



Illustrierte Kinder-Zeitung des Wiesbadener Tagblatts.

Mr. 5.

22. Jahrgang.

1920.

(Alle Rechte für sämtliche Artikel und Illustrationen vorbehalten.)

Die Pfingstreise.

Erzählung von Marie Gerbrandt.

Alfred und Irma hatten Erlaubnis bekommen, Pfingsten ihre Großeltern zu besuchen. Eingeladen waren sie schon seit lange und hatten sich riesig auf den Besuch gefreut. Sie wohnten auf dem Lande, die Großeltern dagegen in der Stadt, also was für Abwechslung war da zu hoffen! Gleich Sonnabends, wenn es im Hause vielleicht noch allerlei zu besorgen gab, eine Kindertheatervorstellung, damit sie Großmutter aus dem Wege wären, wie diese sagte. Es gab „Rumpel und Strumpel bei der Eisenkönigin.“ — Der Titel war doch zu verlockend! Und am zweiten Feiertage sollte gar eine Vergnügungsfahrt auf einem Dampfer mit Musik unternommen werden. Alfred und Irma waren noch nie Dampfer gefahren, obwohl sie schon 12 und 11 Jahre zählten.

Froh packten sie also den kleinen grauen Reisekoffer. „Meinen goldenen Anhänger von Großmutter darf ich doch auch umtun?“ schmeichelte Irma, als die Mutter einiges aus der Kommode herausgab. „Damit zeige ich doch, daß ich das Geschenk in Ehren halte.“

„Nicht umtun“, entschied die Mutter. „Erstens ist es nicht fein, Schmucksachen, die in die Augen fallen, auf der Reise zu tragen, zweitens könntest du das Kettchen verlieren. Aber ich will es dir mitgeben, damit du es am ersten Feiertag anlegen kannst.“

Das Schmuckstück wurde in Irmas Handtasche gesteckt, und bald wanderten die Geschwister fröhlich zum Bahnhof.

Viel gab es auf der Fahrt zu sehen. In allen Dörfern, die austauchten, blühten Kleeblätter und Goldregen, auf den tiefgrünen Wiesen weideten schon die Viehherden. Zuletzt ging es stundenlang durch einen Wald, der im zartesten Maiengrün prangte. Die Kinder, die keinen Wald in ihrer Heimat hatten, waren wie berauscht. Sie schrielen laut auf, wenn sie ein Eichhörnchen huschen oder ein paar Rehe friedlich grasen sahen. Schließlich wurde Irma doch müde. Sie lehnte sich auf ihren Sitz zurück und fing an, in ihrer Handtasche zu kramen. An dem reizenden Anhänger, den Mutter sonst immer unter Verschluss hielt, wollte sie sich noch einmal erfreuen. Sie nahm ihn aus dem langen, schmalen Schächtelchen, wo er in rosa Watte lag, schlang das feine Kettchen um die Finger und betrachtete entzückt die drei länglichen gefassten Steine, die herabhingen. Es waren Opale und schillerten in allen Farben, jetzt mattweiß, jetzt rosa, lila oder grün. Es war ein zu schönes Ding, dies Kettchen. Irma hatte Großmutter doppelt lieb, wenn sie es ansah.

„Da hast du was, das auch nicht zu verachten ist“, unterbrach der Bruder ihre Bewunderung und legte ihr eine der eingewickelten Stullen auf den Schoß, die Mutter ihm in Verwahrung gegeben hatte. „Ei ja, die konnte

man jetzt schon brauchen. Es wurde Abend, und sie hatten ja heute noch kein Vesper bekommen.“

„Bald müssen wir da sein“, sprach Alfred, während beide eifrig kauten. Auf dem letzten Bahnhof war die Uhr schon 5 Minuten nach 7, und um $\frac{1}{8}$ sind wir in K.

Bei dem Gedanken, die lieben Großeltern schon so bald zu sehen, konnte Irma es vor Freunden kaum aushalten. Sie rutschte auf der Bank hin und her, aß schnell zu Ende, während Alfred ihr und sich noch einmal alle bevorstehenden Herrlichkeiten ausmalte, knüllte das Einwickelpapier zusammen und warf es in großem Bogen durch das offene Fenster.

„Das soll man eigentlich nicht tun“, belehrte Alfred, machte es ihr aber sofort nach. „Was ist das?“ Er hob etwas vom Boden auf, an das er mit dem Fuß gestoßen hatte. „Deine Halskette.“

Es war aber nur die Schachtel oder vielmehr deren Deckel. Der untere Teil stand wohlbehalten neben Irma auf der Bank, mit seiner rosa Wattepolsterung. Was jedoch nicht dazugab, war — das Kettchen!

„Es muß mir auf die Erde gefallen sein!“ sagte Irma dunkelrot, und suchte unter schrecklicher Angst auf und unter der Matte des Wagens. „Alfred stehe bloß still, du trittst es noch entzwei.“

Alfred stieg auf die Bank, denn es war niemand sonst im Abteil. Er hob auch zum Überfluß die Arme hoch. „Ist's jetzt gut?“ fragte er. Irma suchte — suchte — schüttelte an ihren Kleidern, fuhr in die Taschen der Jacke, kramte das Handtäschchen durch: umsonst!

„Ich kann es doch nicht mit dem Papier hinausgeworfen haben?“ rief sie weinend.

„So unmöglich ist das nicht“, sprach Alfred herabsteigend, „das war nämlich mein erster Gedanke.“

„Wir wollen rasch aussteigen!“

„Jetzt, mitten in der Fahrt? Und die Notleine darf man wegen solcher Kleinigkeit nicht ziehen. Wir sind auch gleich da.“

Schöne „Kleinigkeit“! Aber Irma sah selbst ein, daß sie längst von dem Orte des Verlustes entfernt seien. Sie weinte um das Kettchen, und weil Großmutter betrübt sein würde, daß sie ihr Geschenk nicht genug geachtet habe, und die Schelte gab es zu Hause auch noch. Aber zuletzt mußte sie doch ihre Tränen trocknen, damit sie nicht gleich beim Aussteigen nach dem Grunde gefragt würde.

Hedda und Heinrich, die Kinder eines Maurerpoliers, hatten im Walde Birkenreiser geschnitten. Sie wollten ihr eigenes Häuschen damit ausgrünen, aber sie hofften auch, morgen, am heiligen Abend, einige davon in der

Stadt zu verkaufen. Jedes kam mit einem ganzen Arme voll dem Heimdorfe zugeschnitten. Nahe dem Waldrande lief das Schienengeleise des Fernzuges. Sie hatten ihn vorhin pfeifen und rattern gehört und wußten, daß sie ohne Gefahr das Geleise überschreiten konnten, wodurch sie ein Stück Weges abschnitten. Sie waren recht hungrig, denn das Brot langte nur immer knapp. Mutter hatte ihnen keins mitgeben können. Als sie daher einen Papierballen nicht weit von den Schienen liegen sahen, bückte sich Heinrich danach in der Hoffnung, ein Reisender habe vielleicht einen Essensrest aus dem Zugfenster geworfen, den er gewiß nicht verschmähen wollte. Aber das fettige Papier enthielt auch nicht das kleinste Brotkrümchen. Ein Stück weiter lag wieder so ein Ballen. Diesmal hob ihn Hedda auf. „Es wird ja auch nichts darin sein“, sagte sie und wickelte ihn lachend auseinander. Da — ihre Augen wurden groß und starr. „Heinrich, sieh!“ konnte sie nur hervorstoßen.

Heinrich guckte neugierig hin. Eine Kette, an der drei längliche Steine hingen, hielt seine Schwester in der Hand. „Das wird doch wohl bloß Kasserollengold sein“, sagte er.

„Wer weiß, vielleicht hat eine vornehme Dame es verloren“, wandte Hedda ein.

„Vornehme Damen werden so dumm sein!“ machte Heinrich achselzuckend. — Aber Hedda konnte sich an ihrem Fund nicht satt sehen. Wenn die Kette nicht echt war, durfte sie sie vielleicht behalten? Sie hatte nur eine Hand frei, sonst hätte sie sie gleich mal umgelegt. Kaum war sie zu Hause, so stellte sie sich damit vor den Spiegel, aber ihr Bruder lachte sie aus und sagte, ihr Hals sei viel zu braun und sie sehe aus wie das Mohrenweib, das sie auf dem Jahrmarkt im Schmutz seiner Glasperlen und unechten Geschmeide angestarrt hatten.

Die Mutter meinte, Vater solle entscheiden, wenn der von der Arbeit komme. Jetzt wünschte Hedda schon mehr und mehr, die Kette wäre nicht von Gold. Aber der Vater sagte, das scheine doch der Fall zu sein, und wenn sie morgen mit den Birkenreisern zur Stadt gingen, sollten sie sie auf dem Rathause abliefern.

Mit schwerem Herzen machte sich Hedda am nächsten Nachmittag samt ihrem Bruder auf den Weg. Vor der Polizei fürchteten sie sich, also sparten sie sich das Rathaus bis zuletzt auf. Zuerst mußten sie ja auch ihre Maien loswerden. Aber obwohl sie diese über Nacht ins Wasser gesetzt hatten, waren sie unterwegs in der heißen Sonne doch etwas welk geworden, und niemand wollte sie haben. Schon in zahllosen Häusern waren die Kinder gewesen, hatten unendlich viele Treppen gestiegen und erst zwanzig Pfennig eingenommen. Sie hatten gehofft, den Eltern zu Pfingsten etwas Geld ins Haus zu bringen, denn da der Vater wegen seiner schwachen Brust nicht im Kriege war, bekamen sie auch keine Unterstützung, und doch war der Verdienst jetzt gering.

„Ob wir wohl wenigstens Fundgeld bekommen?“ fragte Heinrich, der schon ganz verzagt war.

„Ach bewahre, man weiß ja noch gar nicht, ob der Verlierer sich meldet“, entgegnete Hedda gedrückt. — „Aber sieh, in dieses feine Haus wollen wir noch gehen, vielleicht kauft uns hier jemand etwas ab; in dem Vorgarten wachsen bloß Rosenstämme.“

„Wenn ich so reich wäre, daß ich in solchem Hause wohnte“, sprach Heinrich, dann würde ich sagen: „Gebt her euer ganzes Maiengrün, und hier habt ihr eine Mark dafür.“ Ja, wenigstens eine Mark würde ich geben. Aber die reichen Leute denken bloß an sich.“

Hedda seufzte. Sie klingelte im Erdgeschoß, erst rechts, dann links. Nichts. Eine Treppe, rechts: Nein! — Links: ein Mädchen von etwa elf Jahren im reizenden geblumten Kleid öffnete.

„Maien? Ach die habt ihr wohl aus dem schönen Walde? Ich will Großmutter fragen.“

Hedda sah ihr wohlgefällig nach, als sie ins Zimmer ging. Das ist ein liebes, hübsches Mädchen, dachte sie, die hat gewiß Mitleid mit uns.

Eine alte Dame kam. „Aber Kinder, die Birken sind ja ganz welk, was soll ich damit?“

„In ihrem Arm streichelte was. „Ich stell' sie ins Wasser, Großmutterchen. Die erholen sich noch.“ — Hatte die Kleine die Tränen in Heddas Augen bemerkt?“

„Meinst du?“ fragte die alte Dame freundlich. „Na, dann kommt herein, Kinder.“

Die beiden traten in den Flur, der hell und hübsch ausgestattet war. Während die alte Dame Geld holte, unterhielt ihre Enkelin die Verkäufer.

„Legt eure Bündel nur auf diesen Rohrstuhl. So. Gestern bin ich durch den Wald gefahren, es war sehr hübsch, aber —“

Sie stockte und sah plötzlich ganz traurig aus. Heinrich wurde aufmerksam.

„Wir kamen gerade ans Geleise, als der Zug eben vorbei war“, erzählte er bedeutungsvoll.

„Ja. Aber ihr habt — ihr habt doch wohl nicht etwas gefunden?“

„Doch! rief Hedda strahlend und zog das Kettchen hervor. „Dies fanden wir — wir sollten eben damit aufs Rathaus.“

„Mein Anhänger!“ jubelte Irma, als sie das Seidenpapier aufwickelte, in das Heddas Mutter das Schmuckstück getan hatte. Und ohne sich viel zu besinnen, fiel sie Hedda, die ihr gleich sehr gut gefallen hatte, um den Hals und küßte sie viele Male.

„Was geht hier vor?“ rief die Großmutter, als sie mit dem Gelde zurückkehrte, „kennt ihr euch denn?“

„Nein, aber Großmutterchen, sieh, mein Anhänger. Das Mädchen hat meinen Anhänger gefunden. Alfred, sieh her!“

Alfred war bei Irmas Jubelgeschrei aus dem Zimmer getreten. Er freute sich mit. Gut, daß Irma gestern den Großeltern gleich den Verlust eingestanden, obwohl er davon abgeraten hatte. Sie war ganz zerkniet gewesen, und die guten alten Leute hatten noch trösten müssen.

Bald war alles erklärt. „Na, aber da müßt ihr doch wenigstens zum Kaffee hiebleiben“, sagte die alte Dame. „Wir haben sogar eine Art Kuchen. Kommt in die Wohnstube.“

Die Birkenreiser gab sie dem Mädchen zum Aufhängen. Am Kaffeetisch überzeugte sie sich, daß die Maurerkinder anständig und wohlgezogen waren. Sie rief ihre Enkel beiseite.

„Fundgeld möchte ich den Kindern nicht anbieten, sie freuten sich so, die Kette bringen zu können. Aber fragt sie, ob sie mit euch ins Theater wollen.“

Ein doppelter Freudenschrei! Alfred und Irma konnten gar nicht rasch genug an den Tisch zurückkommen. Die Gäste trauten kaum ihren Ohren, als sie vom „Theater“ hörten. Ihre strahlenden Gesichter gaben schon allein die Antwort. Frisch gewaschen und gekämmt, mit einer Mark für die Maien versehen, zogen sie dann mit zu der Vorstellung, und Rumpel und Strumpel bei der Elfenkönigin hat wohl keiner so herzlich belacht und angestarrt wie die Vier.

Aber die Bekanntschaft wird vielleicht eine dauernde. Sie versprachen sich, Karten zu schreiben, und die Mädchen wenigstens, die im gleichen Alter stehen, werden sicher Wort halten.



Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen.

Von Karl Wigal, Hanau a. M.

Die Eisenbahn von heute ist aus der Spurbahn entstanden. Ihre Anwendung zur Fortschaffung von Lasten, bei der weniger Reibung zu verzeichnen, also auch dementsprechend geringerer Kraftaufwand zu ihrer Überwindung benötigt wurde, ist fast so alt wie die Menschheit selbst. Noch heute begegnen uns alte erhaltene Gleise von den Griechen. Nach einer streng gehandhabten Bestimmung ihrer Priester mußten sie eine Spurbreite von 1,6 Meter besitzen. Die Spurbahnen waren peinlich in Steine ausgehauen. Auf ihnen, den sogenannten Tempelstraßen, rollten Opferfuhrwerke. Wir besitzen sogar verbürgte Dokumente, aus denen klar und deutlich hervorgeht, daß das hochstehende Volk der Griechen sogar Ausweichgleise besaßen hat. Bei den Ägyptern kamen die Schienengleise in den Bergwerken zur Anwendung, um auf ihnen schwere Felsblöcke, die für den Bau von Tempeln und Pyramiden vorgesehen waren, fortzubringen. Viele Jahrhunderte wurden die Spurbahnen, die aus einfachen Holzlangschwellen bestanden, auf denen die mit Spurrädnern versehenen Räder gingen, in den Bergwerken des Harzes benutzt. Ging es zu Tal, so fuhren die Kisten (Hunde), mit Erz vollgefüllt, allein, während sie bei der Fahrt zu Berg durch Menschenkraft geschoben oder durch Pferde gezogen wurden. Es wird berichtet, daß deutsche Bergleute bei ihrer Auswanderung nach England sie unter der Königin Elisabeth nach dem Insektreich verpflanzten, wo sie auch in den Bergwerken hervorragende Helferdienste verrichteten. Alle diese Bahnen hatten einen sehr großen Nachteil, um dessen Abstellung man sich lange bemühte; die aus Holz gefertigten Schienen zerplitterten, nützten sich zu rasch ab. Da kam Mr. Reynolds, der Inhaber eines großen Eisenwerkes, auf den bahnbrechenden Gedanken, den Eisengängen die Gestalt von oben konvergierenden (gewölbten) Platten zu verleihen. Die Holzschienen, die mit Eisenbändern beschlagen waren, verschwanden; 1789 besaß man bereits Schienen, die aus Fuß, Steg und Kopf sich zusammensetzten. Da Gußeisen zu spröde war, so griff man zu dem Walzeisen. 1820 wurden diese Schienen durch schmiedeeiserne ersetzt. Die Grundform erlitt einige Abänderungen, im großen und ganzen aber war der Oberbau geschaffen, wie wir ihn heute kennen.

Die Eisenbahnen alle insgesamt wurden durch Pferde bewegt und dienten lediglich privaten Zwecken. Die erste Bahn für die Öffentlichkeit führte von Cardiff nach Merthyr-Tydfil und wurde 1794 ins Leben gerufen. Die bewegenden Kräfte waren die Pferde. Man schritt nun dazu, die Wagen durch eine Maschine, die durch Kohlen gespeist wurde, vom Orte zu bewegen. Den ersten glücklichen Erfolg hatte 1804 Richard Trevithick auf der vorhin genannten Bahnstrecke in Südwales. Noch immer war man in dem großen Irrtum befangen, glatte Räder erzeugten auf glatten Schienen nicht die nötige Reibung, man könne keine Steigung nehmen, keine größeren Lasten fort-schaffen. 1813 brachte es W. Blisset auf der Wylam-Grubenbahn fertig, daß seine mit glatten Spurräderzählern ausgestattete Lokomotive auf glatten Schienen ging. Einen beträchtlichen Schritt kam man durch die epochenmachenden Erfolge George Stephenson's vorwärts. Auf der Stockton-Darlington-Eisenbahn fuhr er am 27. September 1825 mit einer von ihm gebauten Maschine, der ein mit Personen besetzter Wagenzug angehängt war, in der Stunde etwa 10 Kilometer. Nennenswerte Verbesserungen sind ihm zu verdanken. Die Feuerfläche wurde vergrößert, indem er eine große Anzahl von engen Siederöfen im Kesselraum unterbrachte. Die Dampferzeugungskraft des Kessels wurde dadurch vervielfacht, daß er den Dampf in das Blasrohr einmünden ließ. Stephenson war Oberingenieur an dem Bahnbau Liverpool nach Manchester. Als die Direktion dieser Bahnlinie einen Wettbewerb für die beste Lokomotive ausschrieb, hatte Stephenson das Glück, aus dem Wettbewerb als gefeierter Sieger hervorzugehen: am 6. Oktober 1829 erfolgte seine denkwürdige Wettfahrt mit seiner Maschine Raket bei Rainhill. Dieser Tag ist als der Geburtstag der Eisenbahnen anzusehen. Am 15. September 1830 war die Bahnstrecke fertiggestellt und konnte dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Das war ein gehöriger Ansporn. Allüberall fing man nun an, Verbindungen zwischen den größeren Orten herzustellen, was nach 10 Jahren ziemlich geschehen war.

Die Stephenson'schen Lokomotiven wanderten nach Nordamerika, wo sie 1829 zum ersten Male verwendet wurden. Frankreich und Belgien waren die ersten europäischen Staaten des Festlandes, die die öffentlichen Eisenbahnen besaßen. 1835 fuhr die erste Lokomotivbahn in Belgien zwischen Brüssel und Mecheln.

In Deutschland waren die staatlichen Zustände daran schuld, daß die Ausbreitung dieses modernsten Verkehrsmittels nicht so schnelle Fortschritte machte. Jeder Staat, besser jedes Städtchen, stand für sich da, machte seine eigene Handelspolitik, schloß sich durch hohe Zölle vom Nachbarland ab. Die großen Kriege hatten Unsummen Geldes verschlungen, der Nationalwohlstand war gesunken, die Unternehmungslust gebrochen, die technische Bildung lag im argen: kein Wunder also, wenn es nur schrittweise vorwärtsging. Nur kleine Strecken konnten vorerst in Angriff genommen werden: am 7. Dezember 1835 wurde die Strecke Nürnberg-Kürth, die erste deutsche Lokomotivbahn, dem öffentlichen Verkehr übergeben, am 14. April 1837 in Sachsen die Strecke Leipzig-Althen der Leipzig-Dresdener Bahn. Um ihr Zustandekommen hat sich der berühmte Volkswirtschaftler List ungeheure Verdienste erworben; es ist nur zu bedauern, daß er die ihm gebührenden Ehrungen und Anerkennungen nicht gefunden hat. Am 1. Dezember 1838 folgte in der Eröffnung die erste Staatsbahn in Deutschland, die Linie Braunschweig-Wolfenbüttel.

Ein wichtiger Förderer der Eisenbahnen war Friedrich Harctor, der hauptsächlich im rheinisch-westfälischen Industriebezirk seine Tätigkeit entfaltete. Schon seit 1825 trat er dafür ein, daß der Staat selbst die neuen Verkehrswege, die bis dahin lediglich Privatunternehmen gewesen waren und es leider auch noch eine Zeitlang bleiben sollten, baue oder doch wenigstens Geldmittel zuschieße. Alle seine Vorstellungen hatten jedoch keinen Erfolg. Es wurde nur die Erlaubnis für die Herstellung einer Bahn von Elberfeld nach Düsseldorf und einer solchen von Köln-Aachen-Herbesthal 1837 gegeben.

Das Bestreben, eine durch Deutschland gehende Strecke zu schaffen, fand seine Lösung in dem preussischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, das auch alle Fragen der rechtlichen Stellung der Eisenbahnen regelte. Bei der Bahn Frankfurt a. O.-Breslau und der Oberschlesischen Bahn übernahm der Staat bereits ein Siebentel der Kosten. An der Bahn Berlin-Königsberg leitete der Staat die Vorarbeiten ein und ließ die im Verlauf der Strecke erforderlichen Brücken über Weichsel undogat auf Staatsrechnung ausführen. Der vereinigte preussische Landtag war keineswegs gewillt, diese Strecke als Staatsbahn zu öffnen, doch brachte man ihn so weit, daß er es zugab, wie es nach und nach mit einer ganzen Anzahl von Bahnen geschah.

Die Tatsache, daß die Bahnen aber noch zum größten Teil in Privathänden waren, brachte es mit sich, daß kein großartig durchgeführtes Bahnnetz sich entwickeln konnte. Es fehlte vor allen Dingen an der so notwendigen Einheitlichkeit in technischen Dingen. Es muß ja gesagt werden, daß man im Herbst 1847 schon eine durch ganz Deutschland laufende Strecke Berlin-Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Hamm, Köln, Aachen besaß. Deutschland war bedeutend in seinen Anlaßverhältnissen gegen Frankreich zurück, das geradezu als Vorbildlich gelten durfte und konnte. Das Land war im Interesse der Einheitlichkeit in fünf große Terrains zergliedert. Eine Gesellschaft besaß damals schon fünf Bahnsysteme in Frankreich, die sich bis heute im großen und ganzen erhalten haben, ein Beweis für ihre Güte und Vollkommenheit. Wir Deutsche haben uns daran ein Muster genommen. In Anbetracht der Mängel wurde 1846 von zehn Verwaltungen auf Betreiben der Berlin-Stettiner Eisenbahn ein Verband geschaffen, der 1847 schon 40 Verwaltungen zählte und den Namen Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen annahm. Als man einige Früchte dieser Verbindung wahrnahm, wollte kein Staat zurückbleiben: belgische, niederländische, russische und rumänische Bahnen fügten sich an.

Seit der Schöpfung des Deutschen Reiches schreitet die Entwicklung des Eisenbahnwesens in stetig aufsteigender Linie. Bismarck versuchte durchzusetzen, daß die Eisenbahnen Eigentum des Deutschen Reiches würden. In seinem Vorhaben fand er jedoch nicht die wünschenswerte Unterstützung, doch hatte sein Plan wenigstens den Erfolg, daß man in vielen Einzelstaaten selbst die Verstaatlichung einleitete und durchführte, was in den siebziger und achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts geschah. Da der Verkehr bedeutend stieg, mußte das Bahnnetz enigmatischer werden. Entlegene Landesteile wurden angeschlossen. Die Großstädte mit ihrem Rieserverkehr verlangten örtliche Bahnen verschiedener Art. Umfangreiche Personen-, Güter- und Rangierbahnhöfe mußten entstehen. Man strebte nach Mitteln, die Geschwindigkeit und Zahl der Züge zu vergrößern. Das Signalwesen wurde vervollkommen, die Telegraphie in den Dienst der Eisenbahn gestellt. Eine Menge von Erfindungen machte man sich zunutze. Heute ganz besonders ist die Verwaltung darum besorgt, durch Subsidien nennenswerter, lohnender Erfindungen und Verbesserungen Sicherheit und Geschwindigkeit der Bahnzüge auf einen hohen Grad zu setzen.

Deutschland kann auf sein Eisenbahnwesen stolz sein, es hat geleistet, was zu tun war, kein Wunder also, wenn es jetzt an erster Stelle marschiert. Eine derartige Entwicklung war für das deutsche Eisenbahnwesen auch vonnöten, damit es den Platz ausfüllen kann, der ihm heute zugewiesen: Deutschland ist in Hinsicht auf das europäisch-internationale Verkehrsnetz der Brennpunkt. Man überlege sich nur einmal, daß Deutschland das Herz Mitteleuropas bedeutet und als solches den Verkehr von

Mitteleuropa beherrscht. Von Westen nach Osten, von Norden und Osten nach Süden gehen die Hauptlinien durch Deutschland. In ihm liegen die Ausgangspunkte der Bahnen nach Asien, die dann hinüberleiten nach China und Japan. Es sollen nur genannt werden die sibirische, die Orient- und die Bagdadbahn. Diesem Umstande ist es auch zuzumessen, daß Deutschland den größten Eisenbahn-Güterverkehr Europas hat.

Mein Zappelding.

Du liebes, kleines Zappelding,
Mit deinen runden Beinchen!
Bald krabbelt's hier, bald rührt sich's dort,
Ein golden Sonnenscheinchen.

Das quiekt und kräht den ganzen Tag
In seligem Entzücken.

Du liebes, kleines Zappelding,
Komm, laß ans Herz dich drücken!

Was kriecht dort auf dem Boden 'rum?
Hinein in alle Eden?
Wer zieht den Schlüssel aus dem Schrank?
Und von dem Tisch die Decken?

Verstreut sein Spielzeug allerwärts,
Das Räumen hat kein Ende!
Du Zappelding! Wie rühren sich
Um dich viel fleiß'ge Hände!

Wie strahlen deine Auglein blau,
Wie firschtot ist dein Mündchen!
Und wie so goldig blond dein Haar,
Du herzig süßes Kindchen!

Du liebes, kleines Zappelding,
Und jeder mag dich leiden!
Wie hält dein Käutchen dich und rund
Viel tausendfache Freuden!

Und jedem gibst du, jeder nimmt
Von dir so reiche Spende.
Dein kleines Herz ist gut und rein,
Dein „Geben“ nimmt kein Ende!

Du heiß geliebtes Zappelding,
Und Mutters Lieb und Qualen
Vergißt du täglich tausendmal
Mit deiner Augen Strahlen!

E. Renhof von Badeln.



Was ist Manna?

Das Manna der Bibel, mit dem sich die Kinder Israels in der Wüste nährten, wird uns als klein, rund, weiß beschrieben, wie Koriandersamen und mit einem Geschmack nach Honig und Semmel. Die modernen Naturforscher haben sich die Köpfe darüber zerbrochen, was das wohl für eine Wunderspeise gewesen sei. Doch ist man jetzt, wie Dr. Ludwig Freund im „Prometheus“ berichtet, davon überzeugt, daß es sich dabei um einen getrockneten Saft handelt, der von Schildläusen ausgeschieden wird. Die Manna-Schildlaus, die diesen etwas widrig riechenden, aber süß schmeckenden Stoff erzeugt, lebt auf der Manna-Tamariske, dem Carfa-Strauch, der in Syrien, Arabien, Kleinasien, Ägypten und Algerien vorkommt. Die Tiere sitzen auf der Rinde, senken ihre Stechborsten tief in das darunter liegende Gewebe und scheiden beim Saugen einen dicken, braunen, zuckerhaltigen Saft aus, der an der Luft erstarrt und zu einer weißen kristallinischen festen Masse trocknet. Diese Masse, die aus Zucker und Schleim besteht, besitzt großen Nährwert und wird als Manna in den Handel gebracht. In diesem modernen Manna werden wir die Wunderspeise der Bibel zu suchen haben. Es gibt aber auch noch andere Manna-

arten, die teils durch den Stich von Zikaden, teils aber auch direkt durch Anstich seitens des Menschen aus verschiedenen Eschenarten zum Ausfließen gebracht wird. Die Manna-Zikade, die durch ihren Stich das Ausfließen des erstarrenden Pflanzensaftes verursacht, ist graubraun, mit weißen Flecken, weißlich behaart und lebt auf der Manna-Esche, einer in Südeuropa verbreiteten Pflanze aus der Familie der Ölbaumgewächse. Der Saft ist braun und enthält im Gegensatz zu dem „biblischen Manna“ bis zu 80% Mannit, daneben noch Zucker und Schleim. Auch von Menschen werden die Blätter und jungen Triebe der Eschen angestoßen, um auf diese Weise den wertvollen Stoff zu gewinnen und mit ihm Handel zu treiben. B.

Wie die Tiere ihr Bett machen.

Die Schlafgewohnheiten der Tiere ähneln denen der Menschen in mancher Hinsicht in erstaunlicher Weise. Zwar wählen die Säugetiere ihre Lagerstätte nach Wohnort und Lebensweise in sehr verschiedenen Formen. Bald dient ihnen der harte Erdboden als Lager, bald das engverflochtene Gebüsch, ein hohler Baum oder eine Felsfalte. Auf der weiten Meeresflut treiben in tiefem Schlaf Seebüde und Walfische; andere Robben suchen den warmen Sand einer einsamen Meeresküste als Schlafplatz auf. Vielfach aber bereiten sich die Säugetiere vor dem Schlafengehen, wie Prof. Jscholke in seinem Buch über den Schlaf der Tiere hervorhebt, ihr Bett. Nicht alle tun dies mit Sorgfalt und wohlüberlegter Kunst; aber es gibt auch Tiere, die dem Menschen in der Einrichtung ihres Bettes an Umständlichkeit nichts nachgeben. Die Schlafmulde, die sich der wilde Hund und der Wolf im hohen Steppengras zurechtwählen, ist sehr primitiv. Doch gibt es eine stufenreiche Entwicklungsreihe der Lagerbereitung, die bis zu dem Schlafnest der menschenähnlichen Affen hinaufsteigt. Die großen Affen der Sundainseln bauen auf den Kronen hoher Bäume jeden Abend neu ihre Lagerstätte. Zunächst biegen sie starke Äste zusammen und durchflechten sie sorgsam mit abgebrochenen weichen, laubten Zweigen und kleinem Reisig, bis so ein fester napfförmiger Sitz entsteht, der ihnen eine behagliche Nachtruhe gewährleistet. Weniger architektonisches Geschick verraten die Schlafnester von Gorilla und Schimpanse, obwohl auch sie sehr behaglich und bequem sind. Aber es gibt nicht nur Tiere, die sich ihr Bett bereiten, sondern auch solche, die extra ein Nachtkleid anlegen. Wenigstens kann man so die Umfärbung mancher hochorganisierter Tiere im Schlaf bezeichnen. Der fisch Stenostomus chrysops vertauscht z. B. sein in silbernen Reflexen spielendes Tagkleid mit einem dunkel bronzefarbenen Nachtkleid, das sechs schwarze Querbinden zieren. Der Bachsaibling gibt in der Dunkelheit seine leuchte Färbung auf, und bei den Seesungen prägen sich nachts die

Fleckungen schärfer aus. Die indische Stabhenschkrede legt im Schlaf das saftgrüne Kleid ab, das sie am Tage trägt, und nimmt eine dunkle Nachtfarbe an. Am auffallendsten zeigt sich dieser Farbenwechsel beim Schlaf bei der an den europäischen Küsten weitverbreiteten Garnele Virbius varians. Diese Tiere kleiden sich zur Nachtzeit alle in eine gleichmäßig blaue Uniform, während sie im strahlenden Tageslicht eine fast unerschöpfliche Mannigfaltigkeit der denkbar verschiedensten Zeichnungen und Farben haben. Man erklärt dieses „Anlegen des Nachtkleides“ beim Tier aus Stoffwechselprozessen und aus Pigmentwanderungen in den Unterhautzellen.

Aus unserer Zaubermappe.

Der freistehende Stod.

Der nachstehende Trick wird stets trotz seiner Einfachheit ungeteilt Beifall auslösen. Der Vorführende erbittet sich von einem Herrn der Gesellschaft einen Stod. Er nimmt dann in einiger Entfernung von der Gesellschaft auf einem Stuhle Platz, stellt den Stod aufrecht zwischen seine Beine und zum allgemeinen Erstaunen bleibt derselbe frei stehen. Die Erklärung ist sehr einfach. Der Vorführende, der eine dunkle Hose tragen muß, hat zwischen seine Beine in Kniehöhe einen dunklen Seidenfaden befestigt, der beim Sitzen mit ausgespreizten Beinen straff gespannt wird und den Stod stützt. Von der Gesellschaft aus ist natürlich der Faden nicht wahrzunehmen.



Auflösung des Silben-Rätsels in Nr. 4.

Der Laubfrosch.

Auflösung des Suchbildes in Nr. 4.

Bild Kopf stellen, dann rechts zwischen Mauerwand und Baumpfähe.