

Exzellenz Kraetke.

Der neue deutsche Reichspostmeister ein Mann von großen Verdiensten.

Die Ernennung des Direktors im deutschen Reichspostamt, Kraetke, zum Staatssekretär und Chef dieses Ressorts, an Stelle des zum Landwirtschafts-Minister ernannten seitberigen Inhabers dieses Postens, Generals v. Boddieski, hat in Deutschland allseitige Befriedigung hervorgerufen. Kann doch von dieser Berufung gesagt werden, daß sie im Geiste der besten Stephan'schen Tradition erfolgte.

Kraetke, der 1845 zu Berlin geboren wurde und der deutschen Postverwaltung seit 1864 angehört, konnte sich schon frühzeitig hervorragend betätigen, als ihm die Aufgabe zufiel, an den Arbeiten zur Ueberführung des Postwesens im Königreich Sachsen in den Postdienst des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867 Theil zu nehmen. In 1879 machte er im Auftrage des damaligen Reichspostmeisters Stephan eine längere Reise durch Nordamerika, um dort Verkehrsstudien zu machen. Nach seiner Rückkehr wurde er 1881 in das Reichspostamt einberufen; hier wurde Kraetke allmählig die „rechte Hand“ Stephans. Seine Sporen im Reichspostamt verdiente er sich bei der Vertretung der Reichspostverwaltung, die er vorzugsweise vorzubereiten hatte. In 1887 nahm Kraetke den ihm angetragenen Posten eines Gouverneurs von Neu-Guinea an, den er nach 2 1/2-jähriger



Reichspostmeister Kraetke.

Thätigkeit als solcher aus Gesundheitsrücksichten wieder aufgab. Im Hinblick auf seine in Neu-Guinea entfaltete segensreiche Thätigkeit erhielt unter Anderem eine vorliegende Bergkette den Namen „Kraetke-Gebirge“. Kraetke trat dann wieder in das Reichspostamt ein, in dem er 1897 Direktor wurde.

Exzellenz Kraetke ist kein nüchtern, einseitiger Bureokrat. Er hat, außer Amerika, die meisten europäischen Länder, sowie Ägypten, Indien und Java bereist und sich eine breitere Lebensanschauung angeeignet, als sie bei Burekraten von echtem Schrot und Korn gewöhnlich gefunden wird. Kraetke gehört dem deutschen Kolonialrathe und dem Beirathe für das Auswanderungswesen als Mitglied an. Seine Ernennung zum Staatssekretär des Reichspostamtes kam Manchem insofern unerwartet, als er durch dieselbe in der amtlichen Stufenleiter den Unterstaatssekretär jenes Ressorts, Frisch, übersprang, welcher Letztere in Folge dessen sein Entlassungsgesuch einreichte.

Eine Friedens-Vermittlerin.

Bucht die Beendigung des südafrikanischen Krieges herbeizuführen.

Eine neue Hoffnung für die Beendigung des unglückseligen südafrikanischen Krieges ist kürzlich durch die Nachricht hervorgerufen worden, daß Frau Botha, die Gattin des Oberbefehlshabers der Burenfreiwilligen, des Generals Louis Botha, in Durban, Natal, sich auf dem englischen Dampfer



Frau Louis Botha.

„Dunmore Castle“ nach Southampton eingeschifft habe, um sich zu dem in Holland weilenden Präsidenten Krüger zu begeben und diesen für den Abschluß des Friedens zu bewegen.

Frau Botha, die 1870 zu Hartsmith im Oranje-Freistaat als die Tochter des Rechtsanwaltes Emmett geboren und in Paris erzogen wurde, besitzt eine umfassende Bildung und ist eine hervorragend schöne Erscheinung.

Ihr Vater war der Enkel des irischen Patrioten Robert Emmett, der, nachdem er 1803 einen erfolglosen Aufstand der Inseln gegen die englische Zwingherrschaft hervorgerufen hatte, hingerichtet wurde.

Ihren ersten Versuch zur Beendigung des Krieges hatte Frau Botha schon wenige Tage nach der Einnahme Pretorias durch die Briten unternommen, als sie, zur Ueberzeugung der Fruchtlosigkeit des Kampfes der Buren gegen die englische Uebermacht gebracht, Lord Roberts ihre Vermittlung zwischen ihm und ihrem Gatten anbot. Ihr Anerbieten wurde englischerseits acceptirt, ihr Gatte aber empfing sie in seinem Lager mit den Worten: „Ich bin über Deinen Besuch erfreut. Solltest Du mich aber zur Aufgabe des Kampfes überreden wollen, so hätte ich mich Deiner zu schämen!“

Das Glend des Landes, die Liebe zu ihrem Gatten und ihren vier Kindern, sowie die Sorge um die schöne Farm des Botha'schen Paars in Wynheid, ließen Frau Botha nach Monaten einen zweiten Vermittlungsversuch wagen. Diesmal brachte sie in der That zwischen Lord Roberts und ihrem Manne eine Zusammenkunft zu Stande, die aber resultatlos verlief.

Ob Frau Botha's Zusammenreffen mit Krüger bessere Erfolge aufzuweisen wird, steht dahin. Jedensfalls wird Frau Botha bei ihrem ererbten Antagonismus gegen die Feinde ihres Landes und ihrer Verfahren nicht zur Annahme von Bedingungen rathen, die eine vollständige Demüthigung der Buren inbegriffen.

Morgans Rivale.

Goll im Kampfe um die Northern Pacific-Bahn Sieger geblieben sein.

Aus dem unlängst in Wall Street in New York stattgefundenen aufregenden Kampf um die Suprematie über die Northern Pacific-Eisenbahn ist, wie es scheint, Edward H. Harriman über den Großfinanzier J. Pierpont Morgan als Sieger hervorgegangen. Sachkundige behaupten wenigstens, Harriman sei jetzt ein „größerer Mann“ als Morgan. Thatsache ist, daß sich der Einfluß Harrimans dormalen auf Eisenbahnlängen von 20,245 Meilen Gesamtlänge erstreckt, während Morgan Eisenbahnen in der Gesamtlänge von 19,073 Meilen kontrollirt. Während Morgan zu seinen Unternehmungen, außer seinen eigenen Millionen von Dollars, noch Hunderte von Millionen Anderer zur Verfügung stehen, besitzt es von Harriman, daß er, wenn nöthig, jeden Dollar, über den Morgan zu disponiren vermag, durch zwei Dollars ersetzen könne, wobei ihm noch ein erkleckliches Summlein übrig bliebe. Man wird dies schlechterdings glauben müssen, wenn man hört, daß



Edward H. Harriman.

zu dem sogenannten „Harriman-Syndikat“, außer Harriman und dem New Yorker Bankhause Rubin, Loeb & Co., noch die Finanzgrößen George J. Gould, William K. Vanderbilt und die beiden Rockefeller zählen.

Es dürfte in Amerika kein anderer Mann gründlichere Kenntnisse hinsichtlich der finanziellen Verhältnisse und Ausichten von Eisenbahnen besitzen, als Harriman. Einen Beweis für diese Thatsache erbrachte Harriman durch die vor drei Jahren mit volldem Geschick bewerkstelligte Reorganisation der Union Pacific-Eisenbahn, deren Geschäftsleitung er seitdem auch innehat. Im Ganzen beläuft Harriman, der natürlich selbst Millionär ist, bei nicht weniger als 21 Korporationen den Posten eines Direktors oder ein sonstiges Amt.

Den Grundstein zu seinem Reichtume legte Harriman, der vor 48 Jahren als Sohn eines vermögenslosen Gelehrten in New Jersey geboren wurde, im Bant- und Wechselgeschäfte. Seine freie Zeit pflegt Harriman auf seiner 10,000 Acker umfassenden Farm in Orange County, N. Y., zu verbringen, wo er Rassevieh züchtet. Sein Studienfeld bilden wissenschaftliche Forschungen. In 1890 rüstete er eine Expedition nach Alaska aus, der mehrere der berühmtesten amerikanischen Wissenschaftler angehörten und die insbesondere für Ethnologie und Forstwirtschaft bedeutende Resultate aufzuweisen hatte. Harriman begleitete selbst mit seiner Familie die Expedition.

Passionsspiele werden im Sommer dieses Jahres an jedem Sonn- und Feiertage in Salza, Barton Colchurn, in der Schweiz veranstaltet werden.

Ein moderner Riv van Winkle. — Wie ein Hundstertler die nie geklebene Großstadt schiltbert.

Isaac P. Burt, ein Farmer von hundert Jahren aus dem Chemung County im Staate New York, ist nie weit über die Grenzen seines Heimatstaates hinausgekommen. Vor Kurzem erhielt er vom Eigentümer des New Yorker Morgen-Journals eine Einladung, sich die öffentliche Metropole zu befehen. Er kam derselben nach und in seine Heimath zurückgekehrt, schilderte er die empfangenen Eindrücke in einem Briefe, den das Journal veröffentlicht. Nicht nur die Schilderung der nie zuvor gesehenen Großstadt, auch die Art und Weise wie der Hundstertler schreibt, ist fesselnd und unterhaltend. Folgendes sei daraus entnommen:

In meinen jüngeren Tagen bin ich viel herumgekommen. Einmal bin ich auf einem Floß den Fluß heruntergekommen, bis nach Harrisburg, ein anderer Mal bin ich hinter einem Gespann Ochsen nach Rochester gefahren, aber wie ich nun nach New York und wieder zurückgefahren bin, das übertraf doch Alles.

Der Zug war ungefähr sechs Stunden lang unterwegs, als mir der Porter sagte, daß wir bald in New York sein würden, und einige Minuten später fuhr der Zug in ein Haus ein, in welchem noch viele andere Züge standen. Nun gieß es aussteigen. Das that ich und da sah ich vor mir den größten Bach, den ich je gesehen. Ein Boot lag da und da Alle auf das Boot gingen, folgte ich nach. Das Boot nannten sie ein Fährboot, doch sah es ganz anders aus, wie irgend ein Boot, das ich je gesehen, und ich habe doch auch viele Fährboote gesehen. Dieses Boot war größer als 300 Kanalboote zusammengekommen.

Man sagte mir, New York liege gerade vor uns, auf der anderen Seite des Flusses. Well, ich schaue den Bach hinauf und dann herab und ich muß sagen, daß das Dorf da vor uns gar kein Dorf zu haben schien. Und die Häuser waren auch alle so groß! Das Haus, in dem ich wohnte, nachdem ich mich verheiratet hatte, war ein außerordentlich großes. Es war 40 Fuß tief, 20 Fuß breit und zwei Stockwerke hoch. Es hatte einen großen Kamin und zwei Feuerherde auf jedem Stockwerke. Diese New Yorker Häuser aber sind bei Weitem größer.

Das Boot stoppte und wir gingen von demselben ab. Am Landungsplatz sah ich einen dieser Wagen ohne Pferde und ich sagte zu mir selbst: „Das ist das Ding, in dem du fahren möchtest.“ Ich stieg daher ein. Nun, dieser Wagen übertraf jeden Wagen in welchem ich je gefahren bin. Der lief so leicht wie ein Uhrwerk und dazu waren die Straßen so eben, wie der Boden meiner Scheune — wenigstens einige derselben. Well, es dauerte nicht lange, bis wir zum Gasthaus kamen. Du lieber Himmel, war das ein großes Gasthaus — dieses Waldorf-Astoria, wie sie es nannten. Ich hatte meinen Kamen in ein großes Buch einzuführen und dann heilste man einen jungen Mann, mich auf mein Zimmer zu bringen. Man sagte mir, das Zimmer liege auf dem sechzehnten Stockwerke, doch erklärte ich sofort, daß ich keine sechzehn Treppen hinaufklettern werde, und auf mein Zimmer zu gelangen. Der junge Mann aber nahm mich beim Arme, führte mich in eine Art Hülsenverschlag in der Mauer, und im nächsten Augenblick hob sich derselbe und fort ging es, immer höher und höher, bis, ehe ich mich dessen versehen hatte, wir auf dem 16. Stockwerke waren, und der junge Mann in Soldatenuniform mich wieder beim Arm nahm und hinausführte.

Das Schlafzimmer war freundlich genug, aber kalt; als ich mich nach dem Fen umschaute, berückte ich zufällig eine neue Messingstange und sofort empfand ich ein Eindringen der Wärme. „Dampfsheizung“, sagte der junge Mann, und dann verschwand er und ich war genau so klug wie vor dem. Ein anderer Mann kam nun und frag, was ich zu essen wünsche. Das Essen wurde mir gebracht und ich erkundigte mich nach der Gastwirthein, denn diese hatte ich noch gar nicht zu Gesicht bekommen. Der Mann sagte mir, die Wirthin sei eine diebschäftige Frau und das glaube ich gern, wenn sie mit dem Dienstmädchen für das ganze große Haus zu sorgen hat. Ich setzte mich zu Tische, nahm mein Essen ein und dann legte ich mich zu Bett, denn ich war sehr müde.

Wachte nicht auf bis anderen Morgens um 8 Uhr, und dann dachte ich mir, daß die Leute des Hauses wohl schon alle wieder geföhrt haben, daß man mir aber vielleicht etwas warm gehalten habe. Während ich noch darüber nachdachte, wurde mich das Frühstück auf's Zimmer gebracht. Ueber'm Essen kam mir der Gedanke, daß ich mein Bild abnehmen lassen sollte. Einer dieser neuen pferdelosen Wagen brachte mich zu dem Photographen, der auch in einem sehr hohen Hause wohnte und dazu direkt unter dem Dach derselben. Der Photograph meinte, ich sei ein ziemlich alter Mann, aber, Du lieber Himmel, dem kann ich doch nicht abhellen! Nachdem der Bildermann mit mir fertig war, fuhr ich zurück nach dem Gasthaus.

Ich hatte mir vorgenommen, die Leute nicht besonders zu bemühen und mich mit den übrigen Gästen an den großen Tisch zu setzen. Ich trat also in das große Esszimmer und legte mich nieder. Es war das größte Esszimmer, das ich mein Leb'ig gesehen!

Soweit ich nur sehen konnte, waren da nur Tische und an den Tischen Leute beim Essen. In den Ecken standen viele Büme; wahrscheinlich sind die Leute in New York an Büme nicht so gewöhnt, wie ich das bin, und vielleicht darum nur stellen sie dieselben in ihren Häusern auf. Ich habe schon früher gehört, daß Stadtleute das thun.

Ein fein geschneidelter Mann trat an meinen Tisch heran und legte mir ein Papier hin, auf dem gedruckt stand, was es zu essen gab. Obenan stand Schilbrotensuppe, und ich sagte dem Manne, er solle mir so eine Suppe bringen. Nun, die Suppe war gut, aber die Cracker, die er mit der Suppe brachte, waren hart wie Steine, und ich wette, daß es manzig Minuten dauerte, bis sie in der Suppe weich genug geworden waren, daß ich sie essen konnte.

Auf dem Papier waren auch Backforellen angezeigt. Nun, ich habe mein Leben lang in den Bässern daheim viel Forellen gefangen, dieselben dann gesotten und gegessen, und nur um auszufinden, wie die New Yorker Forellen schmeckten, ließ ich mir den Fisch kommen und dazu eine Tasse Thee, den ich war durstig geworden. Der Fisch war gut und nachdem ich denselben gegessen und den Thee dazu getrunken, hatte ich genug. Ich frag den Geschneideten, der hinter meinem Stuhl stehen geblieben, was die Rechnung sei. „\$2.50“, sagte er. „Well, da möchte ich doch wissen, wie das \$2.50 kosten kann.“ „Nun“, sagte er, „die Suppe kostet einen Dollar, der Fisch auch einen Dollar und der Thee 25 Cents, macht zusammen \$2.25.“ Well, ich zahlte, nahm mir aber vor, nicht länger in diesem Hause zu bleiben. Als ich noch unter den Holzfüllern war und drei Mal an jedem Tage recht herzlich essen konnte, habe ich nie mehr als \$2.00 die Woche für mein Essen bezahlen müssen.

Am Abend dieses Tages ging ich in's Knickerbocker-Theater und da sah ich die sonderbarsten Dinge, von denen ich je gehört habe. Als ich noch ein Junge war, bin ich in Elmira einmal im Circus gewesen; doch das war ganz anders, wie in diesem Theater, der Circus war in einem Zelt, dieses Theater ist in einem regulären Haus. Das Spiel wurde „Casino Girl“ genannt. Erst spielte die Musik, dann ging ein großer Vorhang auf. Hinter dem Vorhang hatten junge Mädels gestanden, die nur wenig angekleidet waren und nun sichtbar wurden. Wie diese Mädels ihre Beine herumwarfen und „fidtten“, das ging denn doch über Alles! Einzelne der Mädels hoben ihre Hüfte bis über den Kopf und schienen auch nichts darum zu geben, wer das sehen würde. Dann kam ein alter Mann und erzählte, daß er hundert Frauen gehabt habe, wobei ich mir dachte, daß dieser Alte ein größerer Narr sein müßte, als er aussieht. Und dann kaufte der Alte sich alle die Mädels, um mehr Frauen zu haben. Nach und nach geberdeten die Mädels sich noch schlimmer, anstatt besser, und das war mehr als ich ertragen konnte; ich stand auf und ging aus dem Theater fort. Es gab eine Zeit, da ich selbst tüchtig hinter den Mädels her war, doch die führten sich nicht so schlimm auf, wie die Mädchen vom Theater.

Am nächsten Morgen ging ich aus, um mir einige der hohen Gebäude anzusehen. Es dauerte nicht lange, ehe wir das hohe Gebäude unten in der Stadt erreicht hatten, das Park Row-Gebäude genannt wird. Dieses Haus ist so hoch, daß von dem Flecken aus, auf dem wir unten standen, ich das Dach gar nicht sehen konnte. Wir traten ein. Mein Begleiter führte mich wieder in einen der auf- und abgehenden Ränge und, man sollte es nicht glauben, es dauerte keine Minute, da waren wir schon auf dem 28. Stockwerke angelangt — 300 Fuß über der Straße! Well, ich schaute aus, nach allen Richtungen hin und so weit ich sehen konnte, war eine Grenze von New York nicht zu erblicken. Ich denke, daß Alles das gebaut worden ist, seitdem ich ein Junge war — namentlich die hohen Häuser. Und doch dünkt mir, daß das kaum möglich gewesen sein kann.

Sch oben in diesem Park Row-Gebäude wurde ich einem Mann vorgestellt, der sich McDonald nannte. Das ist der Mann, der die großen Löcher unter den Straßen ausgräbt, durch welche Cars laufen sollen. Herr meines Lebens! Ich kann nicht einsehen, warum die noch Cars unter den Straßen laufen lassen wollen, solange sie schon so ungeheuer viele auf den Straßen haben. Kommt mir vor, als ob jetzt schon nichts weiter als Cars und Wagen auf den Straßen seien und in denselben Raum genug für Alle wäre, und vielleicht giebt's hier noch viel mehr Leute, als ich bis jetzt gesehen habe — vielleicht mehr als ich mir vorstellen kann.

Wir kamen zu einem Park, dort unten bei der Townhalle, wo der Mr. McDonald auch begonnen hat, Höhlen in den Grund zu graben. Das wird für den Mann ein großes Stück Arbeit sein, doch wird er wohl Leute genug finden, die ihm hierbei helfen. Als ich noch ein Junge war — vor nun beinahe hundert Jahren — hatten wir uns von einem solch' großen Stück Arbeit nicht träumen lassen! Von dem Park aus gingen wir nach der Brooklyn Bridge, um uns diese anzusehen. Du lieber Himmel, welch eine Brücke! Eine ganze Meile lang über dem Fluß!

So hoch, und so groß! Ich kann nicht einsehen, wie man die je hat fertig bauen können!

Als ich nach einer Fahrt von 250 Meilen in einer Car wieder daheim ankam, war ich nicht so ermüdet, als ich gewöhnlich von einer Fahrt in einer Chaise nach Elmira und wieder zurück heimgekommen bin. Ich habe nicht die Hälfte von dem erzählt, was ich in New York Alles gesehen habe. Das New York ist ein großer Platz; ich kann nicht einmal beginnen, Alles wieder in's Gedächtniß zu rufen. Ich werde mich nun in Acht nehmen und den alten Körper schonen, vielleicht wird mir dann nächstens Gelegenheit geboten, nochmals nach New York zu gehen. Und wenn das eintrifft, dann werde ich sicherlich nicht „nein“ sagen.

Namensföliche Kriegsführung.

Ein grauenhaftes Bild der englischen Kriegsführung in Süd-Afrika entrollt Karl Blind in einer Londoner Correspondenz an die „Westliche Post“, indem er schreibt: Ein bekannter südafrikanischer Staatsmann, der viele Jahre hindurch ein Ministeramt in der Cap-Ansiedelung einnahm — und zwar zuerst unter der Premierschaft von Cecil Rhodes, als dieser sich noch zur holländischen Partei hielt — verbürgt die folgende Thatsache: Als der Prinz von Wales mit dem frühesten Oberbefehlsmächtigen und Oberbefehlshaber am Cap, Sir Hercules Robinson, zusammentraf, sagte er zu diesem: „Vergessen Sie nicht: Diese Buren müssen zerschmettert werden! (Mind! Thofe Boers muß be smashed!)“

Der Staatsmann, von dem wir diese Mittheilung zummt, genießt der höchsten Achtung und war mit Sir Hercules Robinson befreundet. Nun wird Jedermann, der hören will, vollends verstehen, wie die Dinge bei diesem verbrecherischen Kriege zusammenhängen.

Die Grausamkeit, mit der er von englischer Seite geführt wird, übersteigt Alles, was in neuerer Geschichte vorgekommen ist. In der Transvaal-Republik und im Oranje-Freistaat (so nennen wir sie immer noch, trotz der papierenen Erklärung, daß sie jetzt „Ansiedelungen“) der englischen Krone seien) ist die Sterblichkeit der Männer, Frauen und Kinder in den sog. Zustuchts-Lagern wahrhaft furchtbar. Diese angeblichen Zustuchts-Lager sind Einfriedigungen, in die man einen Theil der Bevölkerung als Gefangene unter soldatischer Bewachung gesperrt hat. Die Frauen und Kinder, deren Gatten und Väter noch in der Felde zur Landesverteidigung stehen, sind bekanntlich auf Hungerloft gesetzt worden. Der Kriegsminister hat dies im Unterhause offen gestanden. Später wollte er, als die Empörung darüber wuchs, die Sache wieder etwas vertuschen. Die Ziffern aber sprechen mit überzeugender Gewalt für die Leiden dieser Gefangenen.

Die Sterblichkeitsziffer ist in gewöhnlichen Verhältnissen 16 bis 20 auf's Tausend. In den „Zustuchts-Lagern“ des Oranje-Freistaates aber, von wo jetzt genaue statistische Angaben vorliegen, beläuft sich die Sterblichkeit unter den Männern auf 175 im Tausend während des Jahres; unter den Frauen auf 170; unter den Kindern auf 260!

Es ist förmlicher Mord. Die Kriegsgefangenen verschifft man jetzt nach Indien, wo die Pest noch wüthet, und wo sich viele der dahin Geschleppten an Heimweh verzehren werden. Die Buren müssen „zerschmettert“ werden. So viele man ihrer umbringen kann — um so besser!

Die lange Andauer des nichtswürdigen Krieges, der bereits 150,000,000 Pfd. Sterl. verschlungen hat, jede Woche weitere 1,250,000 Pfd. Sterl. kostet und das Leben in England durch Steuerdruck und Preissteigerung unablässig vertheuert, fängt doch an, die öffentliche Meinung hart zu beunruhigen. Der „Liberale Frauen-Bund“, von dem man freilich längst eine entschiedene Verwerfung dieses ungedenklichen, unmenslichlich geführten Krieges hätte erwarten mögen, hat sich geteuer endlich aufgerafft und mit einer Dreiviertel-Mehrheit einen entsprechenden Antrag angenommen.

Und bei solch' bedrückendem Finanzzustande des Landes wird auch noch die Civil-Liste des Königs um 100,000 Pfd. Sterl. erhöht! Da man die vielen Millionen so verschleubert, scheint man es mit den Hunderttausenden gar nicht mehr genau nehmen zu müssen. Nur ein paar radikale Abgeordnete hatten den Muth zum entscheidendsten Einspruch. Die Herren Keir Hardie und Cremer thaten dies, indem sie sich als Republikaner bekannten. „Eine königliche Familie“, rief der Erstere aus, „ist so wenig mehr am Platz, wie ein Mastodon.“

Frau Potter = Palmer soll Straßeneinweihung = Inspector in Chicago werden. Warum nicht? Sie besitzt gewiß viele Schleppfelder.

Ein weiblicher Arzt ist doch recht traurig daran. Klagt ein Anbeter über gebrochenes Herz, so wird er nur anatomisches Interesse erwecken.

Seitdem Herr Morgan in das Dampfergeschäft gegangen ist, wird es nämlich klar, warum seine Eltern ihn „Pierpont“ getauft haben.

Am den „America“-Deher.

Die Pläne für die Eroberung von Mannern von Ruf entworfen.

Dem im August d. J. stattfindenden Kampfe um den Besitz des „America“-Deckers sieht man mit umso größerer Spannung entgegen, als die Pläne für die für den Zweck speziell erbauten Fahrzeuge, die englische „Shamrock II.“ und die amerikanische „Yacht „Constitution“, und „Independence“.



George L. Watson, R. G. Herreshoff, George L. Watson, R. G. Herreshoff.

Der Zeichner der „Shamrock II.“ George L. Watson, wurde 1851 zu Glasgow geboren und absolvirte dort seine Lehrjahre im Schiffbau. Schon im Jahre 1872 etablierte er sich selbstständig als Schiffsbauarchitekt. Zahlreiche Seefahrzeuge wurden nach seinen Entwürfen hergestellt.

Die Pläne für die unlängst auf dem Herreshoff'schen Schiffbauhofe zu Bristol, R. J., vom Stapel gelaufene „Constitution“ stammen von Nathaniel G. Herreshoff, der mit seinem erblinden Bruder John B. Herreshoff die Leitung jener Werke innehat. Die Herreshoffs entstammen einer deutschen Familie, die 1800 in die Ver. Staaten einwanderte. „Nat“ Herreshoff steht dormalen im 52. Lebensjahre.

Für die „Independence“, die letzter Tage auf den Atlantic-Works in Boston vom Stapel lief, hat Bowdoin B. Crowninshield, ein Sohn des verstorbenen Rear-Admirals Crowninshield, die Entwürfe gefertigt. Bowdoin B. Crowninshield graduirte 1890 an der Harvard-Universität und wandte sich nach dem Tode seines Vaters der Schiffsbauarchitektur zu, in der er bereits namhafte Erfolge zu verzeichnen hat.

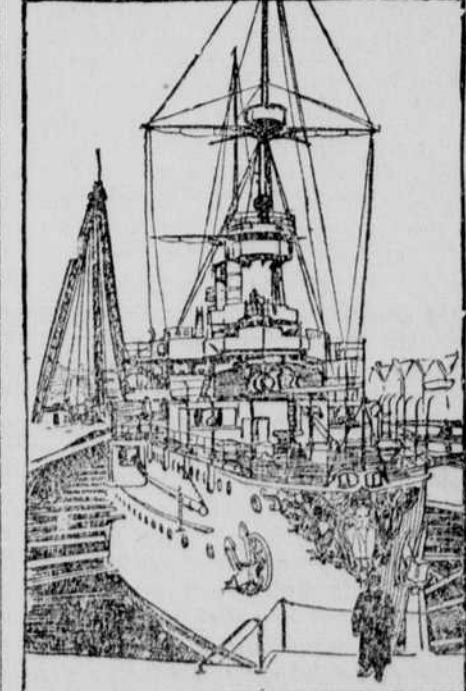
Neuartiges deutsches Kriegsschiff.

Schöste Fahrgeschwindigkeit und verhältnißmäßige Feuerkraft ohne Hauptmast.

An Stelle des deutschen Linien-Schiffes „Raiser Friedrich der Dritte“, das mit dem Viceadmiral Prinzen Heinrich von Preußen an Bord bei einer Gadarie bei Artona an der Nordspitze Kügens schwere Beschädigungen erlitt und in's Dof geschleppt werden mußte, wurde das Linien-Schiff „Raiser Wilhelm der Große“ als Flagg-Schiff des Prinzen gewählt.

„Raiser Wilhelm der Große“, den die beigelegte Abbildung in seinen gewaltigen Mäßen und seinen prächtigen Formen zeigt, hat einen Raumgehalt von 11,152 Tonnen, Maschinen von 13,000 Pferdekraften, eine Geschwindigkeit von 18 Seemeilen und 651 Mann Besatzung. Das Fahrzeug bildet mit seinen drei Schwesterschiffen „Raiser Friedrich der Dritte“, „Raiser Barbarossa“ erkmals eine Division von Schiffen, die nur Dreischrauber sind, welche erhebliche wirtschaftliche und militärische Vortheile bieten. Sie ermöglichen bei der sogenannten Marschgeschwindigkeit einen geringeren Kohlenverbrauch, geben dem Linien-Schiff somit ein größeres Thätigkeitsfeld und feigern, wenn alle drei Maschinen gleichzeitig arbeiten, die Fahrgeschwindigkeit. Die außerordentlich

„Raiser Wilhelm der Große“ im Stiel. Dort. Starke Artillerie ist nach ganz neuen Gesichtspunkten in sechs Stockwerken übereinander aufgebaut und gewöhnt ein treffliches Rundfeuer nach allen Seiten. Jedes Schiff feuert in einer Minute nach jeder Weisheit 148 Schuß mit einem Geschossgewicht von 9256 Pfund.



„Raiser Wilhelm der Große“ im Stiel. Dort. Starke Artillerie ist nach ganz neuen Gesichtspunkten in sechs Stockwerken übereinander aufgebaut und gewöhnt ein treffliches Rundfeuer nach allen Seiten. Jedes Schiff feuert in einer Minute nach jeder Weisheit 148 Schuß mit einem Geschossgewicht von 9256 Pfund.