

Das Ehrengericht.

Zur Unterfuchung der Sampson-Schley-Kontroverse eingeseht.

Die direkte Ursache - Zusammenfchung der Unterfuchungs-Kommission - Verdiente Matriale - Reminiscenzen an den Bürgerkrieg und die brasilianischen Kriege.

Auf Ansuchen des wiederholt und speziell dieser Tage in einem Geschichtswerke MacLays, dessen erste zwei Bände der Marine-Akademie in Annapolis als Lehrbuch dienen, so bestigt angegriffenen Rear-Admirals Winfield Scott Schley hat bekanntlich Marinefretär Long eine Unterfuchungskommission eingeseht. Diefelbe wird Mitte September in Washington zusammenfreten und das Verhalten Schleys in der Santiago-Panpagne zu Beginn des spanisch-amerikanischen Krieges unterfuchen. Zu Mitgliedern dieser Kommission hatte der Marinefretär ursprünglich Admiral Dewey als Vorsitzenden und die pensionierten Rear-Admirale Kimberly und Benham als Beisitzer ernannt, doch wurde eine Aenderung in der Zusammenfetzung notwendig, da Admiral Kimberly, unter Hinweis auf seine geschwächte Gesundheit, um Enthebung von dieser Pflicht bat. An seiner Stelle ist nunmehr der

Befehlshaber der „Detroit“, Leutnant-Commander Bronson an, die Schiffe in den Hasen zu eskortieren, und die Fahrt begann. Der Brasilianer feuerte einen Schuß über den Bug der „Detroit“ und sofort antwortete Bronson mit einem scharfen Schuß, welcher das



Rear-Admiral Howison.

brasilianische Schiff am Steuerruder traf. Daraufhin machte der Brasilianer sich davon und Bronson geleitete die amerikanischen Schiffe ohne weitere Beschwerde in den Hasen, wo sie ihre Ladungen löschten. Admiral Bronson Benham hatte ohne besondere Instruktionen gehandelt, aber sein Vorgehen fand die völlige Billigung seiner Vorgesetzten.

Rear-Admiral Henry Thurgus Howison hat eine ehrenvolle Karriere hinter sich, er trat im Jahre 1854 in die Marine als Kadett ein und ward im Oktober 1899 in den Ruhestand versetzt. Wenn er sich auch durch besondere Thaten nicht berühmt gemacht, so hat er doch seine volle Pflicht als Marine-Offizier gethan. Im Bürgerkrieg nahm er an einer großen Anzahl von Gefechten teil. Er befand sich beim Ausbruch des Krieges auf der „Bacahontas“, welche dem Golf-Geschwader zugetheilt war, nahm später an der Kapitulation von Port Royal teil, sowie an der Schlacht in Mobile Bay und den Gefechten von Fort Moultrie, Sumter und Wagner in 1863. Nach dem Kriege war er Befehlshaber verschiedener Schiffe, und bekleidete abwechselnd Posten am Lande. Während des spanischen Krieges war er Kommandant des Schiffbauhofes zu Boston. Sein letztes Kommando war dasjenige des atlantischen Geschwaders, nach Beendigung des spanischen Krieges; Admiral Schley löste ihn in diesem Kommando ab. Erinnerlich mag sein, daß er gerade einen Tag, ehe Dewey seinen Einzug in New York hielt, im dortigen Hasen mit seinem Geschwader wieder eintraf. Sampson war nach New York beordert worden, damit ihm die Ehre, Dewey zu empfangen, zu teil werde. Howison, der als rangältiger Offizier hätte das Kommando beanspruchen können, trat höflich bei Seite, und überließ Sampson die Ehre, welche ihm vom Departement zugebach war.

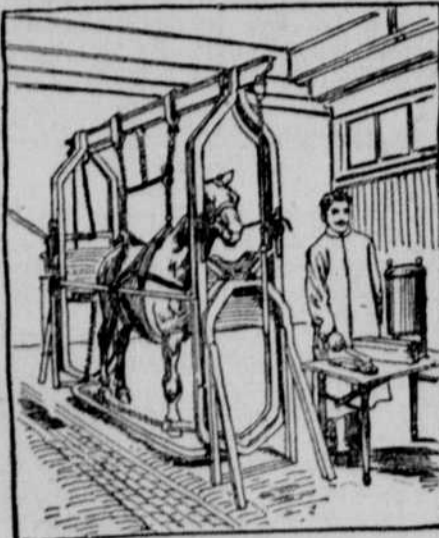
Chirurgikale.

Ingenieur-Operationen zum Behandlung kranker Pferde.

Unter den verschiedenen Zweigen der Heilkunde hat es heutzutage die Wundbehandlung und Operationstechnik ohne Zweifel am weitesten gebracht und die größten Erfolge aufzuweisen.

Dies erstreckt sich nicht nur auf die Behandlung von Menschen, sondern auch auf die von Thieren, unter denen besonders das kostbare Pferd sorgfältig gepflegt und ziemlich häufig eingetretene Operationen unterworfen wird.

Die größte Schwierigkeit besteht darin, die Thiere so zu fesseln, daß durch ihr Strauben und ihre Bewegungen weder der Arzt gefährdet, noch sein Eingreifen gehindert und dessen Erfolg vereitelt werde. Ein neuerdings von dem berühmten Londoner Thierarzt L. A. Doller erfundener Operationsrahmen für Pferde leistet in dieser Hinsicht Vollkommenes und dient auch der Humanität, indem er die Leiden des betreffenden Thieres auf das geringste Maß herabmindert. Wie unser Bild zeigt, wird das zu operierende Pferd in dem Operationsrahmen, einem eisernen Gestell, stehend durch



Pferd im Operationsrahmen.

Dauchgürtel, Ketten und Riemen an Leib, Füßen und Kopf befestigt. Dann bringt man den Rahmen durch Drehung um die mittleren Achsen in eine waagerechte Lage, und die Operation kann nun mit völliger Ruhe und Sicherheit vorgenommen werden. Das Pferd ist gezwungen, still zu liegen. Damit es sich nicht beschäde, sind rechts und links an den Seiten soaarrissen angebracht.

Unsere Handelsbeziehungen zu Deutschland.

Zu sehr gelegener Zeit kommt der Bericht unfereis Vosschafers White an das Staatsministerium in Washington über den Außenhandel Deutschlands und ganz besonders auch über unfere Handelsbeziehungen zu Deutschland. Der Bericht ist eine beredte Mahnung, nicht voreilig mit starken Maßnahmen zu drohen, wean der mutmaßlichen Aenderungen in der deutschen Zollpolitik, da alle Störungen in den gegenseitigen Handelsbeziehungen uns nicht minder schwer treffen würden, wie Deutschland.

Der Bericht des Vosschafers White erstreckt sich über das letzte Jahrzehnt. Im Jahre 1891 nahmen die Vereinigten Staaten als Exporteure nach Deutschland die vierte Stelle ein. Ihr Gesamt-Export betrug \$108,528,000 und wurde blos von England mit \$160,885,000, Oesterreich-Ungarn mit \$142,324,000 und Rußland mit \$138,040,000 übertrifft. Im Jahre 1895 war der amerikanische Export nach Deutschland bereits auf \$121,618,000 gestiegen und stieg dann rapit bis zum Jahre 1900, wo er die Summe von \$266,750,900 erreichte. Die Vereinigten Staaten haben in dieser Zeit alle anderen Länder überflügelt, denn der Export Englands nach Deutschland betrug 1900 nur \$199,920,000, Rußlands \$173,740,000, Oesterreich-Ungarns \$172,312,000 und Frankreichs \$72,590,000. Die Zunahme des amerikanischen Exports nach Deutschland hat also in dieser Frist die dreifache Zunahme des Imports der vier genannten Länder überflügelt.

Deutschlands Export nach den Vereinigten Staaten kommt erst an dritter Stelle seines Ausfuhrhandels. Im Jahre 1900 betrug der Export Deutschlands nach den Vereinigten Staaten \$14,482,000, 1899 \$89,726,000 und 1898 \$79,492,000. Bis zum Jahre 1898 hatte sich ein stetiger Rückgang bemerkbar gemacht. Der Export betrug im Jahre 1891 \$84,966,000, und fiel sogar im Jahre 1894, infolge der 1890'er Tariffgesetzgebung, auf \$64,498,000, den niedrigsten Stand während des letzten Decenniums.

England steht an oberster Stelle im deutschen Exporthandel. Es war von jeher der beste Abnehmer für deutsche Waaren. England ist nebenbei bemerkt der einzige Großstaat, mit welchem Deutschland einen größeren Export als Importhandel betreibt. An zweiter Stelle des Ausfuhrhandels Deutschlands steht sein Export nach Oesterreich-Ungarn, an dritter Stelle kommt Italien, an vierter Holland, an fünfter Stelle Rußland. Rußland stand von dem Jahre 1896 bis 1899 inklusive an vierter Stelle.

Niegender Rundschaffter.

In Armeekorps der Bundeshauptstadt beginnt man, sich neuerdings wieder mit lebhafterem Interesse dem Studium der Ballonfrage zuzuwenden, unter spezieller Berücksichtigung der bedeutenden Fortschritte, welche in Deutschland und Frankreich in diesem Fache gemacht worden sind.

Das „Bureau of Military Information“, welchem Major Simpson, einer unserer tüchtigsten jüngeren Offiziere, vorsteht, hat es sich angelegen sein lassen, alle zur Verfügung stehenden Berichte über die jüngsten in diesem Fache gemachten Entdeckungen und die mit denselben angestellten praktischen Versuche zu sammeln und in einer Brochüre übersichtlich zusammenzustellen. Der Laie, welcher die neuesten Ertrugenschaften auf dem Gebiete der Luftschiffahrt nicht systematisch verfolgt hat, muß über die bemerkenswerten Fortschritte, welche da verzeichnet sind, staunen. Fast sämtliche fremden Regierungen haben der Verwertung des Luftballons als Hilfsmittel für militärische Operationen in den letzten Jahren große Aufmerksamkeit geschenkt, und die Resultate, welche erzielt worden sind, lassen nicht länger daran zweifeln, daß nunmehr der Ballon zu den unentbehrlichen militärischen Ausrüstungsgegenständen gerechnet werden muß. Fessel-Ballons sind allerdings schon seit längerer Zeit in Gebrauch gewesen, aber ihre Verwendbarkeit war nur eine sehr beschränkte; der heutige, für militärische Zwecke verwendete Ballon schwebt frei in die Wolken hinauf, den feindlichen Geschossen unerreikbaar.

Die von Major Simpson's Bureau herausgegebene Brochüre giebt eine höchst interessante mit Einzelheiten ausgestattete Geschichte des Luftballons, und man kann an Hand derselben die Fortschritte, welche die Luftschiffahrt gemacht, trefflich verfolgen. Auch historische Vorkommnisse sind nicht vergessen. So findet sich in der Schrift eine Erzählung von der Ballon-Expedition, welche Napoleon nach Ägypten beordnete, und deren Aufhebung durch die Briten. Während des Bürgerkrieges wurden Ballons von den Conföderierten benutzt, und zwar waren dieseseben aus seidenen Kleibern gefertigt, Geschenke der jüdischen Patriottinnen. Ein längeres Capitel beschäftigt sich mit den Ballon-Experimenten, welche auf der englischen Militärschule zu Alverstoke vorgenommen worden sind, ein anderes Capitel ist den Experimenten gewidmet, welche bei den französischen Herbstmanövern seit Jahren ausgeführt wurden. Die deutsche Armee verwendet sowohl Fessel-Ballons, wie auch freischwebende für Festungs- und Felddienft. Die Fessel-Ballons werden hauptsächlich zu Reconaissance-

gen verwendet, doch haben sich manche militärische Autoritäten gegen die Benutzung derselben ausgesprochen, weil sie der Ansicht sind, daß dem Feinde dadurch die Stellung der Nacht, welche dieselben benutzt, verrathen werde. Im Allgemeinen scheint das Urtheil militärischer Sachverständiger dahinzugehen, daß der Ballon noch wesentliche Verbesserungen bedürfte, ehe seine Verwertung für militärische Zwecke einwandfrei erscheint, jedoch muß die Militär-Wissenschaft hinfürzu mit dieser Einrichtung rechnen.

Der Handel mit Cuba.

Cuba ist zur Zeit der gute Kunde für den Handel der Ver. Staaten nicht mehr wie zuvor. So zum Beispiel sind im Jahre 1900 baumwollene Waaren im Werthe von nur \$420,000 dort hin verkauft worden, während der Absatz im vorausgegangenen Jahre noch \$1,357,741 betrug. Die wirtschaftliche Lage der Cubaner ist nicht schuldig daran, denn die hat sich mit der Einführung einer geordneten Verwaltung stetig gebessert, in der That hat der Verbrauch von Einfuhrartikeln nicht abgenommen, aber es ist den englischen, deutschen und französischen Handlungsgäsehäften gelungen, das Gebiete zurückzuerobern, das sie eine Zeit lang an uns abtreten mußten.

Wie ist das zugegangen? Man ist geneigt, dies denselben Ursachen zuzuschreiben, die es uns so schwer machen, in den mittel- und südamerikanischen Ländern der europäischen Ausfuhr Stand zu halten. Berichte von Consuln und Handelsrepresentanten haben seit Jahren schon darauf hingewiesen und gezeigt, woran es liegt, daß die Ver. Staaten nur 25 bis 35 Prozent der Einfuhr in Südamerika beden. Einmal haben wir zuvor verfaßt, uns besonders um jene Märkte zu bewerben, während die europäischen Länder sich dort eifrig um Rundschaff bemühen, dann ist die Entfernung der dortigen Hasen von den europäischen nicht viel größer als von den hierigen und wir haben bis vor Kurzem keine direkte Dampferverbindung gehabt, während von Deutschland, England, Frankreich und Italien mehrere Linien unterhalten werden und als Hauptgrund wird angeführt, daß die hierigen Fabrikanten sich der Eigenart des dortigen Bedarfs bezüglich der Muster, Verpackung und dergleichen anzupassen gar keine Lust gezeigt, sondern einfach gemeint haben, die Bevölkerung müsse die Art der Waare einfach so hinnehmen, wie sie in den Ver. Staaten Mode ist. Diese fouveräne Nichtachtung einheimischer Bedürfnisse jener Länder haben wir uns auch Cuba gegenüber schuldig gemacht, und wenn auch die Insel nicht von unseren Thoren leer, an Schiffsverbindung kein Mangel ist, so haben wir doch durch die mangelnde Anpassungsfähigkeit die Gelegenheit verpaßt.

Den Markt von Cuba zu gewinnen, ist der Bemühung werth. Die Bevölkerung der Insel braucht, wie aus statistischen Zusammenstellungen ersichtlich, mehr importirte Waare als die eines anderen der amerikanischen Länder. Da die Produktion auf eine geringe Anzahl von Artikeln beschränkt ist, muß das Fehlende aus dem Ausland eingeführt werden. Die Bevölkerung dieses Tropenlandes ist auf die Nahrungsmittel der gemäßigten Zone angewiesen und ebenso auf die Mehrzahl der Fabrikate, die zu den Bedürfnissen eines civilisirten Volkes gehören. Da sind nun die europäischen Handlungshäuser flint bei der Hand. Aber deren bessere Bedienung allein soll nicht der einzige Grund ihres Erfolges im Wettbewerb sein, unter einem Zolltarif, der den Bedürfnissen der Insel besser entspricht, würde, so heißt es, der dortige Markt leicht zu gewinnen sein. Die Economic Association von Cuba plädirt für Reprobität, die es den Cubanern ermöglichte, ihren Zuder zollfrei oder bei einer nominalen Abgabe in den Ver. Staaten einzuführen. Die Amerikaner, sagt ein Vertreter der Association, beginnen Geschäftsunternehmen in Cuba, als ob sie sich in einem fremden Lande befänden, wie das nicht anders zu erwarten, so lange ihnen Cuba wirklich als Ausland gilt und nicht als ein Land, das doch immerhin unter amerikanischem Protektorat steht, und gewissermaßen einen Theil des ökonomischen Systems der Ver. Staaten bilden sollte. Unter dem gegenwärtigen Zolltarif monopolisiren Engländer, Deutsche, Belgier und so weiter die Einfuhr und haben seit 1898 ihre Geschäfte verdoppelt und verdreifacht. Wenn Gegenfartigkeit mit den Ver. Staaten bestände, würde das anders sein. Wenn Cuba mehr von den Ver. Staaten laufen soll, muß es in der Lage sein, auch von seinem Zuder, Tabak und den anderen Naturprodukten dorthin zu verkaufen. Diese Argumente wird man in der nächstenCongresssitzung noch öfter hören, sie mögen dazu führen, die Amnerionsitzung auf der Insel noch mehr zu verbreiten, die hier von gewisser Seite fleißig gefördert wird. Der Zudertraff wird gern bereit sein, für seine Raffinerien den cubanischen Rohzuder zollfrei einzuführen.

Ein jedenfalls in Verjweiflung gerathener Muster in New York wird ausgesprochen haben, daß von fünfzig Pianos, die bei den offenen Fenstern so deutlich gehört werden, nur eins in Stimmung ist und daß auf den gestimmten in neunundneunzig Fällen unter hundert von ungeschulten Händen herangepunkt wird. Das ist allerdings zum Verzweifeln.

Die Differenz auf nahezu 8500 Meilen. Die Kosten der neuen Verkehrsanlage, einschließlich der Hafenverbesserungen, belaufen sich auf \$40,000,000, gegen \$200,000,000, welche Summe ein Kanalbau verschlungen hätte. Der Bahnbau hat selbstverständlich auch eine größere Volksansiedlung an der Bahnstrecke zur Folge. Schon ist eine neue Stadt dort entstanden und bald dürfte eine zweite folgen. Der Hafen von Coahuacalco, der früher durch eine Sandbank versperrt war, wird nach Vollendung der geplanten Verbesserungen eine für den größten Ozeandampfer genügende Tiefe haben. In Salina Cruz werden ein Dock von 500 Fuß Länge und Hafendämme von 1000 Fuß Länge errichtet werden. Ein Wellenbrecher von 1000 Fuß Länge, aus Fels- und Granitblöcken von je 40 Tonnen erbaut, wird den Hafeneingang schützen.

Die neue Eisenbahn wird mit Electricität betrieben werden. Die Unternehmer hoffen, jährlich mehr als 2,000,000 Tonnen Fracht zur Beförderung zu erhalten. Mit einem Frachtfah von \$3 oder \$4 per Tonne dürfte sich die Bahn daher wohl bald rentiren. Die englischen Unternehmer haben sich das Recht gesichert, die neue Bahn durch 50 Jahre gemeinschaftlich mit der mexikanischen Regierung zu betreiben.

Die „Saltner.“

Die „Saltner.“

Von Ozean zu Ozean.

Riesige transkontinentale Bahn über die Landenge von Tehuantepec.

Während sich die Verhandlungen über den Bau des Nicaragua-Kanals schon Jahre lang hinziehen, haben die Ver. Staaten von Mexiko in aller Stille einen Schienenweg geschaffen, welcher den Atlantischen mit dem Stillen Ozean über die Landenge von Tehuantepec, zwischen Mexiko und Centralamerika, miteinander verbindet. Die Bahnlinie ist nahezu vollendet, und ihre Eröffnung dürfte die Zahl der Reisenden, welche bisher den Wasserweg über Nicaragua und Panama einschlugen, erheblich vermindern.

Die neue mexikanische Bahnstrecke ist im Gegensatz zu den anderen transkontinentalen Bahnen mit ihren Tausenden von Meilen Länge, nur 190 Meilen lang. Sie wurde von Engländern, unter der Oberleitung des vortrefflichen Ingenieurs Sir Westman Didinson Pearson, nach einem amerikanischen Plane erbaut. Ihre Konstruktion ist eine sehr solide und sichere; nur ausgezeichnetes Material fand Verwendung und nicht weniger als 900 Eisen-, Stahl- und Steinbrücken wurden an der Strecke errichtet.

Trotzdem wäre der neue Schienenweg von geringem Werthe, wenn nicht gleichzeitig für die Anlage entsprechender Hasen an den Endpunkten der Eisenbahnlinie Sorge getragen worden wäre.

Die Bahn führt von der Stadt Coahuacalco am Golfe von Mexiko nach Salina Cruz am Stillen Ozean. Die dortigen Hasen wurden mit Rücksicht auf den vermuthlichen großen Güterverkehr bedeutend verbessert.

Der Einfluß der neuen Bahn auf den Güterverkehr zwischen dem Atlantischen und Stillen Ozean dürfte wegen der großen Weg- und Zeitersparnis sehr bedeutend sein. So ist die Route von New York nach San Francisco bei Benutzung der neuen Bahnlinie um 10,026 Meilen kürzer als der Weg von New York nach San Francisco über Kap Horn, und um 1267 Meilen geringer als über Panama. Zwischen Liverpool und San Francisco stellt sich



Hasen von Coahuacalco.

Die Differenz auf nahezu 8500 Meilen. Die Kosten der neuen Verkehrsanlage, einschließlich der Hafenverbesserungen, belaufen sich auf \$40,000,000, gegen \$200,000,000, welche Summe ein Kanalbau verschlungen hätte. Der Bahnbau hat selbstverständlich auch eine größere Volksansiedlung an der Bahnstrecke zur Folge. Schon ist eine neue Stadt dort entstanden und bald dürfte eine zweite folgen. Der Hafen von Coahuacalco, der früher durch eine Sandbank versperrt war, wird nach Vollendung der geplanten Verbesserungen eine für den größten Ozeandampfer genügende Tiefe haben. In Salina Cruz werden ein Dock von 500 Fuß Länge und Hafendämme von 1000 Fuß Länge errichtet werden. Ein Wellenbrecher von 1000 Fuß Länge, aus Fels- und Granitblöcken von je 40 Tonnen erbaut, wird den Hafeneingang schützen.

Die neue Eisenbahn wird mit Electricität betrieben werden. Die Unternehmer hoffen, jährlich mehr als 2,000,000 Tonnen Fracht zur Beförderung zu erhalten. Mit einem Frachtfah von \$3 oder \$4 per Tonne dürfte sich die Bahn daher wohl bald rentiren. Die englischen Unternehmer haben sich das Recht gesichert, die neue Bahn durch 50 Jahre gemeinschaftlich mit der mexikanischen Regierung zu betreiben.

Die „Saltner.“

Die „Saltner.“

von den Eden baumeln zwei Fuchschwänze hernieder als Symbol der Schlaueheit. Sonst werden, wie gewöhnlich, die rolhe Weste, die kurzen ledernen Hosen, welche das Hinterrücken lassen, und weiße Strümpfe, sowie der mit Pfauenfederstreifen geflickte breite Leinwandgürtel, die Bind, getragen. Anstatt der braunen Bodenjoppe kommt aber beim Saltner ein Ledertoller, dessen Unterarmel mit schmalen Riemen an der Schulter befestigt sind. Auf der



Mexicaner „Saltner.“

Brust des Saltners hängen an seinen Ketten große Eberzähne, welche als Pfeilschneidung hergerichtet, zu Warnungssignalen verwendet werden. Starke, lederner Gamaschen schützen die Unterschenkel. In der Seitentasche der Hose trägt der Saltner das breite, halbmondförmige Nebmesser; eine Hellebarde ist seine unmittelbare Waffe, während er die hinter der Bind stehende Pistole nur zu Schreck- oder Warnungsschüssen benutzt.

Die Saltner beachten die Weinberge einer bestimmten Anzahl von Höfen, und ein solcher Bezirk wird „die Hut“ genannt. Ihre Dienftzeit dauert von Juli bis zum Schluffe der Weins- und Kastaniernte. Während der Dienftzeit erhält der Saltner die Kost abwechselnd in den Bauernhöfen, deren Weingärten er überwacht. Am Ende der Dienftzeit versammeln sich die Bauern der gemeinsamen Hut „zur Raution“ (Abrechnung) beim Dorf- wirth. Es wird ein ordentlicher Schmaus, bestehend aus Kalbsbraten mit Zwetschen und Schweinebraten mit Kraut, gehalten, die Bauern zahlen je nach der Größe ihrer Grundstücke dem Saltner „s Haugel“ aus, und für den jungen Burfchen beginnt wieder das Alltagsleben.

Professor Haeckel.

Ausfcheiden des hervorragenden Darwinianers aus der akademischen Verhältnistheit.

Wissenschaftler und Laien im Allgemeinen, sowie ehemalige Jensefer Studenten im Besonderen dürfte die Nachricht überrascht haben, daß Professor Ernst Haeckel, nachdem er erst im Frühjahr d. J. von einer Forschungsreise nach Ostafien zurückgekehrt war, sein Lehramt an der Universität Jena aufzugeben gedenkt. Haeckel, der 1834 in Potsdam geboren wurde, fühlt die Laft des Alters. Mit ihm scheidet nicht nur der hervorragendste Forscher auf dem Gebiete des Darwinismus aus der akademischen Verhältnistheit, sondern zugleich ein philosophischer Kopf und eine Künstlernatur, eine jener Individualitäten, die an einem und demselben Gegenstände immer wieder Neues entdecken.

Ernst Haeckel studirte Medizin und Naturwissenschaften und ließ sich in Berlin als Arzt nieder. Bald aber wandte er sich ausschließlich den Naturwissenschaften zu. Seit 1865 bekleidete er an der Universität Jena eine Professur für Zoologie. Haeckel ver-



Ernst Haeckel.

stiefte sich in die Darwinischen Theorien und baute darauf weiter. Seine 1868 veröffentlichte „Natürliche Schöpfungsgeschichte“ wurde in mehrere Sprachen übersetzt. Im Jahre 1874 erschien seine „Anthropogenie“, welche vom Urprung und der Entwicklung des Menschengeschlechtes handelt. Es folgten sodann sein Hauptwerk „Generelle Morphologie des Organismus“ (Lehre von der Bildung und Gestaltung der Organe), sowie seine „Gaströlogie“, in der Haeckel ein fogenanntes Entwicklungsgesetz für das gesammte Thierreich aufstellte.

Professor Haeckel unternahm zu Studienreisen weite Reisen. Die Küstengebiete der Nordsee, des Mittelmeeres, Rothens Meeres etc. untersuchte er genau. Als Ergebniffe dieser Reisen erschienen unter anderen Schriften, „Jubische Reisebriefe“ und „Korallische Korallen“.