

Louis Conrad
305 LACKAWANNA AVE.
SCRANTON PA.

Acht darauf, daß die von euch gekauften Güter vorstehende Handelsmarke haben, da dies eine Garantie des rechten Preises und der herrschenden Mode ist.

Henry Frey PHOTOGRAPHER
421 LACKAWANNA AVE. SCRANTON PA.

REPRODUCTIONS OF PORCELAIN & INDIA INK PICTURES, WINDOW TRANSPARENCIES, &c.

Wittenbender und Co.,
Engros und Detail Händler in
Wagner und Schmiede Ausrichtungen,
— und Hauptquartier für —
Eisen- und Stahlwaaren.
Store und Waarenhaus;
126 und 128 Franklin Avenue, Scranton, Pa.

Pierer's
12 Bände
Kochrezepte

mit Universal-Sprachen-Lexikon (12 Sprachen gratis) nach Prof. J. Kürschner's System. Der „Pierer“ ist das neueste, billigste und artificeichste große illustrierte Konversationslexikon. 230 Beyerungen à 35 Pf., oder in 24 Halbbänden à M. 3.25, oder 12 fein gebundenen Halbfranzbänden à M. 8.50. Besondere Anfertigung in monatlichen Teilzahlungen. Bestag von W. Spemann, Berlin und Stuttgart. Preisliste gratis. Annoncements und Probekunden durch jede Buchhandlung.

Bestag- und Hochzeits-Geschenke.

Wir haben ausgeführt das feinste Assortiment von Staffeleien, Screens, Wägen, Jardinières, Bronzen, Statuetten etc., das es in dieser Stadt gegeben wurde. Zu einer Besichtigung ist freundlich eingeladen.

Roger's Gruppen.—Von diesen wohlbekannten Statuetten kann man seine Auswahl aus etwa einem Duzent Muster treffen.

Schirmhänder, Carpettscher, Smyrna Nagel, weiße, graue und schwarze Pelz Nagel, rotte, weiße und goldfarbene Stoffe-Wägen. Gependle Vorhänge und Tischdecken zu allen Preisen. Trefft eure Auswahl jetzt und spart euch das Beste.

Kere & Siebecker,

408 Lackawanna Avenue, gegenüber Wyoming Haus.

Belze für Jedermann.

Wir haben die größte Auswahl von

Welmützen, Mäntel, Muffs, Seal Jacketts, etc., etc.,
von irgend einem Geschäfte außerhalb Pittsburg und Philadelphia.

Wir fabrizieren alle unsere Waaren. Laßt eure Belze nur durch einen erfahrenen Welmutter reparieren.

Sehet hierher!

Wir gehen in Wuhwaaren allen anderen voran. Wünscht ihr einen feinen, modernen Hut, so sprecht vor bei

J. Bolz, 138 Wyoming Ave.

Brown's Beehive
jetzt eröffnet.

Auswahl komplett in allen Departments.
Putzwaaren, Cloaks, Pelzwaaren, Herren-Garderobe-Artikel, Seal Blush Saques für Damen für weniger als Fabrikpreise.
General-Agentur für Dr. Jäger's Wollwaaren.

John Ehiel, Kunden-Schneider,
335 Penn Avenue.

Mit dem besten Vorwerk von importiertem und einheimischem Lade verbindet ich eine langjährige Erfahrung als Aufschneider. Nur die allerbeste Arbeit wird geliefert.

Zenke's Hotel,
215 Penn Ave., Scranton, Pa.

Einem verehrten deutschen Publikum empfehle ich mein Hotel bestens. Die besten importierten und einheimischen Biere und andere Getränke, und vorzüglich die Cigaretten. Besonders preiswürdig sind die von mir selbst importierten Rhein-, Mosel- und Ungarweine.
Es zeichnet Wohnungsbau: Albert Zenke.

Kofale Skizzen.

Für das „Scranton Wochenblatt“ bearbeitet von H. W.

(Fortsetzung.)

Es ist gewiß von Interesse, auch der anderen Schwierigkeiten Erwähnung zu thun, mit denen ein solches Establishment zu jener Zeit zu kämpfen hatte, und von denen heute nur wenige Bewohner von Scranton eine Ahnung haben. Das Gießwerk mußte aus einer Entfernung von 5 1/2 Meilen aus den Gruben von James Abernethy in Blakely Township gefahren werden und da die Produktion dem Bedarf nicht entsprach, mußte man noch große Quantitäten Hoheisen von Columbia County beziehen, welches per Canal bis nach Pittston und von dort per Wagen hierher befördert wurde; auch Kalkstein bezog man auf dem gleichen beschwerlichen Wege. Das fertige Produkt mußte man hingegen per Achse nach Archbald liefern, von wo es per Delaware & Hudson Bahn weiter befördert wurde. Dazu waren über 400 Pferde und viel Geld nötig und außerdem konnten sämtliche Bauern in den Townships Providence und Blakely ihre Pferde- und Ochsenfuhrwerke im Dienste der Compagnie verwenden. Im Winter 1846-47 wurde ein Contract für weitere 8000 Tonnen Schienen mit der Erie Compagnie gemacht, die an der Mündung des Lackawanna Flusses abgeliefert waren; der dafür zu zahlende Preis sollte sich nach dem Marktpreise richten, aber nicht über \$75 und nicht unter \$65 sein. Bald darauf folgte diesem nochmals ein Contract für 8000 Tonnen für dieselbe Compagnie; der Preis richtete sich nach dem Markte, sollte aber nicht über \$85 und nicht unter \$75 die Tonne sein.

Joseph S. Scranton, der seit 1843 alljährlich einen Teil des Sommers hier verlebte, brachte im Juni 1847 seine Familie hierher und ließ sich permanent nieder. Er kam auch seinen Tag zu fröhe, denn gerade um diese Zeit war die Bauhätigkeit in Garrison eine rege und weitere Hülsen dringend nötig. Zwei große Bahnhöfe waren in der Errichtung begriffen und nach den Ergruben wurde eine Bahn von 5 1/2 Meilen Länge gebaut, welche letztere man so einrichtete, daß die Eisel die leeren Karren nach den Gruben brachte, die vollen Karren aber auf einer Schiefebene nach den Werken fuhren; das ersparte viele Fuhrwerke. Zum Bau der genannten Bahn passierte die Legislatur im März 1848 ein spezielles Gesetz. James Seymour von Seymour, jetzt Jessup, legte die Bahn aus, S. H. Easton von Syracuse erhielt den Contract zum Bau derselben und es waren bis zum 1. August bereits \$15,000 dafür verausgabt. Am 7. Juni 1849 war die Bahn soweit vollendet, daß der erste Karren der Erie Compagnie über den Graben machte, gebraucht eine Stunde Zeit, zur Mühle nur 45 Minuten. An der Südseite der Roaring Brook errichtete die Compagnie 300 Wohnhäuser für die Arbeiter; auf der Nordseite hingegen waren nur die Bureau- und andere Bauten der Compagnie und ein einfaches Privatwohnhäuser, das Dr. Throop für seinen Bruder erbaut hatte.

Endlich waren die neuen Werke der Lackawanna Eisen Compagnie vollendet und am 23. Juli 1847 wurde die erste Dampfmaschine zwischen Carbondale und Wilkesbarre in Betrieb gesetzt und zwei Schienen gemacht. Vom 9. August an produzierte das neue Werk regelmäßig Schienen und die ersten 1500 Tonnen des Contractes mit der Erie Compagnie wurden an der Mündung des Lackawanna abgeliefert; von hier wurden die Schienen auf dem Canal nach Port Jervis befördert und entlang der Linie bis nach Otisville abgeladen. Um die Arbeit an der Erie Bahn nach Kräften zu fördern, verpflichtete sich die Lackawanna Compagnie später, etwa 7000 Tonnen Schienen per Wagen nach Big Eddy (Narrowsburg), Coxsackon, Equinunk, Stockport, Summit und Lanesboro zu befördern, durchschnittlich eine Entfernung von 50 Meilen, wo sie gelegt werden konnten, so rasch die Bahnstrecke niederte. Bei dem abschließenden Zustande der Landstraßen war dies eine außerordentliche Leistung. Vom 25. Juni 1850 an wurden große Quantitäten Schienen über die Erzgrube Eisenbahn bis zu ihrer Verbindung mit der Pennsylvania Kohlen Co. und mit dieser nach dem Delaware & Hudson Canal gebracht und an den der Erie Bahnlinie zunächst gelegenen Orten ausgeladen.

XIII.

Die ersten Eisenbahnen.

Die industrielle Entwicklung von Garrison hatte ein entsprechendes Wachstum der Bevölkerung zur Folge—beides zusammen aber drängte zu einer besseren Verbindung mit New York und der Seelüste. Anfangs gedachte man das Lackawanna Thal in nördlicher Richtung mit der New York und Erie Bahn zu verbinden, und im Sommer 1848 wurde Col. Geo. W. Scranton nach dem Osten geschickt, um dortige Kapitalisten für dieses oder ein ähnliches Projekt zu interessieren.

Schon in 1819 hatte Henry W. Drinker (er starb am 13. Okt. 1866) den Plan entworfen, den Susquehanna bei Pittston mit dem Delaware Water Gap zu verbinden. Am 3. April 1826 erlangte er einen Charter für sein Projekt und sechs Jahre später nahm Captain Beach die ersten Vermessungen vor, deren Kosten John Jordan, jr., H. W. Drinker und Wm. Henry bestritten. Trotz jahrelanger Mühen und Auslagen war das Projekt nie verwirklicht und erst in späteren Jahren wurde ihnen die Vergeltung zu sehen, daß sie ihrer Zeit weit voraus waren. Ein anderer Charter, bekannt als der „Leggett's Gap“ wurde am 7. April 1832 genehmigt, zur selben Zeit, als Drinker seine Vermessungen begonnen hatte, und dieser projektierte eine Schiefebene-Bahn von Cobb's Gap nach dem Staate New York in nördlicher Richtung. Auch dieses Unternehmen wurde nie verwirklicht.

Die Lackawanna Compagnie erwarb in 1847 den Leggett's und Cobb's Gap Charter und einschickte die Befürher für alle Auslagen (circa \$7000). Col. Geo. W. Scranton entwarf nunmehr das Projekt, eine Eisenbahn von Great Bend nach dem Delaware Water Gap zu erbauen, und unter seiner Anweisung begannen die Verarbeiter Major Morrell, Jas. Seymour und C. McNeill mit den Vorarbeiten, wobei man sich überzeigte, daß mit einigen Abänderungen die Leggett's Gap Eisenbahn in der That ausführbar sei. Der Name der Bahn aber wurde in Lackawanna und Western Eisenbahn umgeändert. Am 7. März 1849 wurden die Subscriptionsbücher in Kregler's Hotel aufgelegt, der ganze Betrag von \$250,000 gezeichnet und zehn Prozent einbezahlt. Am 25. April 1849 begann James Seymour unter der Leitung von Major Morrell von New York mit der vorläufigen Vermessung. Am Mittwoch, den 2. Januar 1850, um 2 Uhr Nachmittags, fand im Hotel von D. R. Kregler die Wahl der Beamten für die neue Bahn statt und es wurden erwählt als Präsident John J. Phelps; als Schatzmeister, Selben L. Scranton; Sekretär, Chas. F. Mattes; Verwalter: John J. Blair, Frederick R. Griffing, Daniel S. Miller, Henry W. Drinker, Jeremiah Clark, Joseph S. Scranton, Joseph G. Platt, Andrew Bedford, Geo. W. Scranton und Charles Fuller. Das Wahlprotokoll ist unterschrieben von Henry W. Drinker als Vorsitzender und John S. Sperrerd als Sekretär.

Am 30. April 1850 kam Peter Jones mit denselben Leuten und Gerätschaften hier an, die er bei dem Wiederaufbau der Cayuga & Susquehanna Eisenbahn von Oswego nach Ithaca benutzt hatte. (Die genannte Bahn war im Interesse der Lackawanna Bahn erbaut und sollte die Erie Eisenbahn mit dem Erie Canal, via Cayuga Lake, für die Beförderung von Scranton Kohlen verbinden.) Der Bau der Bahnlinie begann frühe im Mai 1850 und im Oktober 1851 wurde die Bahn nach Great Bend eröffnet; dieselbe war 60 Meilen lang und hatte an ihrem Ausgangspunkt mit der Erie Bahn Verbindung.

Die erste für die Bahn angekauft Lokomotive war der „Pioneer“, von der Cayuga & Susquehanna Eisenbahn; sie kam auf einer Achse von Oswego den Fluß herab bis nach Pittston. Die erste Lokomotive, welche auf der Bahn praktische Verwendung fand, war die „Spirit“, sie war englischen Fabrikates und wurde von der Reading Eisenbahn Co. von D. S. Dotterer angekauft, der seinen Sitz daren setzte, seine Maschine zuerst auf die Bahn zu bringen. Beide Maschinen kamen auf der Pennsylvania Kohlen Co. Eisenbahn von Port Griffith nach der Verbindungsstelle an der Erzgrube Bahn und über letztere nach der Eisenmühle. Dotterer machte die erste Fahrt mit der „Spirit“ von den Schmeltwerken am Freitag, den 16. Mai 1851. Viele der hiesigen Bewohner hatten noch keine Lokomotive gesehen und bei der Ankunft an der Schmeltwerke war sie mit Männern und Knaben bedeckt. Die erste, von Great Bend herab kommende Lokomotive war die „Wyoming“, die am 11. Oktober 1851 ihre Fahrt mit zwei angehängten Passagierwagen machte. Am Tage der Eröffnung der Bahn, 15. Oktober 1851, machten 65 Damen und Herren, letztere meistens in der Bahn und den Eisenwerken interessiert, die Fahrt von Great Bend nach Scranton in 2 1/2 Stunden. Am folgenden Tage fuhr von hier der erste Kohlenzug nach Ithaca, N. Y., ab. Am 20. Oktober begann ein Passagierzug regelmäßige Fahrten zu machen und H. W. Dimstead fungierte temporär als Condukteur. In der ersten Zeit dauerte eine Fahrt von New York nach Scranton per Erie Bahn und über Great Bend von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends.

Anfangs war der Passagierbahnhof der Lackawanna & Western Eisenbahn an der westlichen Ecke von Lackawanna und Wyoming Avenues, und der Frachtbahnhof hinter der westlichen Ecke von Lackawanna und Washington Avenues; einestheils um die Steigung zu verringern, andernteils um mehr Raum zu gewinnen, entschloß man sich nach dem Beginn der Arbeiten an der Bahn nach dem Delaware zu einer Verlegung der Bahnhöfe weiter westlich nach dem Ausgangspunkt von Franklin Avenue, und der Umzug begann am 17. Februar 1854 unter der Leitung des Superintendenten D. S. Dotterer. Damals waren die Gebäude aus Holz; erst unter Wm. Cooke als Superintendent wurde der erste Backsteinbahnhof errichtet, der seitdem eine bedeutende Vergrößerung und Verbesserung erfuhr. Die erste mit Anthracite Kohlen gespeiste Lokomotive fuhr am 27. Mai 1854 über die Bahn; vorher hatte man ausschließlich Holz gebrannt.

Mit der Vollendung der Bahn nach Great Bend war allerdings ein Schritt vorwärts gethan, aber es war augenscheinlich, daß die neue Bahn in verstärkter Richtung fuhr, um nach New York zu gelangen; und so wurde denn das Projekt einer Bahn nach New York in östlicher Richtung, via Delaware Water Gap, mit erneueter Eifer wieder aufgenommen. Noch ehe die Bahn nach Great Bend eröffnet worden, war bereits eine Versammlung im Hause von Jakob Knecht in Stroudsburg berufen worden (am 28. Nov. 1850), um Subscriptions für die Delaware Bahn in Empfang zu nehmen, und es wurden 18,000 Aktien zu je \$50 gezeichnet; davon wurden zehn Prozent einbezahlt, was einen Betrag von \$90,000

ergab. Am 26. Dec. 1850 hatten die Aktionäre in Stroudsburg eine Versammlung zum Zweck der Wahl von Beamten, welche das folgende Resultat ergab: Geo. W. Scranton wurde zum Präsidenten, John J. Blair zum Schatzmeister, und Chas. F. Mattes zum Sekretär erwählt, mit folgenden Direktoren: John J. Phelps, William C. Dodge, T. B. Gale, L. E. Surges, John J. Blair, S. L. Scranton, J. G. Scranton, J. G. Platt, H. W. Nicholson, James M. Porter, James H. Stroud und Franz Starbourn.

Der ursprüngliche Charter wurde in 1853 für \$1000 angekauft und sofort von der Delaware und Cobb's Gap Eisenbahn Co. und der Lackawanna und Western Eisenbahn Co. bei der Gesetzgebung ein gemeinschaftlicher Antrag gestellt, die beiden Compagnien unter dem Namen „Delaware, Lackawanna & Western Eisenbahn Co.“ zu verschmelzen, welches Gesuch am 11. März 1853 bewilligt wurde. Die Arbeiten begannen Anfang Juni 1853 und wurden mit Energie betrieben und am 21. Januar 1856 fuhr die erste Lokomotive auf der neuen Bahn über den Delaware Fluß und am 27. Mai fand die formelle Eröffnung statt. Durch die Verthe der Morris & Essex Bahn auf fast ewige Zeiten ward das 146 Meilen lange Bahnhetz nach der Seelüste ein ununterbrochenes.

Noch war dieses Unternehmen nicht im Gange, empfand man auch schon die Nothwendigkeit eines besseren Verkehrs in südlicher Richtung und entschied sich für den Bau der Lackawanna & Bloomsburg Eisenbahn von Scranton nach Northumberland, eine Distanz von 80 Meilen. Die Incorporationsakte wurde im April 1852 passirt, aber erst im folgenden Jahre wurde das Privilegium durch Gesetzgebung, von dem Abth. H. B. Dunning in der Gesetzgebung beantragte Amendements zu einem werthvollen gemacht, so daß man den Bau unternehmen konnte.

Das irische Element scheint schon fröhe ein sitzendes gewesen zu sein, denn wir lesen, daß im Mai 1850, als man die Abtheilungsarbeiten für die projektierte Leggett's Gap Bahn kaum begonnen hatte, ein irischer Aufruhr ausbrach. Es waren Jesländer von Cork und Connaught, die sich belämpften, aber beide verließen in erster Linie, die Deutschen zu vertreiben; letztere bewaffneten sich und legten die Arbeit fort. Ein Gesetz fand am 28. Mai statt und es wurde eine Person getödtet und mehrere verwundet, angeblich Cortianer; einen Monat später fand man zwei Tödtet im Gebüsch, die erschossen worden waren. Am 30. rotteten sich wiederum etwa 200 Connaughtianer zusammen, um die Cortianer zu vertreiben. Auf dem Wege zu letzteren passierten sie die „Deutsche Hütte“ und verlangten die Auslieferung der Waffen, erhielten sie aber nicht. Schließlich wurde die Hütte hergestellt und die Arbeit fortgesetzt.—Bei dem Bau der Bahn nach dem Delaware suchten die irischen Contractor Malone & Co. einer freireichigen Forderung wegen der Eisenbahn Compagnie Schwierigkeiten zu bereiten, indem sie am 5. Juni 1855 eine bewaffnete Arbeiterabtheilung nahe dem No. 6 Damm der Pennsylvania Kohlen Co. aufstellten, um dem Legen der Schienen auf jener Section Gewalt entgegen zu setzen. Die Compagnie suchte zuerst die Sache gütlich zu schlichten; müde des fruchtlosen Unterhandelns, sandte sie am 21. August einen Zug mit Plattformwagen voller bewaffneter Männer hinaus, die sogar eine alte, mit Eisenstücken scharf geladene Kanone mitführten. Präsident George D. Phelps erklärte den Malones, daß er gekommen sei, um die Bahnstrecke in Besitz zu nehmen und es vorzöge, dies in friedlicher Weise zu thun. Nach einem längeren Wortwechsel entfernten die Contractor die auf der Bahnstrecke befindlichen Hindernisse und am Nachmittag wurde mit dem Legen der Schienen begonnen und die Arbeit vollendet, ohne daß weitere Störungen vorkamen.

XIV.

Die Lackawanna Eisen und Kohlen Co.

Während der Legislatur-Sitzung von 1853 wurde den Scrantons & Platt und ihren Geschäftshilfsleuten ein neuer Charter bewilligt, unter welchem am 10. März 1853 die Lackawanna Eisen & Kohlen Co. organisiert wurde, nachdem das Betriebskapital von \$400,000 auf \$800,000 erhöht worden war. Die Mitglieder der neuen Firma waren dieselben, wie die der alten, doch traten später noch Theodor Sturges, Percy H. Byne, Samuel Sloan, William C. Dodge, jr., E. J. Hatfield und D. W. Clark hinzu. S. L. Scranton war Präsident, bis er im Jahre 1858 nach Oxford zog; dann trat Joseph S. Scranton an seine Stelle, der bis zu seinem Tode, am 6. Juni 1872, verblieb. Das Kapital der Corporation war von Zeit zu Zeit erhöht worden, bis es im Jahre 1874 auf \$3,000,000 hinaufgegangen war, was es noch heute ist.

XV.

Straßen und Gebäude.

Daß wir den Scrantons und der Lackawanna Eisen Compagnie einen guten Theil des verfügbaren Raumes widmeten, ist nicht mehr als recht und billig, denn sie waren die Gründer von Scranton und mit der Entwicklung der Stadt bis in die neueste Zeit so innig verknüpft, daß das eine von dem anderen nicht zu scheiden war. Wir wollen uns jetzt die allgemeine Entwicklung der Stadt ein wenig näher ansehen.

Als die Scrantons, Grant & Co. den Grundstein zu ihren ersten industriellen Unternehmungen legten, waren, wie schon früher erwähnt, in Locum Solow nur fünf Wohnhäuser, eine Kücherei, ein kleines Schulhaus, eine Sägemühle und eine Mahlmühle, nebst den Ruinen des ersten Schmiedewerkes; und einschließlich Providence, Hyde Park und Dunmore zählte die Gegend insgesamt nur zwei Kaufhäuser, zwei Wirtshäuser und 28 Wohnhäuser. Aber mit der industriellen hielt die städtische Entwicklung in beiderem Maße gleichen Schritt und Tritt und bald erstanden entlang dem hölzernen und unansehnlichen Gäßchen, welches damals von der jetzigen Adams Avenue bis nach dem Bridgestraße Bahnhofe sich erstreckte, einzelne anderthalb- oder zweistöckige Wohn- und Geschäftshäuser.

Der ursprünglichen Vermessung von Captain Scott in 1841 folgte zehn Jahre später eine zweite in größerem Maßstabe durch Joel Ambsden, unter der Anwesenheit von J. G. Platt; und diese beiden Herren verdienen noch jetzt Anerkennung für die reguläre Auslegung der Straßen. Auf dem ursprünglichen Plan von Garrison (1841) fanden sich die Straßennamen Lackawanna, George, Ebene, Sanford, Philip, William, Mary und Mott. Von diesen war nur William Straße für den Verkehr mit der Außenwelt eröffnet worden, denn sie bildete die alte Emigrantenstraße von Dunmore nach Pittston, über die alte Brücke bei der Mahlmühle; ein Ueberbleibsel derselben existirt heute noch von der Ecke von Quincy Avenue und Gibson Straße bis zu den Dunmore Corners. Bei der zweiten Auslegung des Stadtplanes, Anfangs der 50er Jahre, ließ man alle die obigen Namen fallen, mit Ausnahme von Lackawanna Avenue, welche man stets als die Hauptstraße betrachtete. Eine kurze Geschichte unserer Straßen gehört wohl auch hierher, wenn auch manche derselben seitdem ihre Namen wieder geändert haben: Lackawanna und Wyoming Avenues sind die weitesten Straßen und jede 100 Fuß breit zwischen den Baulinien; die anderen Straßen sind meistens 80 und 40 Fuß breit. Washington Avenue sollte zuerst Church Straße heißen, doch behielt Selben L. Scranton auf erstem Namen und man beschloß, alle auf der Nordseite der Roaring Brook mit Washington parallel laufenden Straßen als Avenues zu benennen. Penn und Franklin sind nach berühmten Pennsylvaniaer benannt und Whiffin war der erste Gouverneur unseres Staates. Von Washington zur Quincy (für den jüngeren Adams) haben dann die Namen der Würdenträger Aufnahme gefunden; Jackson wurde durch eine Straße in Petersburg gelehrt (jetzt Taylor Avenue). Pittston Avenue ward so genannt, weil man glaubte, daß ein Fuß dieser aus eine Brücke über die Roaring Brook nach der Stadt führen und so die Hauptstraße nach Pittston bilden würde. Caspouse Avenue verbandt ihren Namen einem Indianerchief und in Ramsey oder Runley haben wir die Bezeichnung des Stammes, dem er angehörte. In den Namen Webster, Clay, Irving, Prescott, Lincoln u. s. w. wird der Leser un schwer diejenigen berühmten Amerikaner wiederfinden. Der Vermeister Joel Ambsden war Vater der Idee, die Namen unserer Bäume für die Straßen zu benutzen. Herr J. G. Platt sagt in seinen „Erinnerungen aus früherer Geschichte“, er erinnere sich wohl, eines Tages ein Schild mit dem Namen Beech (Buche) Straße nach der Südseite gebracht zu haben, fand aber als einzigen Baum in Linie derselben eine Birch (Birke). Er legte mit dem Schild zurück, um ein anderes mit dem letzteren Namen malen zu lassen; als er dieses anbringen wollte, war der Baum nicht mehr da, aber die Straße behielt den Namen Birch. Alder (Esle) Straße führte durch einen Sumpf von Erlen, später aufgefüllt mit Schlacken aus den Schmeltwerken und jetzt bedeckt mit hübschen Wohnhäusern. Gidory (nordamerikanische Wallnuß) Straße erhielt ihren Namen von einem Baume auf der Flat, in Linie mit derselben. Riederstraße wurde so genannt, weil sie parallel mit dem Lackawanna Fluß führte, bis die Union Eisenbahn Co. Besitz davon ergriff. Orchard (Obstgarten) Straße begann an dem alten Obgartens, von welchem noch drei Bäume hängen, als sie ausgelegt wurde. Hemlock (Schierling) verbandt dieselbe Bezeichnung den vielen Bäumen jener Gattung, die dort hängen und den Hüten, die aus diesem Holze errichtet waren. Cliff Straße heißt so, weil sie über einen Abhang führte. Anthony Straße erhielt den Namen, weil die ersten drei von den fünf Lots an Leute mit diesem Namen verfaßt wurden. Brook Straße, weil sie die Pine Brook kreuzte; Van Stra wurde aus einem Hügel oder Erdbank heraus geschritten. Ridge Row ward von S. L. Scranton so genannt, ehe der Stadtplan ausgelegt war und ehe Jos. S. Scranton sein Franchis nach der Stelle erbaute, wo jetzt das imposante Steinhaus steht. Die Straße wurde erst nach Erbauung der südlichen Division der D. & W. Bahn eröffnet und mußte von dem jetzigen Thorwege des Scranton Steinhauses bis zum westlichen Ende der Mauer an der Platt Heimstätte aus solidem Felsen gesprengt werden; die Sprengstücke wurden als Eisenbahnbalken benutzt. Prospect Avenue heißt so wegen der Aussicht, die man von dort aus über den nördlichen Stadttheil hat; Stone (Stein) Avenue, weil sie auf einem Felsen liegt; Vale Straße, weil sie ihren Anfangspunkt in einem Thale hat. Crown (Krone) Avenue ist so genannt, weil sie an der Krone eines Berges beginnt.

Daß die Stadt sich noch weiter südlich ausdehnen würde, scheint man damals allerdings nicht angenommen zu haben, und es bleibt einer späteren Beschreibung der Stadt vorbehalten, die Karte zu ergänzen und die Straßennamen Stafford, Meadow, Wolfe, Bismark, William etc. aufzuführen. Die gleiche Aufgabe hat man in Green Ridge und in Hyde Park, westlich von Main Avenue, (Fortsetzung folgt.)

Südseite Anzeigen.

Stephan Gutheinz, deutscher Metzger,
318 & 320 Cedar Avenue,
wischen Alder und Gidory Straßen, empfiehlt einem verehrten Publikum sein Geschäft auf's Beste. Fleisch jeder Art liefert ich zum billigsten Preise und in bester Qualität, und mach ich überaus auf die von mir zubereiteten vorzüglichsten Märkte aufmerksam.
Telephon-Verbindung.

Die **W. Robinson Bierbrauerei,**
Ede Cedar Avenue und Alder Straße,
Empfiehlt ihr ausgezeichnetes Fabrikat den verehrten Wirthen bestens.

Wm. Kornacher's Deutsche Apotheke,
724 Pittston Avenue,
nahe Birch Straße.
Der Eigentümer, in Deutschland staatlich geprüfter Apotheker und Chemiker, verordnet auf die Zubereitung von Rezepten die größte Sorgfalt. Alle Medicamente sind frisch. Telephon-Verbindung mit allen Ärzten. Deutsche Patent-Apotheker und Wurzeln. Patent Medicinen, Solletts-Kräftler, u. s. w. Bedienung pünktlich und reell.

Gebrüder Schmeer's
Kuchentone
Cracker- und Cakes-Bäckerei,
343, 345, und 347 Brook Straße, gegenüber der Knopfabrik, Süd Scranton.
Ebenso, Brod jeder Art.

John Armbrast's, Schlächtere und Wurstgeschäft,
116 Cedar Straße.
Stets vorrätig alle Sorten echte deutsche Würst, ebenso alle Sorten fleisch erster Qualität, frisches, gehaltenes und geräucherter. Auf größere Quantitäten Würst wird ich billig erlassen. Dieses Geschäft wird nach deutscher Art betrieben.

Deutsche Metzgerei
von **Caspar Jenny,**
No. 416 Süd Washington Avenue.
Alle Fleischsorten von der besten Qualität und fleisch frisch; desgleichen die schmackhaftesten Würste jeder Art. Die besten Schinken und ein ausgezeichnetes Corn Beef und das feinste Bodelfleisch stets in großer Auswahl. Bestellungen per Post werden prompt ausgeführt und zu einem Besuche des Geschäftes freundlichst eingeladen.

Ne deutsche Vereine.
Die deutschen Vereine der Stadt Scranton werden darauf aufmerksam gemacht, daß die Arbeiter-Verein (vereint für alle, die dies und daran engagiert werden kann. Musik gut und zu niedrigen Preisen. Anstellungen zu machen bei Leuder August Dummernann, 828 Elm Straße; oder bei Hauptmann Franz Müller vom Arbeiter-Verein, 1403 Prospect Avenue.
29,6m

Pillsbury's Bestes
ist das Beste.
Gebräucht



Und ihr werdet immer sicher sein, ausgezeichnetes Brod zu haben, weil ihr das beste Mehl benutzt, das gemacht wird.

Verkauft bei allen Grocers.
C. P. Matthews Sons & Co.,
Agenten für Nordost Pennsylvania.

Scientific American Agency for
PATENTS
TRADE MARKS, DESIGN PATENTS, COPYRIGHTS, etc.
For information and free Handbook write to MUNN & CO., 361 BROADWAY, NEW YORK. Circulars issued for securing patents in America. Every patent taken out by us is brought before the public by a notice given free of charge in the Scientific American.
Largest circulation of any scientific paper in the world. Scientifically illustrated. No. 1000. Price should be without it. Weekly, \$3.00 a year; \$1.50 six months. MUNN & CO., PUBLISHERS, 361 BROADWAY, NEW YORK.