

sei, welches jemals die Welt besessen. Er suchte zu erklären, woher diese unglückliche Stimmung komme. Einen Theil der Schuld trage die Gründerzeit, in welcher manche Eisenbahnen nur zu Objecten der Speculation gemacht worden seien; — ein weiterer Theil falle der Leistungsfähigkeit mancher Eisenbahnen während der Periode des plötzlich stark entwickelten Verkehrs (1870 bis 1874) zu; — und endlich trügen nicht wenig die fast täglich wiederkehrenden Zwischenfälle zwischen Publicum und Bahndienstleistungen die Schuld. — Es wurde das Auftreten des Publicums bei der Ankunft an den Bahnhöfen, am Wärschalter, in den Wartesälen und auf dem Perron besprochen. Einmal Theils zeige sich allzu große Nachlässigkeit desselben in Bezug auf seine eigene Orientirung über die Fahrpläne, Abfahrtszeiten, die Kosten der Personen- und Gepäckbeförderung, sobald die dem Deutschen eigene Abneigung gegen das Quous-Videtur vor den Schaltern, der Gang, sich mit Handgepäck zu überlassen u. s. w. Andererseits könnten auch die Bahnerwartungen Erleichterungen verschaffen durch Ausgabe billiger, aber vollständiger Taschensfahrpläne, durch Anbringen von Fahrplänen und Preislisten mit großem deutlichem Druck u. s. w. Jeder Reisende wolle womöglich ein eigenes Coupee für sich haben, die Gewohnheit, beim Einsteigen vier bis fünf Plätze zu belegen, sei eine sehr verbreitete, und doch sei es nöthig, daß der Reisende zu der Einsicht komme, daß er nur einen Platz beanspruchen könne. Insbesondere sei dies bei Schnellzügen geboten, da sich eine kurze Fahrtzeit und eine große Achsenzahl nicht vereinigen ließe. — Nach weiterer Darlegung dieses Gegenstandes, zwischen den Ansprüchen des Publicums und Demjenigen, was die Eisenbahnverwaltungen in eigenem und öffentlichem Interesse leisten könnten, wurde am Schluß noch über die oft unrichtigen und übertriebenen Ansichten der Presse bezüglich der auf den Bahnen vorkommenden Unglücksfälle gesprochen und als einziges Mittel hiergegen die sofortige Veröffentlichung aller sicher festgestellten Thatsachen seitens der betreffenden Eisenbahnverwaltung bezeichnet. Der Redner hat in dieser Darlegung nur eine Vertheidigungsbrede für Eisenbahnen und ihre Verwaltung gehalten; — höchstens daß er den letzten Punkt, die widerwärtige Gekochtheitsmischung bezüglich der Unglücksfälle, hervorhebt. Diese ist aber auch so auffallend, daß z. B. Unglücksfälle, welche das Personal betreffen, von den Verwaltungen durch die bei ihnen angestellten Privatkerze besorgt und wo möglich nicht einmal der Behörde angezeigt werden! Was aber an den Eisenbahnen wirklich anzusetzen ist, das hat der Redner, der vielleicht selber nicht viel und auf verschiedenen Bahnen gereist ist, nicht erwähnt.

Die Eisenbahnen sind nach unserer Ueberzeugung zwar nicht die allerhöchsten, aber wohl die allernützlichsten und das Publicum am meisten veratorisch behandelnden Einrichtungen im Staate. „Es ist kein Mischlein so klein, es möchte gern ein Päpstelein sein“, sagt Luther; und von den Herren Eisenbahnbeamten möchte man sagen: es giebt keinen Portier und Zuginspector, der sich nicht dem Publicum gegenüber als Oberpolitzeipräsident fühlt und mit wahren Vergnügen die unnißigen und veratorischen Maßnahmen der Verwaltung durchführt, sich in die Brust wirft und wie ein ausgedienter Unterofficier die Reisenden anspricht. Das findet man auf süddeutschen Bahnen am allerstärksten, auf den sächsischen am wenigsten, während auf den meisten preussischen Bahnen die Unterbeamten ihre Großheit als ein heiliges Vorrecht zu betrachten scheinen. Gehen wir einige Verlehrtheiten der Bahnerwartungen durch.

Zunächst darf der Perron nicht über betreten werden als eine bestimmte Zahl von Minuten vor Abgang des Zuges. Welche Dem, der pünktlich ist und früher eintritt. Er muß entweder in einer zugigen Halle (in welcher es stets nach Abort sinkt und wo im günstigsten Falle der Geruch nach Carbolsäure vorwiegt) stehend und bei nur einigermaßen gut besetzten Züge dicht gedrängt warten; die wenigen Sitzplätze sind in der Regel schon vor seiner Ankunft von Passagieren der vierten oder dritten Classe besetzt. Will er einen andern Raum aussuchen, so bleibt ihm nur der niemals ventilirte Kneipensaal, in welchem es nach Tabak und Bier, Menschen und, bei feuchtem Wetter, nach deren Kleidern riecht, — oder besser sinkt. Die Wartesäle, welche nicht zum Restaurant gehören, sind (falls dergleichen überhaupt vorhanden) gewöhnlich geschlossen, im Sommer kalt und modrig, im Winter ungeheizt, immer höchst ungemüthlich. — Wehalb soll es denn in Deutschland nicht möglich sein wie in England, wo die Thüren zum Perron stets offen sind, wo der Zug zeitig vorfährt oder, wenn mehrere Züge gleichzeitig aufgestellt wurden, vor jedem Zug am Kopfende und am letzten Ende eine große weiße Tafel steht, auf welcher in mächtigen, deutlich lesbaren Lettern der Zeitpunkt des Zuges angegeben ist? Jedermann vermag dort, sobald er sein Billet gelöst hat, auf den Perron zu gehen und entweder auf den zahlreichen dafelbst befindlichen Bänken in guter Luft (!) zu warten, oder er kann sich selber sein Coupee öffnen und einsteigen. Diejenigen englischen Bahnen, welche besondere Coupees für Frauen oder für Damen eingerichtet haben, zeigen dies durch große reinliche Placate an, die in der Nähe des Thürgriffes angebracht sind — in Deutschland hängt ein gedrucker schwerer Zettel hoch oben, zuweilen im Innern des Wagens, vom Verhanne überdeckt, so daß man selbst bei sorgfältigem Suchen Mühe hat, ihn zu entdecken. Wäre die Einrichtung so getroffen wie in England, so würde alle Dast wegfallen, die man jetzt künstlich dem Publicum aufzwingt.

Die wie eine Hammelherde zusammengepreßten Reisenden müssen im Sommer in der heißen, dunk-

ligen, stinkenden Vorhalle stehen, während sie die Herren Eisenbahnbeamten auf dem kühlen lustigen Perron hin und her spazieren sehen. — bis endlich der Herr Portier die Thür öffnet und der ihm zunächst stehenden Dame ins Gesicht brüllt: „Einsteigen!“

Nun führt dann Alles nach den Coupees, und weil man weiß, daß eine sparsame (!) Bahnerwartung so wenig Wagen wie möglich abhängt, so sucht Jeder, namentlich bei Nachtzügen, sich ein möglichst freies Coupee zu erobern, ahnt wohl auch aus Plaid, Reisepelz und Reisemüße sich gegenüber eine Puppe nach, um das Coupee besetzen zu lassen. Das muß jeder vernünftige Reisende thun, nachdem es ihm wiederholt widerfahren ist, daß selbst — entgegen dem Regulativ — bei Nachtzügen alle acht Plätze besetzt werden, wodurch man natürlich dem Reisenden die Nachttrube raubt! Aber die Ersparniß, daß weniger Achsen abgenutzt werden, ist für die Verwaltung die Hauptsache, nicht der Reisende.

Wenn das Publicum mißgestimmt ist gegen die Bediensteten der Bahn, so hat es dazu seinen guten Grund! Rücksichtslos für die Tageszeit oder den Nachtchlummer des Reisenden werden die Thüren des Coupee aufgerissen und mit Donnerschlägen zugeworfen. Rücksichtslos für die Winterkälte sollen die Coupee-Thüren offen stehen bis nach dem zweiten oder gar zuweilen nach dem dritten Gange des Zuges. Rücksichtslos für die Wünsche des Reisenden und seine etwaigen dringenden Bedürfnisse bleiben die Reisenden eingepfercht in den Coupees während der Rangirung der Wagen. Uns ist es in Heidelberg geschehen, daß wir nach drei Minuten angehalten wurden, das überfüllte Coupee in der schlimmsten Augusthitze wieder aufzusuchen, worauf die Thüren geschlossen wurden und nun das Rangiren der Wagen begann, welches 14 Minuten in Anspruch nahm. Während dieser Zeit blieb man in dem durchhöhlten Wagen, auf dessen Deck die glühende Sonne brannte, zwischen Häusern eingeschlossen; — und außerhalb des Wagens war schöne, reine, kühle Luft, war gute Aussicht. (Der Reisende wird eben von der verheerlichen „Bahnerwartung“ nur wie ein Koffer behandelt, aber nicht wie ein Mensch.)

Manche man doch Einrichtungen, wie sie in England sind, wo es keinem Schaffner einfällt, nach dem Billet früher zu fragen, als da, wo man aussteigt, und wo der Reisende weder beim Einsteigen noch während des Aufenthaltes gemahrt und gegangelt wird. Er hat eben für sich zu sorgen, und das würden wohl unsere deutschen Landsleute ebenso gut lernen wie die Engländer. Freilich ist aber auch dort jede Station wieder durch mehrere große Schieber in der Fensterhöhe der Wagen gekennzeichnet, während in Deutschland der Name der Station am Stationsgebäude im zweiten Stockwerke angeschrieben ist und vom Wagen aus sich gar nicht sehen läßt, wenn man nicht das Fenster öffnet und sich weit aus demselben herausbeugt!

Wir wollen nicht davon sprechen, daß an den Zwischenstationen der Fahrplan mit „zwei Minuten Aufenthalt“ streng eingehalten wird; aber selbst wenn aus irgend einem anderen Grunde der Aufenthalt sich auf zehn oder zwanzig Minuten verlängert, während doch der Zugführer (dem die Ursachen der Zögerung nicht unbekannt bleiben können) sehr wohl den oft dringenden Bitten der Reisenden nachgeben könnte, um ihnen das Verlassen des Coupee zu erlauben. Allein weder Hunger noch Durst, weder die Verdrüßlichkeit der notwendigen Naturbedürfnisse, noch das Schreien und Weinen der Kinder kann ihn bewegen, die erbetene Erlaubniß zu ertheilen. Vermuthlich hindert ihn daran eine strenge Instruktion. Daß diese aber in solcher Weise gefaßt ist, daß der Eisenbahnbehörde Verzagtheit, Wohlsein und Gesundheit der Reisenden gleichgültig zu sein scheint, das eben ist es, was wir der Eisenbahnbehörde zum Vorwurfe machen. Die erwähnten Vorgänge wiederholen sich beinahe bei jeder längeren Fahrt.

Noch ein Anderes machen wir der Verwaltungsbefehre und den Instruktionen, die sie den Bediensteten geben, noch viel mehr zum Vorwurfe. — Man sollte consequent sein, und wenn man den Reisenden an den Orten, wo nur zwei Minuten Aufenthalt ist, nicht während längerer Zeit gestattet, das Coupee zu verlassen, so sollte man sie an den wenigen Stationen auch nicht früher in das Coupee zurückzuführen, in denen die Fahrpläne einen längeren Aufenthalt versprechen, in denen also Gelegenheit gegeben ist, sich zu waschen, sich zu stärken durch Speise und Trank, die mildererfahrenen Glieder durch einen Spaziergang auf dem Perron oder in dessen Umgebung wieder zu erholen, und wo Kranke Gelegenheit finden, die durch andauerndes Sitzen bewirkten Beschwerden mittelst einer Anregung des Blutlaufes wieder zu beseitigen. Ist aber vorher durch planwidrig langen Aufenthalt in den Stationen Zeit verloren gegangen, hat der Locomotivführer durch übermäßig schnelles fahren diese verlorene Zeit nicht wieder einzubringen vermocht, dann wird die Verspätung dem Reisenden durch Entziehung der wenigen Erholungsminuten, die ihm vergönnt sind, wiederum abgebrochen. Man sollte doch meinen, es verstände sich von selbst, daß, wenn auf der einen Seite der Fahrplan streng gehalten werden soll, die gleiche Pflicht auch auf der anderen Seite besteht, und daß zehn Minuten Aufenthalt eben so viel Recht zur Erfüllung haben wie zwei Minuten Aufenthalt! Allein dem ist nicht so, weil eben die Eisenbahnen und ihre Bediensteten rücksichtslos gegen das Publicum sind und den Reisenden behandeln wie ein Gepäckstück! — Ja, wenn sie das wenigstens thäten.

Bei der Ankunft auf der Hauptstation wird mit Sorgsamkeit und Geschick regelmäßig so eingefahren, daß der Gepäckraum an einer bestimmten Stelle ist und der Gepäckwagen mit voller Be-

quemlichkeit der Herren Packer, oder wie sie sonst heißen, entleert werden kann. Wo die Personenwagen anhalten, — das ist vollkommen Nebensache; denn auf die „Reisenden“ nimmt die Eisenbahn keine Rücksicht.

Wenn ich mit einem Wagen oder auch mit einem Omnibus fahre, so wird der Kutscher immer da anhalten, wo der oder die Reisenden den kürzesten Weg bis zu der Pforte haben, durch welche sie den Eintritt und Ausstieg erlangen sollen. Auf der Eisenbahn ist es natürlich umgekehrt. Die Koffer werden berücksichtigt, — aber die Passagiere müssen einen möglichst langen Weg machen und im Gedränge zurüdbleiben. Da ist eine alte Dame, die vielleicht ins Bad reifen will und der das Gehen schwer fällt, — da ist ein Herr, der im Kriege verwundet wurde, oder der an einer Kniegelenkentzündung leidet, und dem jeder Schritt Schmerzen bereitet, — da ist eine junge Dame mit ihrem Köfferchen, zu dessen Tragen sie inmitten der sie drängenden und stoßenden Menschenmenge kaum die Kräfte hat, — da kommt eine Familie mit Kindern, die gleichzeitig die Kleinen zu behalten, für das gerade bei Kindern unumgänglich notwendige reichliche Handgepäck zu sorgen, eine Drosche zu gewinnen und den Kofferträger zu suchen hat, — ihnen Allen bereitet dieser Weg vom Eisenbahn-Coupee bis an den Ausgang mehr Schmerzen und mehr Unbehagen als vorher eine vielleicht zehnjährige Fahrt. Aber darauf nimmt keine Eisenbahnverwaltung Rücksicht! Die rüftigen Packer erfreuen sich einer solchen; die Reisenden, die ihr gutes Geld bezahlt haben, nicht. Wenn noch wenigstens Kofferträger am Zuge sich befänden! Es sind aber gerade zwei Wagnisse, auf denen man nach meiner Erfahrung bei der Ankunft regelmäßig vergebens den Kul nach einem solchen erschallen läßt, nämlich in Berlin und in Frankfurt am Main. Das sind Wagnisse, auf denen man die alte Zeit der Lohnfuhrwerke und Extraposten sich wieder herbeiwünscht.

Wenn freilich einer von den Herren Verwaltungsräthen einer Eisenbahn mißfällt, dann kann man sicher sein, daß Schaffner, Zugführer und Bahnhofsinpector nach einem Gepäckträger rufen und nöthigenfalls sich selbst belasten. So kommt es denn, daß die „regierenden Herren“ der Eisenbahnverwaltung die Unannehmlichkeit des Reisens, wie sie der gewöhnliche Reisende durchzumachen hat, gar nicht empfinden und aus eigener Erfahrung kennen lernen.

Und nun die Eisenbahnwagen! Vor zwei Jahren ging die frohe Kunde durch die Zeitungen, man habe das Modell eines neuen Eisenbahnwagens fertig gestellt, geprüft und vortrefflich befunden, auf welchem man nur von einer Seite einsteige, so daß an der Einsteigeseite eine fortlaufende Gallerie außen am Wagen sich bestünde, und man aus einem Coupee bequem zu dem andern gelangen könne. Die Annehmlichkeit für den Reisenden, die Zweckmäßigkeit in der Herstellung und die größere Haltbarkeit der Wagen, die verhältnißmäßig geringen Kosten wurden ausführlich dargelegt, und jeder Reisende freute sich im Voraus auf künftige angenehme Fahrten. Jetzt ist es von diesem schönen Projecte wieder ganz still geworden; man weiß nicht warum? Es werden neue Wagen gebaut; aber immer noch nach dem alten und veralteten Muster. Dem Bernehmen nach soll wenigstens eine einzelne sächsische Bahn, die Hessische Ludwigsbahn, dieses bessere Modell angenommen haben. Auf den anderen Bahnen findet man nach wie vor die engen geschlossenen Kisten, welche im Sommer durch Luftmangel und Hitze geradezu unerträglich sind.

Ueber die zweckmäßige Ventilation der Coupees wurde ebenfalls vor zwei oder drei Jahren viel in den Zeitchriften verhandelt. Man stellte Versuche mit der Welpertschen angeblichen Saugeseife an, und fand, daß sie eben nicht saugte, sondern nur ein Rohr war, welches dem Regen und Schnee Eingang in das Coupee verschaffte, das aber immerhin für Lüftung desselben sich ebenso zweckmäßig erwies wie ein anderes Rohr. Leider ist es auch hierin für die meisten Bahnverwaltungen bei der theoretischen Erörterung geblieben: eine wirksame und zugfreie Ventilation der Coupees besteht nicht. — Hätte man sie für die Packwagen, im Interesse der Koffer vorgeschlagen, so würde sie wohl angenommen worden sein, aber für die Reisenden nehmen Eisenbahnverwaltungen keine Rücksicht!

Besonders unangenehm sind die Verhältnisse der Heizung. Man sieht sich im Winter mit Pelz, Fußsack und warmen Unterleidern vor, gelangt aber z. B. auf der Fahrt von Leipzig nach Berlin in einen Wagen, in welchem unter dem Sitze die Briquettes aus Torfstöße glühen, so daß der Wagen nicht nur geheizt, sondern überheizt ist, und daß man sich der wärmenden Kleider und des Fußsackes entledigen muß. Da das Coupee voll besetzt ist, so kostet es Mühe, die überflüssigen Gegenstände unterzubringen. Natürlich läßt man sie für die Rückreise in dem Koffer, der im Gepäckwagen untergebracht ist. Aber auf der Rückfahrt von Berlin nach Leipzig findet man Wagen, die nicht so geheizt sind, sondern in denen nur laue Sandkästen stehen. Der Reisende erkält sich, wird krank, weil — — — nun, weil die Eisenbahnverwaltung auf die Reisenden keine Rücksicht nimmt, die Wagen nicht gleichmäßig geheizt und es auch nicht der Mühe werth hält, die Art der Heizung anzugeben, so daß man vor der Abreise noch im Stande wäre, die schädlichen Kleider aus dem Koffer zu nehmen. Noch schlimmer erging es mir bei einer anderen Fahrt, wo im Innern der Wagen gut geheizt war, aber in einer Station (irre ich nicht, in Köthen) die wärmenden Sandkästen herausgenommen und nicht mit neuen verwechselt wurden. Die Frage der Reisenden, was dies bedeute, wurde mit einem kalontischen „hier wird nicht geheizt“ beantwortet. Das

ist die zarte Rücksichtnahme der Eisenbahnverwaltungen gegen die Reisenden. —

Die Beleuchtung! — Auf manchen Bahnen brennt während des Tages Licht, damit bei der Fahrt durch einen Tunnel der Wagen erhellt sei. Auf anderen wird gegen Abend angezündet; dann aber hält man es nicht für notwendig, nach dem Stande der Beleuchtung sich umzuwenden, und der Reisende fährt gelegentlich des Nachts drei, vier und fünf Stunden lang ohne irgend welche Beleuchtung. Das geschieht natürlich auch nur in Folge der zarten Rücksicht und freundlichen Behandlung von Seiten der Eisenbahnverwaltungen. Endlich ist es eine vollberechtigte Forderung, daß auf jedem Zuge, nicht nur auf durchgehenden Courierzügen, sich Reinlichkeitsanstalten befinden, die allen Wagenklassen zugänglich sind — und daß (nach dem Beispiele Oesterreichs) bei längeren Fahrten die Mittagssnackzeit auf einer Station bestellt werden kann, in der nächsten Station in den Wagen geliefert wird, während man auf der dritten Station das Frühlings- und Trinkt-Beschirr wiederum abholt. Jedes Restaurant wird sehr gern dies einführen, sobald ihm von Seiten der Verwaltung die Anregung und die nöthige Erleichterung geboten wird, denn es erhöht sich dadurch sein Umsatz, während dem Reisenden hieraus eine große Bequemlichkeit entspringt.

Die Mißstände und großen Rücksichtslosigkeiten, welche sich die Eisenbahnverwaltungen zu Schulden kommen lassen, haben wir durch das vorstehende Stundenregister keineswegs erschöpft, wir haben auch nur solche angeführt, die wir im Laufe der letzten Jahre wiederholt selber erlebt haben. Es hat uns fern gelegen, in den vorliegenden Reisen gegen irgend eine der deutschen Eisenbahnverwaltungen in unfreundlicher Weise vorzugehen. Wir haben nur an großen Beispielen zeigen wollen, wie wenig Schutz und Rücksicht der Reisende in Bezug auf seine Gesundheit und sein behagliches Wohlergehen bei dem jetzigen System genießt. Jeder Arzt läßt seine Kranken mit Sorge auf der Eisenbahn reisen, denn er weiß aus Erfahrung, wie häufig diese Fahrt zur Quelle neuer Erkrankung wird, namentlich durch Erkältung. Dies wird sich niemals ganz beseitigen lassen. Aber es läßt sich beschränken. Und darauf hinzuwirken, ist der Zweck dieser Darlegung.

Vermischtes.

B. Schindler, 10. Juni. Heute wurde vom hiesigen Schöffengericht wieder ein Kaufmann wegen unerlaubten Kleinhandels mit Branntwein in eine hohe Geldstrafe verurtheilt. Nach dem „Rechtsschutz“ sind nun jährlich in einer Stadt am Rhein eine größere Anzahl Kaufleute, obschon im Besitz der Concession zum Kleinhandel mit Branntwein, ebenfalls in recht empfindliche Geldstrafen genommen worden, weil sie es gebuldet oder auch nur nicht verhindert hätten, daß Personen im Laden von dem gekauften Schnaps aus der mitgebrachten Flasche tranken. In hiesiger Gegend sind die Händler allgemein der Ansicht, daß es ihnen auf Grund der Concession gestattet ist, auch Branntwein zum sofortigen Genuß im Verkaufsladen und nicht allein „über die Straße“ zu verkaufen. — Am 20., 21. und 22. d. M. hält die hiesige „Schlingengesellschaft“ ihr diesjähriges „Königschießen“ ab — ein Fest, welches namentlich aus dem Leipziger sehr lebhaft besucht wird. — Seit Eintritt der schönen Jahreszeit vergeht selten ein Tag, an dem nicht größere oder kleinere Gesellschaften, insbesondere Vereine, von Leipzig zu Fuß und Wagen, oft genug auch hoch zu Ross hieher kommen, um Partien in den herrlichen Eichenwald u. s. w. zu machen. So war am vorigen Sonntag u. A. der Gesangverein „Immergrün“ aus Leipzig theils beritten, theils zu Wagen hier, um in dem den Leipziger wohlbelannten Vergnügungs-Etablissement „Waldfater“ sein zweites Stiftungsfest zu begehen. Leider that das regnerische Wetter der Feiertage, welche in launigster Weise gehalten wurde, einigen Abbruch. Nächsten Sonntag macht der Verein Leipziger Kohlenhändler in einer Stärke von etwa 100 Mann einen Ausflug hieher. Derselbe läßt sich vom Neuen Schützenaufste bei Leipzig durch die hiesige Stadtpfarrkirche abholen. — Gestern fand ich auf einem Felde in hiesiger Nähe eine Kornähre von der in diesem Jahre gewiß selten anzutreffenden Größe von 2 1/2 Metern.

Der berühmte Münchner Portraitmaler Franz Lenbach, welcher seit längerer Zeit in Berlin thätig ist, hat ein kürzlich vollendetes Portrait des Fürsten Bismarck an den Geheimen Commerzienrath von Bleichröder in Berlin für 30,000 Mark verkauft. Der Maler beabsichtigt, die Schärfe dieses Gemäldes der Fürstin von Bismarck zum Geschenk zu machen.

In den Forsten bei Suhl und Schleusingen hat das Wildererwesen sehr überhand genommen. Zur Verstärkung des Forstschutzes sind daher vom Raumburger Jäger-Bataillon einige Mannschaften dorthin abkommandirt worden und bereits nach jenen Forstbezirken abgegangen.

Eine neue Gesellschaft in Paris macht es ihren Mitgliedern zur Pflicht, ihren Körper nach erfolgtem Ableben dem Dienst der Wissenschaft zu überlassen, oder mit anderen Worten, sich lehren zu lassen. Dies Schreiben soll gegenseitig gesehen, da der Gesellschaft fast ausschließlich Vertreter der medicinischen Wissenschaften in allen Zweigen angehören. Der Prospect der Gesellschaft sagt: Die medicinische Wissenschaft schöpft ihre wichtigsten Entdeckungen aus der Anatomie, diese aber wird in den Spitzkern fast ausschließlich an Individuen vorgenommen, die Niemand kannte, von denen Lebensweise, Eigenschaften und Gewohnheiten man Nichts wußte. Der Gewinn für die Wissenschaft würde ein größerer sein, wenn dieselbe über Leichname von Personen verfügen könnte, die allgemein gefannt waren oder über deren Lebensweise sich leicht Aufschluß erlangen läßt.

*) Deutsche Bauzeitung, 27. März 1880.