuer ist. Dieses Spiel und dieses Rauchen sind die Hauptlebensbeschäftigung der Chinesen und Annamiten und leider auch vieler Europäer, die sich durch „lägliche Uebung“ so daran gewöhnen, daß sie dort unten nicht nur ihr letztes Verstandespartikelchen, sondern meist auch ihr Leben lassen müssen.“

Ohne jede romanhafte Verbrämung will ich hier die Eindrücke schildern, die ich bei meinen einzig geliebten Besuchen in den beiden Hauptopiumhöhlen von Saigon empfing. Mein Freund Guy d'Anceville, Chefredakteur des Blattes „Le Trompette“, war mein Cicerone bei der ersten nächtlichen Exkursion. Ich sage nächtlichen, denn die Europäer, die derartige Establishments besuchen, wagen sich nur mit äußerster Vorsicht hinein, da sie eine gewisse Scham empfinden, ihre Schwäche sehen zu lassen. Das Haus, in welches wir uns begaben, hat äußerlich nichts Originelles oder Eigentümliches. Es ist ein langer Backsteinbau, der nur ein Erdgeschos mit mehreren Fenstern und drei Thüren hat, alles hermetisch verschlossen, so daß kein Lichtstrahl eindringen kann. Von dem Ziegeldache ragen zahlreiche Lüftungsschornsteine in die Luft, die hier von unströmigen Nutzen sind.

D'Anceville, der den Ort genau kennt, klopfte in einer eigenartigen Weise. Nicht als ob das Haus heimlich seinen Zweck diente, sondern weil die Raucher der niederen Klasse nicht zugelassen werden. Der kleine Laden eines Guckfensters wird leise aus der Mille geschoben. Zwei Augen sehen uns an. Nachdem der Besitzer dieser Augen konstatirt hat, daß wir Europäer sind, öffnet er die Thür, und wir haben freien Eintritt. Wir kommen in eine sehr schlecht beleuchtete Vorhalle, die mit Holzbanketten und Tabourets versehen ist. Fünf oder sechs chinesische Diener erheben sich bei unserem Eintritt und öffnen, ohne ein Wort zu sprechen, einen großen Schrant, aus welchem sie zwei lange Rollen, zwei weite Beinkleider aus Seide und zwei Paar Sandalen herausnehmen. Mein Begleiter hatte Schuhe und Kleidungsstücke bereits abgelegt. Ich machte es ebenso und wir waren in einem Nu Chinesen, es fehlte uns nur der lange Zopf, der die schönste Zierde der Söhne des Himmels bildet.

Vor der langen Schlafsaal der Raucher betreten, mußten wir das Laboratorium durchschreiten, eine Art Küche, wo zahlreiche Eingeborene, die mit nachtem Overtörper vor einem wahren Schmeldefeuer stehend, den heiligen Rauchstoff bereiten. Man sieht in diesem Raume nur Tiegel, Holzfüße und große Behälter aus Eisen oder Kupfer, die Wasser und verschiedene mit gänzlich unbekanntem Substanzen enthalten. An den Wänden befinden sich zahllose Pfeifen von verschiedenen Formen, die mit den in Europa üblichen Pfeifen auch nicht die geringste Ähnlichkeit haben. D'Anceville zeigte mit dem Finger auf die Pfeifen, die er gewöhnlich nahm. Untere beiden Diener holten sie herunter und führten uns dann in den Rauchsaal der Träume.

Man denke sich einen Krankensaal, wo die Betten so aufgestellt wären, daß kein Patient den anderen sehen konnte. Diese Betten sind hier nichts weiter als ein plumper vieredriger Backsteinbau, der sich etwa ein Meter hoch vom Boden erhebt. In der Mitte sind einige Stufen angebracht. Auf der glatten Fläche angekommen, braucht der Besucher sich nur auszustrecken; sein Körper ruht auf den ewigen Bambusmatten und sein Kopf auf einer Art Quertischen. Der Diener bringt ihm dann eine Pfeife. Vor einem dieser Bett-Sartophagen, die genau den großen Defen in den russischen Bauernwohnungen gleichen, blieb ich auf einen Wint meines Begleiters stehen. Vor uns liegt auf dem Rücken, die ausgebrannte Pfeife daneben, ein lebendiger Leinwand — leider ein Europäer. Er ist 32 Jahre alt, sieht aber aus wie ein Siebzigerjähriger. Sein abgemagerter Körper und seine erschütternde Wirkung. Die großgeöffneten Augen sind unabweichlich nach der Decke gerichtet. Die acht grauen Ringe, die sie umgeben und bis zu den Wangen hinuntergehen, scheinen durch eine starke Schicht Weierz hervorgebracht zu sein. Auf dem halbgeöffneten Munde liegt ein Lächeln von unerhörter Intensität, das so aussieht, als wenn es verschwinden könnte. Es ist, ich schwöre es, ein entsetzenderes Schauspiel, der den härtesten Mann vor Grauen erzittern läßt.

Nach den Mittheilungen, die uns unser chinesischer Begleiter machte, dauerte die beinahe kataleptische Ertause des Unglücklichen durchschnittlich zwei bis drei Stunden, dann braucht er zwei Tage, um die nötige Kraft zur Erneuerung dieses Zustandes zu finden. Fünf Jahre waren seit seiner Ankunft in Cochinchina verfloßen, wo er als Regierungsbeamter beschäftigt wurde. Vom ersten Tage an hatte er trotz aller Warnungen die Opiumhöhlen besucht, und zwei Jahre später wurde er, da seine geistigen Kräfte vollständig schwanden, aus dem Dienste entlassen. Seine Kollegen veranfaßten eine Sammlung, lösten ihm eine Ueberfahrtskarte und begleiteten ihn bis zu dem Schiffe, das ihn nach Frankreich zurück bringen sollte.

„Er ist gerettet!“ dachten die guten Menschen. Sie rechneten mit der furchtbaren demoralisirenden Kraft, die ihr Opfer mit eisernen Griffen festhält und es nie wieder losläßt. Drei Monate später war der Sklave des Opiums wieder zurück, und zu der Zeit, von der ich spreche, wird sein durchsichtiges Skelett von den letzten Stößen des Lebens geschüttelt, sein ausgeblühtes Gehirn sieht den letzten Glanz seiner übermenschlichen Träume, die ihn aus nebelhaften Sphären brutal in das dunkle Nichts stürzen. Einige Tage nach unserem Besuche war er todt.

Während unseres nächtlichen Aufenthalts in der Opiumhöhle widmeten wir uns hauptsächlich Beobachtungen und einer genauen Befichtigung der verschiedenen Raucherarten, von denen die meisten mir persönlich eine heilsame Abstinenzlektion gaben. Ich rauchte zwei oder drei Pfeifen. Der Rauchstoff besteht in einer kleinen Kugel von der Größe einer großen Erbse; acht bis zehn Züge genügen, um ihn vollständig anzuräumen. Ich müßte lügen, wenn ich behaupten wollte, daß ich auch nur im Geringsten in Träumen verfiel. Das einzige Ergebniß dieses ersten Versuchs war ein heftiger Kopfschmerz, der erst nach 24 Stunden vollständig verschwunden war. Die Opiumraucher behaupten zwar, daß man erst nach mehreren Versuchen der Wirklichkeit in den Traumzustand verkehrt werde, ich muß aber gestehen, daß die Beispiele, die ich im Laufe meiner beiden Besuche beobachtete, mich durchaus nicht ermutigten, dem ersten Versuch einen zweiten folgen zu lassen.

### Die Eisenbahn über die Polarreise.

Man schreibt aus Stockholm: Das für Schweden und Norwegen so wichtige Eisenbahnvorhaben Gellivara-Ofoten ist nunmehr glücklich unter Dach gebracht. Mit dem Bau dieser Bahn erhält das europäische Eisenbahnnetz eine bemerkenswerthe Ausdehnung, weil dadurch nach Fortsetzung der schwedischen Nordbahn bis zur finnischen Grenze, an der früher oder später auch das finnische Eisenbahnnetz enden muß, eine Eisenbahn von Rußland bis zur Westküste Norwegens und damit ein das ganze Jahr brauchbarer Ausfuhrweg zum Atlantischen Ocean geschaffen wird. Mit der Durchbringung dieser Eisenbahn in schwedischen Reichthum haben der Minister des Vorkommens und der Minister des Innern, v. Krusenstjerna, einen schönen Erfolg zu verzeichnen, auf den sie stolz sein können. Die geplante Bahn Gellivara-Ofoten ist hauptsächlich dazu bestimmt, die Ausbeutung der zwischen Gellivara und der nordwestlichen Grenze liegenden Erzgebiete Kiruna und Luossavara zu ermöglichen. Wie das meiste in Schweden genommene Eisen- und Kupfererz, so auch die Erze der eben genannten Gebiete für die Ausfuhr berechnete, die in diesem Falle also von dem Ofotensjordan aus mit einer Anzahl zu erbauender großer Frachtschiffe erfolgen soll. Um nun Schweden alle Vortheile zu sichern, wollte ein Theil der Gegner der Vorlage die Bahn von Gellivara ab nur bis in die in Frage kommenden Erzgebiete bauen, sodas der ganze Werthe auf der schon bestehenden Gellivara-Luleabahn vor sich gehen und alles Erz also vom Hafen Luleas aus verschifft werden sollte. Die Gellivara-Luleabahn dient für das im Gellivara-Bezirk abgedrochene Eisenerz. Sollte sie nun noch das hinter Gellivara abzubauende Erz, jährlich etwa 1 1/2 Millionen Tons, befördern, so müßte ein Doppelsporensystem hergestellt werden, was beinahe ebenso viel kostet, wie die geplante Bahn. Aber abgesehen davon ist die Ausfuhr von Lulea aus nur während vier bis fünf Monaten möglich, in der übrigen Zeit ist der Hafen zugefroren, es müßten also in der kurzen Zeit außerordentlich viele Schiffe beschäftigt werden, die für diesen Zweck gar nicht aufzutreiben wären. Endlich wäre die Ableitung der Bahn ein neuer Zankapfel zwischen Norwegen und Schweden geworden. Da das Ministerium Vorkommens sich auch mit Norwegen in dieser Sache im Einverständnis befand, war es ihm nicht zu bedenken, daß es an der Herausbeschaffung neuer unerquidlicher Verbindungen zwischen den beiden Ländern keinen Antheil haben sollte. Es hat seinen Willen durchgesetzt, und damit ist, wie gesagt, der Schienenstrang gesichert, der für die menschenarmen und öden Gebiete im nördlichen Schweden und Norwegen von großer Wichtigkeit sein wird.

Aus einem Roman: „Man hörte nur die fellig erschauernden Herzen und den Holzrumpfen in der morschen Bank, auf der sie saßen, pochen.“

## Die Düsseldorf Ausstellung.

So die gewerblichen Fortschritte Rheinlands und Westfalens demonstrieren.

Im Sommer 1898, einer an Erfolgen und Hoffnungen reichen Zeit des Aufschwungs für deutsche Industrie und deutsches Gewerbe, fahen die be-



Das Hauptausstellungsgebäude.

deutendsten und einflußreichsten industriellen und gewerblichen Vereinigungen in Rheinland und in Westfalen den Plan, vor aller Welt als Muster und zur Nachahmung ein umfassendes Bild aller technischen und kunstgewerblichen Fortschritte zu geben, die im Westen der preussischen Monarchie seit 1880, dem Jahre der letzten Düsseldorfer Ausstellung, erzielt worden waren. Es war dabei von selbst gegeben, daß mit dieser, für 1902 in Aussicht genommenen Ausstellung, für die wiederum Düsseldorf ausersehen wurde, eine internationale Kunstausstellung zu verbinden war, und bei der allseitigen Begeisterung für den Gedanken nahm man auch eine kunsthistorische Ausstellung in den Plan auf. In wenigen Wochen waren 3.000.000 Mark Garantiefonds gezeichnet, und heute erheben sich auf dem annähernd zwei englische Meilen langen, am Rheinufer sich hinziehenden Ausstellungsgelände schon mächtige Bauten, während andere in der Ausführung begriffen sind oder demnächst begonnen werden. Schienengleise, die mit den Staatsbahnhöfen und dem Hafen in Verbindung stehen, durchziehen das Ausstellungsgelände, und Lokomotiven bringen ganze Züge mit Material aller Art. Die preussische Staats-Eisenbahn-Verwaltung errichtet auf dem Terrain einen besonderen Personen-Bahnhof, so daß der Verkehr der auswärtigen Besucher unmittelbar in die Ausstellung geleitet werden kann. Fahrwege mit vierfachen Baumreihen und gärtnerische Anlagen werden noch in diesem Sommer vollendet.

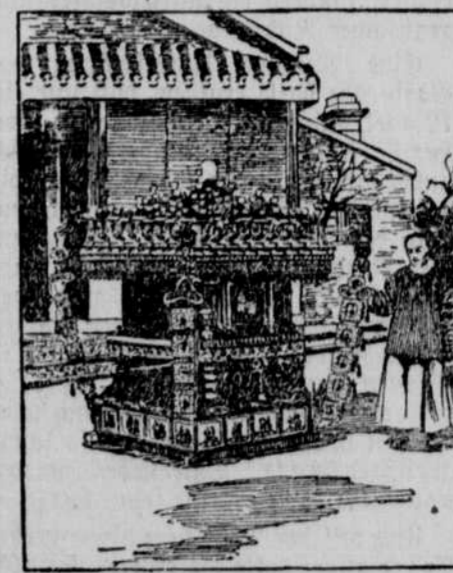
Den Mittelpunkt des gesammten Ausstellungsbetriebs nimmt das Hauptausstellungsgebäude ein. Darin sollen das Kunstgewerbe, die chemische, die Textil-Industrie, das Bau- und Ingenieurwesen ihre Ausstellungsgegenstände dem Beschauer vor Augen führen. Die Länge des Hauptgebäudes beträgt 1145 Fuß 8 Zoll, bei einer Tiefe von 236 Fuß 3 Zoll. Eine Kuppel, deren Spannweite 98 Fuß 5 Zoll, bei einer Höhe von 229 Fuß 8 Zoll, beträgt, wird dieses Gebäude krönen. Das Innere der Kuppel wird von einem 124 Fuß 8 Zoll hohen Gewölbe überspannt, das mit einem reich decorirten Glasoberlicht überdeckt wird. Die Gewölbedecken werden von hervorragenden Düsseldorfern Künstlern mit reichen Malereien geschmückt, während die Zwischel mit reicher ornamentaler Bildhauerarbeit versehen werden.

Der Charakter der Düsseldorfer Ausstellung wird einerseits bedingt durch die Beschränkung auf Rheinland und Westfalen und benachbarte Bezirke, andererseits durch den Grundcharakter des Ensembles und Vornehmens. Alle mittelmäßigen Leistungen sind ausgeschlossen, jede Jahrmarktbeigabe, auch in den Vergnügungen, wird ferngehalten.

### Chinesischer Hochzeitsbrauch.

Eigenartiger Transport der Braut in ihr zukünftiges Heim.

Zu den eigenartigen Einrichtungen im chinesischen Reiche, die besonders in der letzten Zeit im Auslande bekannt geworden sind, zählt der bei Hochzeiten verwendete kunstvolle Brautstuhl oder Tragstuhl, der vom Bräutigam zur Abholung der Braut nach ihrem elterlichen Hause geschickt wird und dann



Chinesischer Brautstuhl.

den Schluß des hochzeitlichen Zuges bildet. Letzterer wird von Laternen, schön geschmückten und vergoldeten Baldachinen, unter denen Bäckereien, Zuckerdort und dergleichen getragen werden, er-

öffnet. Ein Ceremonienmeister geleitet ihn durch die Hauptstraßen. Gong-schläge und die Töne einer Musikcapelle verlinken sein Rufen. Der Ceremonienmeister überreicht dem Vater der Braut einen auf rothem Papier geschriebenen Brief (roth ist die Farbe der Freude), den der Vater des Bräutigams oder Letzterer selbst der Braut sendet und worin sie gebeten wird, sich in dem mitgeschickten Brautstuhl in ihr neues Heim tragen zu lassen. Dieser Tragstuhl ist von unten bis beinahe zur halben Höhe auf allen Seiten mit kostbaren Stukturen auf schwarzem, hochrothem Atlas mit kleinen Silbernen und Spiegeln umgeben. Man findet namentlich die Figuren von Drachen zum Abschrecken der „bösen Geister“ vertreten. Nicht minder kostbar sind die vier von oben herabhängenden Quasten, die aus grüner und rother Seide geflochten sind. Das in Hochroth und Gold gehaltene Dach ist reich mit Lampions geschmückt; die beiden durch den Stuhl laufenden Stangen und die Querhölzer sind roth lackirt und reich geschmückt. Nach dem Abschied von ihren Eltern wird die Braut mit einem dichten rothseidenen Schleier verhüllt. Sie steigt dann den Brautstuhl, dessen Thür geschlossen wird. So wird sie unter Musikbegleitung nach dem Hause des Bräutigams getragen, vor dessen Thür dieser sie erwartet.

### Irving M. Scott.

Ein „Seemanns Mann“ mit großen Verdiensten um Staat und Gemeinde.

Gelegentlich seiner dieser Tage angetretenen Reise nach dem Westen wird Präsident McKinley unter Anderem auf den Union Iron Works bei San Francisco dem Stapellaufe des neuen Ver. Staaten-Schlachtschiffes „Ohio“ beiwohnen.

Die Union Iron Works, die aus der in 1849 von James und Peter Donahue gegründeten Pioneer-Eisenwerkerei an der Pacificküste hervorgegangen, gehören heute zu den größten Schiffsbauanlagen der Welt. Sie bebauen, bei einer Wasserfront von 1785 Fuß, ein Areal von 28 Aclern, wovon 12 Acler unter Bebauung sind. Gegen 1400 Personen sind auf den Werken beschäftigt. Für die Bundes-Regierung haben die Werke, außer der „Ohio“, noch die Kreuzer „Charleston“,



Irving M. Scott.

„San Francisco“, „Olympia“, das Rüstwertbeibigungs-Fahrzeug „Montezuma“ und das Schlachtschiff „Oregon“ geliefert. Besonders war es das letztere Fahrzeug, welches die Union Iron Works und deren derzeitigen General-Geschäftsführer und Vizepräsidenten Irving M. Scott berühmt machte. Im Bau begriffen ist zur Zeit auf den Werken das Schlachtschiff „Wisconsin“.

Irving M. Scott wurde im Dezember 1837 zu Hebron Mills, Wd., als Sohn eines Schiffbauers geboren. Er besuchte die öffentliche Schule zu Baltimore und die Milton-Akademie. Scott erlernte die deutsche Sprache und bildete sich zum Zeichner im Maschinenfach aus. In 1858 wurde er von Peter Donahue als Zeichner für die Union Iron Works engagirt. In 1862 begann Scott ein eigenes Geschäft zur Herstellung von Maschinen. In 1863 trat er jedoch wieder in die Dienste der Union Iron Works und wurde deren Superintendent. Als dann zwei Jahre später Peter Donahue der aktiven Betheiligung in seinem Establishement entsagte, machte er Scott zu seinem Assistenten.

Irving M. Scott hat sich, außer in der Verwaltung des Riesen-Etablissements, auch im öffentlichen Leben mehrfach hervorgethan. Er wurde 1872 in den kalifornischen Staats-senat gewählt und hat in der Stadt am „Goldenen Thor“ etliche wichtige Aemter bekleidet. Gegenwärtig ist er Trustee der Leland Stanford-Universität, sowie Regent der Universität von Kalifornien. Scott gilt als ein guter Redner und scharfer Denker. Seine Artikel, die er über Arbeiter- und industrielle Fragen in Magazinen und Reviewen veröffentlichte, haben schon verschiedene Male große Aufmerksamkeit hervorgerufen. Vor einiger Zeit erhielt Scott vom Jaren eine Einladung nach St. Petersburg, um mit ihm über den Bau großer Schiffe für die russische Kriegsmarine zu berathen. Während seines Aufenthaltes in „Prisco“ w Präsident McKinley der Gajt Scotts sein.

Mit russischer Gänserich. In Goldschan, Provinz Sachsen, hat kürzlich ein Gänserich einen dreijährigen Jungen ermordet, dessen das Kind an den Wundwunden kurze Zeit darauf verstarb.