

Berlins neueste Bahn.

Eine gewaltige, interessante Leistung der deutschen Ingenieurkunst.

Elektrische Hoch- und Untergrundbahn zugleich. Bautechnische Schwierigkeiten - Durchschliffe - Ein imposantes Verkehrs- und Straßenbild.

Während die New Yorker elektrische Untergrundbahn noch im Bau begriffen ist, wurde neulich in Berlin ein elektrisches Verkehrsmittel in Betrieb gesetzt, das zugleich Untergrund- und Hochbahn darstellt.

Das Wert, für das der verstorbene Werner v. Siemens den Plan schon vor fast zwei Jahrzehnten gefaßt hatte und das als seine ureigenste Schöpfung angesehen werden muß, bildet eine gewaltige Leistung der deutschen Ingenieurkunst.

Die Durchführung der Anlage wurde von der, mit Unterstützung der deutschen Bank in Berlin gegründeten „Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen“ in die Hand genommen, die mit der Firma Siemens u. Halske einen Vertrag für die technische Ausführung



Station Wilhelmstrasse.

Die Gesamtkosten des ganzen Unternehmens einschließlich der Kaufsumme für das Gelände beliefen sich auf 32,000,000 Mark. Die Länge der bis jetzt fertiggestellten und dem Betriebe übergebenen Strecke, die noch bis zum Brandenburger Thor und nach Charlottenburg weiter geführt werden soll, beträgt 6 1/2 englische Meilen. Auf ihr sind 13 Haltestellen, und zwar 10 an der Hochbahn- und 3 an der Untergrundbahn, angebracht.

An der Hochbahnstrecke sind die Wände der Stationen aus Eisenblech hergestellt, das teilweise mit einer Steinfaçade bedeckt ist; die Dächer bestehen aus Wellblech. Eingelassene Glasfenster geben reichliches Licht für die Bahnsteige.

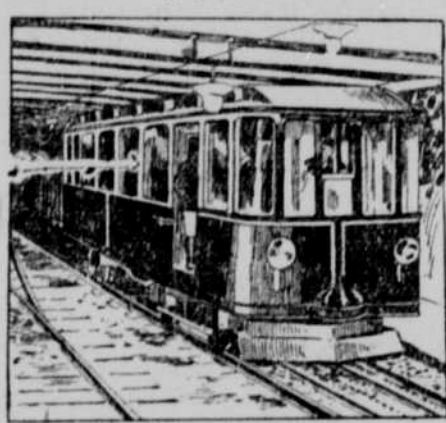
Die Untergrundstationen sind durch Erweiterung des Bahnkörpers und Anlage zweier je 1 1/2 Fuß breiter Bahnsteige geschaffen. Der Zugang erfolgt durch mehrere, im Straßenniveau mündende, breite Treppen.

Die Viadukte, welche die zwei Gleise der Hochbahn über die Straßen führen, sind zum größten Theile aus eisernen Fachwerktträgern hergestellt. Um des Straßenbild nicht zu sehr zu verunkeln, mußte die Eisenkonstruktion möglichst einfach gehalten werden, doch wiederum mußte dieselbe auch kräftig genug ausgeführt werden, um einen vollkommen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Die Spannweite der Viaduktbögen beträgt 39 Fuß, 54 Fuß und 69 Fuß, die Breite der Fahrbahnen, einschließlich der zu beiden Seiten angeordneten Wege für die Streckenwärter,

23 1/2 Fuß, die Höhe der Viadukte, von der Straße bis zur Schienenoberkante gemessen, durchschnittlich 16 Fuß.

Für die Untergrundbahn, die ebenfalls zweigleisig angelegt ist, wurde eine tiefe Tunnelhöhe von 10 1/2 Fuß, bei 20 1/2 Fuß Breite gewählt. Die Tiefenlage der letzteren unter dem Straßenniveau wurde aus bautechnischen Gründen so gering wie möglich bemessen. Immerhin ist die Ueberhöhung noch circa 2 1/2 Fuß hoch, da hierin Bäume für die Mittelpromenade gepflanzt und Rasenplätze angelegt werden. Die Tunnelwände und Decken sind aus Stampfbeton hergestellt; letztere ruhen auf eisernen Trägern, die auf eisernen, in Abständen von je 16 Fuß angeordneten Mittelpfählen gelagert sind.

Jeder Zug der neuen Hoch- und Untergrundbahn besteht aus drei Wagen, von denen der erste und letzte ein Motorwagen, der mittlere ein Beiwagen ist. Die beiden äußeren Wagen haben je 39 Sitzplätze und sind für die Fahrgäste 3. Klasse bestimmt. Der mittlere Wagen 2. Klasse hat 44 Sitzplätze; dazu kommen noch Stehplätze auf den Plattformen. Die Wagen sind den Gleisen entsprechend für das Normalprofil der preussischen Staatsbahnen eingerichtet, um bei Bedarf auch auf deren Schienen überführt zu werden.



Motorwagen.

An jedem Motorwagen beträgt drei. Als Betriebskraft ward elektrischer Gleichstrom gewählt, der in einer, in der Nähe der Trebbiner Straße gelegenen Centrale erzeugt wird. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge beträgt 15 bis 18 englische Meilen in der Stunde. Die Fahrpreise sind für die 3. Klasse auf 10 Pfennige, für die 2. Klasse auf 15 Pfennige festgesetzt.

Unwirkliche Forts.

An der französisch-italienischen Grenze gibt es einige Forts, die wegen der großen Schneemassen auf den Bergen monatelang vollständig abgeschnitten sind; so z. B. das Festlager Aless. Es sind zwei Stunden Weges von diesem sehr hoch gelegenen Fort bis zum Proviantposten Plampinet, wo während des ganzen Jahres eine Abtheilung Alpenjäger liegt. Die einzige Verbindungsstraße zwischen den beiden Forts ist ein feiler Fußsteig, der im Winter wegen des Schnees und der Lawinen nur selten benutzt werden kann. Und so wären die Soldaten in Aless von der Außenwelt vollständig abgeschnitten, wenn nicht ein unermüdlicher Fußgänger, der sich durch nichts aufhalten läßt, für die Aufrechterhaltung des Verkehrs sorgte. Dieser Fußgänger ist ein Hund, der diesen Tag mit fast militärischer Pünktlichkeit von Aless nach Plampinet und zurück wandert und dessen „Diensttracht“ in einem kleinen Täschchen besteht, das in seinem Halse befestigt ist. Und wie in Aless, so wird auch in den Forts Gondran, Janus, Infernet, Oliva, lauter Drischaffen, die 6000 bis 8000 Fuß hoch liegen, die Herbescheidung der Briefschaften und der Lebensmittel Hund anvertraut, und diese, zum größten Theil sind es Bernhärder, entledigen sich ihrer Aufgabe mit großer Regelmäßigkeit und Treue. Nur höchst selten ereignet sich ein mehr oder minder unangenehmer Zwischenfall. So befanden sich dieser Tage zwei brave Vierfüßler mit einem kleinen Wagen, der mit 17 Beiwagen und einem 30 Liter haltenden Fäßchen Wein beladen war, auf dem Wege nach Fort Gondran. Unterwegs aber bemerkten sie plötzlich einen prächtigen Hasen, der die Freiheit hatte, ihre Straße zu kreuzen und dann die Flucht zu ergreifen. Die beiden Hunde vergaßen eine Zeit lang, daß sie sich „im Dienste“ befanden, und suchten das Wild zu fangen, natürlich zum großen Schaden der Ladung, die ihnen anvertraut war. Als sie nach einer ebenso tollen als vergeblichen Jagd in Gondran ankamen, war von der Ladung nicht mehr viel übrig; die 30 Liter Wein hatte der Schnee getrunken. Aber das sind Ausnahmefälle. Gewöhnlich erfüllen die klugen Thiere die ihnen erteilten Aufträge tadellos.

Ein Besuch auf der kaiserlichen Yacht Hohenzollern.

Eine hervorragende Rolle spielte während des Besuches von Prinz Heinrich die kaiserliche Yacht Hohenzollern. Sie gilt offiziell als Yacht des Kaisers. Dieses luxuriös ausgestattete Schiff ist nichts weniger als klein, es gleicht einem schwimmenden weißen Palast. Dabei macht es ein wenig den Eindruck des Kriegsaemahnen. Das hat, nebenbei erwähnt, einen triftigen Grund, denn der deutsche Reichstag bewilligte i. J. den Kostenbetrag von circa vier Millionen Mark unter der Annahme, daß die Yacht derart konstruirt und ausgestattet werden sollte, daß das Fahrzeug eine werthvolle Reserve für die deutsche Kriegsmarine bilden sollte — jeverzeit geeignet, in Aktion zu treten, wenn sich die Nothwendigkeit ergäbe.

Dem kaiserlichen Großadmiral und Kronprinzlichen Vater Kaiser-Wilhelm hatte die alte „Hohenzollern“, der heutige „Kaiserin“, für kurze und letzte Seereisen oder bei Flottenparaden als Kaiserjacht gedient. Dieselbe war ein kleines veraltetes Fahrzeug, das targaen Raum zur Unterbringung eines kaiserlichen Gefolges, noch geringeren zur Repräsentationszwecken bot. Ihre mächtige Fahrgeschwindigkeit ermöglichte ihr nicht, bei Flottenmanövern den kaiserlichen Kriegsherrn mit genügender Geschwindigkeit zu tragen, um ihm Einblick in die Gefechtslage auf jeder Seite zweier engagirter Geschwader zu gewähren.

Nun war Michel, als Kaiser Wilhelm II. der Vater Thron bestieg, schon fast dreißig Jahre aus dem Schummer erwaicht, hatte, obwohl anfangs jaghaft nur, wieder Segel gehiebt und sich auf's Weltmeer hinausgewagt. Da wurde nun der Auftrag zum Bau der „Hohenzollern“ gegeben.

Es galt zunächst ein Fahrzeug zu schaffen, dessen Fahrgeschwindigkeit hinreichte, um die Ueberwachung der Flottenmanöver zu ermöglichen. Die Ausrüstung desselben mußte es für Repräsentationszwecke geeignet machen. Das bedingte die Einrichtung von Räumen für ein zahlreiches Gefolge und von Empfangszimmern, die sich eventuell auch für Staatsaktionen wie Monarchenbegegnungen eigneten. Anderen Herrscherhäusern hatten stets solche Yachten zur Verfügung gestanden. Ferner sollte die Yacht dem Monarchen ermöglichen, Erholungsreisen zu unternehmen. Solche sind für Herrscher, die so rastlos ihren Pflichten obliegen, wie Kaiser Wilhelm, ebenso nothwendig wie für den großen Geschäftsmann oder hart arbeitenden Beamten.

Nach Plänen des Kaisers.

Alle diese Rücksichten galt es beim Bau der neuen Yacht in Erwägung zu ziehen, die am 27. Juli 1891 auf der Werft Vulcan in Breddow bei Stettin auf Stapel gesetzt ward und genau elf Monate später in das salzige Element hinauslief. Ihre erste Probefahrt gestaltete sich zu einem Triumph für die deutsche Schiffbaukunst, denn die „Hohenzollern“ erzielte bei forcirtirter Fahrt eine Geschwindigkeit von fast 22 Seemeilen und konnte für einige Zeit als das schnellste Fahrzeug der Welt gelten. Daneben aber war sie wohl das für eine schwimmende Wohnstätte am zweckmäßigsten ausgestattete. Die Pläne waren nach Angabe des Kaisers selbst vom Konstruktionsbureau des Reichs - Marineamtes entworfen worden. Die innere Einrichtung der Räume aber geschah bis in die kleinsten Einzelheiten hinein nach dessen persönlicher Anordnung.

Das Fahrzeug ist nur als Yacht groß, als Kriegsschiff erscheint es klein. Seine Wasserverdrängung beträgt 4400 Tonnen, es ist 125 Fuß lang und hat eine Breite von 14 Metern — vier Doppell- und vier einfache Cylinderröhren verjagen zwei stehende dreifache Expansionsmaschinen mit Dampf und diese indigiren, unter einem Drucke von 12 Atmosphären arbeitend, zusammen 9000 Pferdekräfte. Zum bequemeren Betriebe im Hafen dienen zwei Kessel für Heizung mit Mariußöl.

Für den Friedensgebrauch des Kaisers ist die Yacht selbstverständlich nicht als Kriegsschiff armirt, sondern trägt nur Schnellladetanonnen als Signal- und Alarmschüsse. Ebenjowenig beobachtet sie die Etiquette der Kriegsfahrzeuge, wie das Feuer von Salutschüssen, sondern folgt dem internationalen Brauch für das Verhalten von Privatjachten, solange der Kaiser nicht in seiner Eigenschaft als Träger der Krone und Vertreter des Reiches auf ihr weilt.

Verwendung findet die Yacht, wie schon angedeutet, in erster Linie, wenn der Kaiser als oberster Chef der Flotte den Uebungen derselben bewohnt. Ein besonders erhöhter Standort auf der Kommandobrücke genöthigt ihm bei solchen Gelegenheiten Ueberfluth. Als Wohnstätte dient sie ihm in Küstengebieten, die an Land kein passendes Unterkommen gewähren, und im Kieler Hafen. Ferner wird sie von ihm zu der alljährlichen Nordlandfahrt benützt, und hat ihn zu Reisen wie der nach Konstantinopel und dem heiligen Lande, sowie zu der letzten Parenentrevue getragen. Auch folgte der Kaiser von Bord der Yacht aus den Segelregatten in Nord- und Ostsee von Dover nach Helgoland und auch in Cowes.

Der deutsche Kaiser hat in seiner kurzen Regierungszeit 44 Monate, also fast vier Jahre, an Bord der „Hohenzollern“ verlebt. Er ist wohl nicht nur der erste deutsche Kaiser, sondern

auch der einzige Monarch, der auf eine derartige seemännische Erfahrung zurückblicken kann. Damit nun, während der Kaiser an Bord weilt, jederzeit die nothwendige Verbindung mit dem Lande aufrecht erhalten bleibt, begleitet ihn neben einem Kreuzer, zuletzt S. M. S. „Niobe“, zumeist das prächtig eingerichtete Lorpedoboote „Sleipner“, und ferner sind drei schnelle, Briefschaften und Depeschen tragende Torpedoboote, stets auf der Fahrt an und zu der „Hohenzollern“ begriffen.

Ausgesuchte Besatzung.

Bemannt ist die Kaiserjacht, oder „Seiner Majestät Special - Schiff“, wie der Dienstausdruck lautet, selbstverständlich mit ausgesuchten Leuten, die dem Kaiser eine Gardes- und Elite-truppe der deutschen Marine bilden. Dreizehn Offiziere und 305 Unteroffiziere und Mannschaften bilden die Besatzung. Doch trägt das Fahrzeug, wenn der Kaiser auf ihm weilt, mit Gefolge, Gärten, Dienerschaft und Musikanten wohl 400 Personen.

Die Yacht hat nichts von der goldglänzenden Pracht der schwimmenden Paläste unserer großen Capitäne der Industrie. Ja, der Luxus manches transatlantischen Dampfers ist in die Augen störender als die solide, gewiß kostbare, doch unendlich einfache Einrichtung dieses Fahrzeuges. Aber man fühlt in ihm auf Schritt und Tritt, daß hier der feine Geschmack eines sehr großen und sehr vornehmen Herrn gewaltet.

Oben auf dem Schiff stehend, gewahrt man das Oberdeck fast bis an das Heck durch ein Promenadendeck überdacht, welches einen großen freien Raum bietet und durch die Kommandobrücke übertragt wird. In einem Aufbau befindet sich der Speisesaal für 38 Personen. Er ist hellkarin tapetirt in Paneelen, die von Schnitzwerk in Eichenholz umgeben sind. Neben ihm liegt die kleine Pantry. Jedes Stück des Services ist fest und solide, nicht zu dünn, sondern derb, wie es der Seegebrauch erfordert. Die Gläser tragen alle das gleiche Monogram in Gold, nämlich das kaiserliche W. J. R. mit der Krone darüber. Auf dem Porzellan sehen wir die Kaiserstandarte in Farbe ausgeführt. Darunter besaß ein Band S. M. J. „Hohenzollern“.

Im Speisesaal fallen beispielsweise einige Menus in's Auge. Die Aufschrift besagt selbstverständlich, bei welcher Gelegenheit sie zur Verwendung kamen, aber gelegentlich ist von der kaiserlichen Hand selbst noch eine Bemerkung, manchmal launiger Art, mit Bleistift oder Tinte hinzugefügt. So fällt an der Treppe, die zu der Kaiserkammer hinunter führt, ein Seetüch in die Augen, auf dem in vertrauten, sehr energischen Schriftzügen eine Bemerkung mit dem auch aus gewöhnlichen Sterblichen bekannten Wort „Proßt“ beginnt. Dann wieder sind die Wände aller Räume mit Photographien geschmückt, die Aufschriften der Geber tragen. Von den Gemälden, meist in Wasserfarben, sind viele an Bord der Yacht selbst entstanden. Wird doch der Kaiser stets von einem Maler begleitet, der interessante Landschaften oder Seestücke aufnimmt. Die letzteren überwiegen natürlich. Manches launige Bild ist darunter. Den Sinn für Humor des kaiserlichen Besohners zeigen, zusammengefaßt und unter Glas eingerahmt, auch mehrere in Bunt sehr hübsch ausgeführte Seestarten, auf denen der Kaiser in Spot mit Herren in Uniform und ordengeschmückten Würdentragern kreibt.

In den Privatgemächern.

Raum der Erwähnung bedarf es noch, daß man in den Privatgemächern des Kaisers neben vielen Bildern der kaiserlichen Kinder überall einem begeben, dem der Kaiserin. Auch im Salon dieser ist dem Bilde des hohen Gemahls der Ehrenplatz eingeräumt. Es zeigt ihn in englischer Admiralsuniform.

Eigenartig ist des Kaisers Schlafzimmer. Wer hier in amerikanischen Gewässern einmal eine der luxuriösen Dampfjachten besucht hat, weiß, daß des „Besizers Privatkabine“ in der Regel das Ideal mit Schmuckstücken des Fahrzeuges bildet. Hier ist der einfache Raum, dessen Hauptstück das schmale Feldbett bildet. Es steht zwar auf Füßen doch werden diese bei hohem Seezug abgenommen und dann hängt das Lager in den in den Boden eingeschraubten beiden eisernen Pfosten, die es, je einer, in der Mitte des Kopf- und Fußendes tragen. Dergestalt kann es wie eine Hängematte schwingen. Jeder Vorzug fehlt in diesem Räume, das einfache Ubrflächen an der Wand neben dem Bett ist aus gemächlichem Holz geschmückt.

Aus dem Schlafzimmer tretend, gelangt man in des Kaisers Arbeitszimmer. Das Hauptstück bildet hier ein schwerer solider Schreibtisch. Zur Linken befindet sich der Apparat, der es ermöglicht, die Maschine zu kontrolliren und stets abzulösen, unter welcher Geschwindigkeit die Yacht fährt.

Die Räume der Kaiserin mit Schlaf- und Toilettenzimmer, Arbeitszimmer sind leichter und natürlich mehr für weiblichen Gebrauch eingerichtet, aber

in ähnlich vornehmer Einfachheit gehalten.

Kaiser Wilhelm ist bekanntlich Frühaufsteher wie fast alle Hohenzollern. Um 7 erhebt er sich, badet und erscheint gegen 8 an Deck, um eine Promenade zu machen, häufiger aber gymnastischen Uebungen sich hinzugeben. Alle Herren, Gäste sowohl wie Gefolge, müssen sich daran, durch scherzhaften Befehl des Kaisers gezwungen, betheiligen, und er sieht zu allezeitiger Theilnahme namentlich darauf, daß auch bequeme Herren sich einstellen. Dann geht man zum Frühstück, das Jedermann dort einnimmt, wo es ihm gerade vorkommt. Der Kaiser frühstückt bei gutem Wetter häufig an Deck, sonst im Speisesaal. Unmittelbar darauf beginnt die tägliche Arbeit. Es wird ihm Vortrag gehalten und Sachen, die Tags zuvor besprochen waren, werden in der Ausarbeitung, eventuell auch zur Unterschrift, vorgelegt.

Besonders sind diese Nordlandfahrten nicht Erholungsreisen im vollen Sinne des Wortes. Der Regierungsapparat ist einfach von Berlin an Bord der „Hohenzollern“ verlegt und das Hirn und die Hand, die ihn lenken und leiten, sind auch da stets mit Staatsaffären beschäftigt. Ja, wir dürfen ohne alle Uebertreibung sagen, daß dieser thatenkräftige und schier unermüdlche Monarch auch in diesen Tagen einer beschränkten Ruhe bei seiner Handlungen dem Wunsche entspringen läßt. Größe und Ansehen der deutschen Nation zu heben. Ob er nun die Besatzung eines französischen Schulschiffes besucht, den millionenreichen Besizer einer amerikanischen Yacht durch seinen Besuch auszeichnet, oder den Passagieren eines großen Touristen dampfers Zutritt zu seiner Yacht gestattet, stets thut er es im Wunsche Deutschland Herzen zu gewinnen.

Herzen hat sie ihm und Deutschland unter der Standarte seines Bruders auch in Amerika erobert.

Der türkische Gesandte.

Intelligent und eine werthvolle Acquisition der gesellschaftlichen Kreise Washingtons.

Streithandel mit der Türkei sind seit Jahren aktuell. Vergeht doch selten ein Jahr, in dem nicht irgend eine Macht vom Großtürken Schadenersatzansprüche für Infultrationen, beschlagnahmtes Eigentum oder Ermordung von Angehörigen im Osmanenreiche zu erheben hat. Nicht ausgeschlossen ist hierbei Omtel Sam. Kaum hatte sich im vorigen Jahre der „Beherrscher aller Gläubigen“ zur Zahlung von \$95,000 für die Beförderung der amerikanischen Missionaristalten in Armenien in 1896 bequemt, so kamen vor etlichen Wochen Nachrichten über neue Befehlungen von Amerikanern in jenem Theile des türkischen Reiches und neuerdings liegt der Fall der amerikanischen Missionarin Fraulein Stone, für deren Befreiung aus den Händen macedonischer Briganten \$72,000 Lösegeld aufgebracht wurden, als Gegenstand unerquicklicher diplomatischer Verhandlungen vor, die sowohl unserem Vertreter in Konstantinopel, John G. A. Leishman, als auch dem neuen Gesandten der hohen Pforte in Washington, Chetib Bey, reichliche Gelegenheit geben dürften.

Im Speisesaal fallen beispielsweise einige Menus in's Auge. Die Aufschrift besagt selbstverständlich, bei welcher Gelegenheit sie zur Verwendung kamen, aber gelegentlich ist von der kaiserlichen Hand selbst noch eine Bemerkung, manchmal launiger Art, mit Bleistift oder Tinte hinzugefügt. So fällt an der Treppe, die zu der Kaiserkammer hinunter führt, ein Seetüch in die Augen, auf dem in vertrauten, sehr energischen Schriftzügen eine Bemerkung mit dem auch aus gewöhnlichen Sterblichen bekannten Wort „Proßt“ beginnt. Dann wieder sind die Wände aller Räume mit Photographien geschmückt, die Aufschriften der Geber tragen. Von den Gemälden, meist in Wasserfarben, sind viele an Bord der Yacht selbst entstanden. Wird doch der Kaiser stets von einem Maler begleitet, der interessante Landschaften oder Seestücke aufnimmt. Die letzteren überwiegen natürlich. Manches launige Bild ist darunter. Den Sinn für Humor des kaiserlichen Besohners zeigen, zusammengefaßt und unter Glas eingerahmt, auch mehrere in Bunt sehr hübsch ausgeführte Seestarten, auf denen der Kaiser in Spot mit Herren in Uniform und ordengeschmückten Würdentragern kreibt.



Chetib Bey.

Man soll nicht über die Puhmacher-Rechnungen für den Osterhüt klagen. Es ist nur ein kleiner Zoll, den das männliche Geschlecht für die Schönheit des weiblichen zahlt.

Ein Mann in Jona, von einem Schneeball getroffen, konnte vorübergehend nur unaristokratisch sprechen. Es ist zum ersten Male, daß an einem Schneeball eine solche Wirkung beobachtet wurde; der „higbball“ soll sie in der Kehl schon öfters hervorgerufen haben.

Mancher behauptet, er lese alle neuen Bücher, und dann stellt sich heraus, daß er nur ein Aufschneider sei.

Die erste McKinley-Statue.

In Mustegon, Mich., errichtet und den dortigen Schulen überwiehen.

Die erste Statue für den von Dubenhand ermordeten Präsidenten William McKinley, dessen Angehörigen gelegentlich der imposanten Trauerfeier in Kongresse dieser Tage Staatssekretär Hay eine begeisterte Rede widmete, wird am nächsten in G r über dem Müstegon, Mich., enthüllt werden. Das Denkmal, das einen Kostenaufwand von \$20,000 erfordert, ist eine Gabe des Millionärs und Philanthropen Charles Hadley von Mustegon und wird Eigentum der dortigen öffentlichen Schulen. Abgesehen von Tower, Minn., wo Bergleute dem Andenken William McKinleys eine



McKinley-Statue in Mustegon.

eiserne Säule stifteten, hat Mustegon sich die Ehre gesichert, in den Ver. Staaten überhaupt der erste Ort zu sein, in welchem dem vereinigten Präsidenten ein Monument errichtet wird.

Die aus Bronze gegossene Statue McKinleys in Mustegon wird sieben Fuß hoch und zeigt den Präsidenten in der Haltung, die er während seiner Rede in Buffalo am Tage vor dem auf ihn ausgeführten Attentat einnahm. Der Sockel, auf dem die Statue sich erhebt, ruht auf einer quadratischen Unterlage aus Granit. An der letzteren wird der folgende Auszug aus der Buffaloer Rede McKinleys zu lesen sein: „Unsere zukünftigen Eroberungen müssen in den Siegen des Friedens und der Eintracht liegen, nicht in Kampf und Streit.“

Ford Aker.

Dreifache Jubelfeier des „Waters“ der modernen Chirurgie - Seine Entdeckung.

In die gegenwärtige, an Jubiläen so reiche Zeit fällt auch die dreifache Jubelfeier eines Mannes, der durch seine wissenschaftlichen Forschungen einer der größten Wohlthäter der Menschheit geworden ist. Es ist Lord Joseph Lister, der „Vater“ der antiseptischen Wundbehandlung und damit der modernen Chirurgie, der am 5. April d. J. seinen 75. Geburtstag begeht und gleichzeitig auf eine 50jährige Thätigkeit als Arzt,



Lord Joseph Lister.

sowie auf sein 25jähriges Wirken als Professor der klinischen Chirurgie an der Londoner Universität zurückblicken kann.

Lister, der in Upton in Essex County geboren wurde und an der Londoner Universität Medizin studirte, machte die Entdeckung, daß Wunden, wenn sie nicht von vornherein tödtlich sind, nur dadurch gefährlich werden, daß Keime von Organismen in sie gelangen, welche die Eiterung, die Blutvergiftung, den Tod bewirken, und daß es mit Hilfe der Karbolsäure möglich sei, diese Organismen unschädlich zu machen. Die Folge dieser Entdeckung war, daß man selbst die schlimmsten Wunden zu heilen vermochte und daß nun den Operateuren die Möglichkeit gegeben war, mit Hilfe des Messers die erstaunlichsten Thaten zu vollbringen, während früher Millionen von Menschen durch ganz geringfügige Verletzungen hingerafft wurden.

Es ist seit dieser Entdeckung mehr als ein Vierteljahrhundert vergangen, und weder Lister noch seine großen Kollegen in den anderen Ländern, insbesondere die genialen Operateure in Deutschland und Oesterreich, sind bei der zuerst von ihm angegebenen Methode der Wundbehandlung stehen geblieben. Aber sowohl seine eigenen späteren Erfolge, wie die der ganzen modernen Chirurgie haben ihren Ausgangspunkt in der großen Entdeckung genommen, die Lister unsterblich gemacht hat.

Die Verdienste Listers sind denn auch nicht nur von der gesammten wissenschaftlichen Welt, sondern auch von den Regierungen anerkannt worden. Von einer ganzen Anzahl Universitäten wurde Lister zum Ehren doctor der Medizin ernannt, zwei Universitäten seiner Heimath verliehen ihm sogar den Titel eines Doktors der Rechte. Die Königin Victoria von England erhob Lister 1883 zum Baronet und später zum Lord.