Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Volksfreund. 1901-1932
1909

20 (25.1.1909) Unterhaltungsblatt zum Volksfreund, Nr. 8

Visual Library

über Annecy nach Chamberg mit seinen alten Bauten. Durch die Grenzfestung Grenoble ging die Fahrt an der Isère talab nach Valence im Tal der Rhone. Auf altem Kulturboden ging die Fahrt durch das Rhonetal nach der alten Papststadt Avignon. In Marseille sahen wir an Hand der Bilder das bewegte Leben der Stadt. An der Küste des Meeres entlang, an Palmen und Olivenhainen vorbei, führte die Reise nach dem Kriegshafen Toulon, große Schlachtschiffe lagen hier vor Anker. In Monte Carlo wurde der Spielhölle ein Besuch abgestattet. Dann ging die Fahrt weiter, hinein in den italienischen Teil der Riviera.

Aus allen Gebieten.

Theater, Kunst und Wissenschaft.

Ein italienisches Eisenbahndrama. Am Olympia-Theater in Mailand gelangte ein Drama „Zwischen Menschen und Maschinen" von Oskar Bendinnier zur ersten Aufführung. Es ist ein Eisenbahnerstück im wahrsten Sinne des Wortes. Von einem Eisenbahnbeamten verfaßt, behandelt es Vorgänge aus dem Eisenbahnleben. Während der ganzen Dauer der Aufführung sieht man auf der Bühne Züge einlaufen und abgehen, telegraphische und telephonische Meldungen erfolgen, hört elektrische Signalglocken ertönen und dergleichen mehr. Die Frau des Assistenten einer kleinen Station in der Nähe von Triest, langweilt sich und hat Sehnsucht nach den Vergnügungen ihrer Heimatstadt Wien. Sie unterliegt daher den Verlockungen eines Vorgesetzten ihres Mannes, den sie heimlich auf Reisen nach Wien begleitet. Durch einen Zugführer darüber aufgeklärt, stellt Kramer seinen Vorgesetzten zur Rede. In der Aufregung des Wortwechsels vergißt er die Bedienung des Signalapparates, was einen Unfall zur Folge hat. Vor Gericht geht er frei aus, Balmer wird an dem Vorkommnis für schuldig erklärt und seiner Stellung enthoben. Damit ist aber dem Rachebedürfnis Kramers nicht genügt. Als sein Nebenbuhler eines Tages eine Reise antreten will, schleudert er ihn vom Bahnsteig unter einen Eisenbahnzug. Das Schauspiel hat keinerlei Kunstwert. Das Gefüge der Handlung ist lose und in den Charakteren der handelnden Personen vollzieht sich keinerlei Entwicklung. Aber es toben darin starke Leidenschaften, die das Publikum bis zum letzten Augenblick in Spannung erhalten. So trug es in Mailand Erfolge davon und dürfte in nicht zu ferner Zeit auch auf den deutschen Bühnen erscheinen.

Gegen den Alkohol.

Frankreich als Alkoholland. Welche Rolle die alkoholischen Getränke im französischen Wirtschaftsleben spielen, geht aus einer von der Verwaltung der indirekten Steuern herausgegebenen Statistik hervor. Danach beträgt die Zahl der überwachten Alkoholverschleißer 477 000. Weiter enthält die Statistik unter anderm folgende Ziffern: Die Zahl der Großhändler mit geistigen Getränken beträgt 32 600. 1 139 000 Weinbauern verkaufen ihre Ernte, 800 000 Grundbesitzer erzeugen Most, weiter gibt es 3500 Brauer, davon 1842 allein im Norddepartement und 769 im Pas de Calais. Das Norddepartement hat überhaupt die „Führung" im alkoholischen Leben der Nation. Es zählt nicht weniger als 49 500 Verschleißer bei einer Bevölkerung von 1 900 000, um 6200 mehr als das Seinedepartement, das 3 850 000 Einwohner hat. Auf zehn Familien kommt ein Alkoholverschleißer.

Medizinisches.

Nüsse als Nahrungsmittel. Für die Volksernährung sind Untersuchungen, die ein amerikanischer Professor Dr. Haffa mit dem Nährwert von Nußprodukten und Nüssen angestellt hat, nicht ohne Wert, denn sie zeigen, daß diese Obstsorten eine konzentrierte Ernährungsform vorstellen und sogar gewisse Käsesorten übertreffen. Wenn sie in richtiger Weise dem Körper zugeführt werden, so werden sie gut ausgenützt und sind wohl geeignet, das Ernährungsbedürfnis der Menschen zu befriedigen. Besonders beachtenswert ist bei den Arten, zu denen die Wallnuß und Kokosnuß gehören, der Gehalt an Eiweißstoffen und Fetten, von denen Rubner im „Handbuch der Ernährungstherapie und Diätetik" für 100 Teile frischer Substanz, für Wallnüsse 16,36 Teile Stickstoffsubstanz (Eiweiß) und 62,68 Teile Fett angibt, während die Zahlen für Haselnüsse 15,62 und 66,47 betragen. Die mittlere Zusammensetzung von Käsesorten ist für Quark 24,8 Eiweiß und 7,3 Fett, für Fettkäse 37,2 bezw. 30,4, für Halbfettkäse 27,6 bezw. 20,5, für Magerkäse 32,6 bezw. 8,4. In den meisten Fällen ist es daher ratsamer, wenn man die Nüsse nicht als Zukost oder Ergänzung zu einer Mahlzeit genießt, sondern als den regelmäßigen Bestandteil einer solchen betrachtet. Als Ergänzung sind Nüsse nur dann vorzuziehen, wenn die Speisen einen geringen Gehalt an Eiweiß uno Fett haben. Die Ernährung mit Nüssen hat den Vorzug vor einer ganzen Reihe von Nahrungsmitteln, daß eine besondere Zubereitung nicht nötig ist. Natürlich müssen sie vor Fäulnis, Verderben und vor Einwanderung von Insekten geschützt sein.

Ratgeber.

Hauswirtschaft.

Trikotwaren zu waschen. Trikot-Unterkleider, die nach dem Waschen nicht einlaufen sollen, werden in einem lauwarmen, schwachen Sodawasser 1 Stunde eingeweicht und dann ausgewrungen. Hierauf bringt man sie in ein warmes, kräftiges Seifenbad, dem 10 Gramm Salmiakgeist pro Liter Flüssigkeit beigefügt sind, läßt sie darin etwa 10 Minuten zugedeckt liegen und wäscht sie, nicht durch Reiben, sondern vermittelst Streifens durch die Hand, tüchtig aus. Sind die Gegenstände noch nicht ganz rein, so bringt man sie in ein zweites schwächeres Bad, dem ebenfalls etwas Salmiakgeist beigefügt ist, wäscht sie, wie das erste Mal, durch die Hand und spült sie in reinem warmen Wasser ab. An Seife darf nicht gespart werden.

Aus den Witzblättern.

„Jugend".

Nach der Redoute. „So, Lina, jetzt gehen wir mit unseren Männern heim! Wir haben nix Besseres gefunden!"

*

Der 20jährige Konrad Stopplinger steht wegen Diebstahls vor dem Amtsgericht. Zum sechstenmal wegen des gleichen Reates. Der Herr Amtsrichter fährt ihn deshalb furchtbar an: „Können S' denn nit auf ehrliche Weis' sich Ihr Brot verdienen?" — „I schon," meint der Stopplinger, „aber i hab auch noch mein' Vater zu ernähren." — „Vater ernähren? Ist Ihr Vater arbeitsunfähig? Was ist er denn?" fragt der Amtsrichter. — „Rechtspraktikant," sagt der Stopplinger.

*

Das historische Hotel. „Was — nicht mal elektrisches Licht?" — „Bedaure, nein — dafür hat Goethe hier gewohnt!"

*

Ein Katechet fragte einen kleinen Jungen: „Was wird aus dem Menschen, wenn er über sein leibliches Wohl sein geistiges vernachlässigt?" — „Da wird er dick," lautete die Antwort.

Literatur.

Von der **„Gleichheit"**, Zeitschrift für die Interessen der Arbeiterinnen (Stuttgart, Verlag von Paul Singer), ist uns Nr. 8 des 19. Jahrganges zugegangen. Aus dem Inhalt dieser Nummer heben wir hervor: Der Arbeiterinnenschutz im Plenum des Reichstags. III. Von gh. — Deutschland im Jahre 1908. II. Von H. B.

Für unsere Mütter und Hausfrauen: Erleuchtung. Von Friedr. Hebbel. — Von der Luft des Lesens. Von Gerstacker. — Für die Hausfrau. — Feuilleton: Proletariat. Von Lu Märten. — Die Schlacht bei Sempach. Von Philipp Langmann. (Fortsetzung.)

Für unsere Kinder: Der verborgene Kaiser. Von Friedr. Hebbel. (Gedicht.) — „Es ist ein Gericht!" Von Brand. — Ich und der Blinde. Von Friedr. Hebbel. (Gedicht.) — Eine Winterfahrt. Von B. D. — Der Mönch auf dem St. Bernhard. Von H. Lingg. (Gedicht.) — Geselliges Leben der Tiere. (Schluß.) — Der Mann, der das Haus bestellen sollte. Ein nordisches Märchen. — Strafpredigt. Von Lina Sommer. (Gedicht.)

Die „Gleichheit" erscheint alle 14 Tage einmal. Preis der Nummer 10 Pf.

Von der **„Neuen Zeit"** (Stuttgart, Paul Singer) ist das 17. Heft des 27. Jahrgangs erschienen. Aus dem Inhalt des Heftes heben wir hervor: Weitling und Proudhon. — Die Arbeiterbewegung in Australien. Von einem deutschen Arbeiter in Melbourne. — Krise und Syndikatspolitik in der deutschen Textilindustrie. Von H. Krätzig. — Gemeindesteuern. Von Paul Hirsch. (Schluß.) — Eine russische Agrarstatistik. Von N. N. — Literarische Rundschau, Notizen und Zeitschriftenschau.

Unterhaltungsblatt zum Volksfreund.

Nr. 8. Karlsruhe, Montag den 25. Januar 1909. 29. Jahrgang.

Das Parteileben in Stadt und Land.

Ein Parteigenosse schreibt uns: In den ländlichen Wahlvereinen ist meistens im Frühjahr Neuwahl und dürften daher folgende Zeilen für die örtlichen beziehungsweise Vorstandsmitglieder von Interesse sein.

Während meiner Tätigkeit als Vorstandsmitglied eines ländlichen Wahlvereins, ist mir, je länger meine Mitgliedschaft dauert, der große Unterschied der Arbeitsweise zwischen einem ländlichen und städtischen Wahlverein in einer Weise aufgefallen, der mich zu folgenden Ausführungen veranlaßt. Von der Annahme ausgehend, daß meine Beobachtungen in meinem Verein typisch sind, also für fast alle ländlichen Wahlvereine gelten können, mußte mein Urteil in jedem Fall zugunsten der städtischen Wahlvereine ausfallen, womit natürlich nicht gesagt sein soll, daß beim Stadtverein ein direkter Erfolg sichtbar sein kann.

Vorausgesetzt, daß im Land- und Stadtvereine gleiche Mitgliederzahl und gleiche Kassenverhältnisse bestehen, wird ein Landverein trotz seiner tüchtigen Leitung und seinem obligatorischen Kräfteverbrauch in seiner Gesamtleistung in mancher Beziehung im Nachteile seinem Bruderverein in der Stadt gegenübergestellt, sein. Und es ist dies auch eine ganz natürliche Erscheinung. Was hat ein Genosse in der Stadt nicht alles voraus gegenüber einem Genossen auf dem Lande. Der Anschauungsunterricht schon allein, den die große Stadt in ihren Straßen zu jeder Tageszeit dem Stadtgenossen unentgeltlich erteilt, ist unfreiwillige städtische Agitationsarbeit und zwar eine so vorzügliche, daß auf dem Lande durch emsigste Tätigkeit wie Vorträge usw. dies nicht leicht erreicht werden kann. Ich mußte oft selber staunen, wie mich meine Reisen in große Städte, wo Schaufenster- und Straßenluxus neben tiefstem Elend in gerechten Zorn versetzten. Ich sah Stiefelgeschäfte, wo Stiefel das Paar zu 300 Mk., in andern Schaufenstern Damenkleider zu 30 000 Mk. zu sehen waren. Eines wird mir unvergeßlich bleiben. Ich sah in einem Schaufenster zwei kleine lebende Hunde zum Verkauf ausgestellt. Dieselben lagen auf prachtvollen seidenen Kissen, vor diesem Schaufenster aber sah ich in grimmiger Kälte zwei kleine Kinder, das eine 10jährig, welches ein etwa zweijähriges Kind auf einem Arm, auf dem andern Arm ein Paket Zeitungen, in der Kälte zitternd, in Fetzen gekleidet, die Zeitungen zum Kauf anbot. Das war in Paris. Ich behaupte, kein Parteiblatt macht so viel sozialdemokratische Propaganda, als gerade dieser ständige Straßenanschauungsunterricht. Daher sind auch die erbittertsten Genossen meistens in den Großstädten zu finden. Ja, wenn es möglich wäre, alle unsere Vereinsmeier, Provinzler und Landarbeiter das Elend des Volkes der Großstadt nicht aus der Zeitung, sondern in Wirklichkeit sehen zu lassen, wie rapid würden wir wachsen als Partei.

Das gleichmäßige monotone Dahinarbeiten, kein Rückwärts- und kein Vorwärtsarbeiten in seinem Wahlverein, läßt eine frische freudige Arbeit nicht aufkommen und muß selbst nach und nach auch die besten, feurigsten Agitationskräfte abstumpfen und so naturgemäß auf den ganzen Verein lähmend wirken. Das ist nur natürlich, wenn nicht die Anregung fortwährend und gleichmäßig von außen kommt.

Nun hat der Genosse der Stadt noch andere Vorteile, die auf dem Gebiet der Werbung für die Partei von großem Wert sind, wie zum Beispiel Konzert, Theater, Bibliotheken, Museen und Vorträge, die für den Landgenossen einesteils in kleinem Maße, andernteils gar nicht in Betracht kommen, aber als Schule des Nachdenkens, des Vergleichens zwischen Reich und Arm eine wichte Rolle spielen. Sehen wir nun so einen Parteiverein einer großen Stadt (eventuell auch einer andern) näher an, in welcher Weise dort agitiert wird. Vor allem dadurch, daß sie ihr Programm für das ganze Jahr genau festlegen. Man ist erstaunt, wie zum Beispiel die Kaufm. Vereine ihr Programm durchführen. Da liest man für jeden Monat einen ganz bestimmten Vortrag angekündigt und anderes mehr. Die Mitglieder und andere Personen wissen also ganz genau, was ihnen für ihr Geld geboten wird und loben diese Einteilung. Dem Verein ist die Heranziehung solcher vortragenden Kräfte nur durch diese feste bestimmte Vorausbestellung möglich. Lesen Sie, Genossen, bitte einmal, was die Karlsruher Arbeitervereine alles leisten. Was wird dort alles an wissenschaftlichen, hygienischen und Frauenvorträgen arrangiert.

Der Leser wird sagen, was alles das mit unsern ländlichen Wahlvereinen zu tun hat. Antwort: sehr viel. Man soll nicht nur von den großen städtischen Wahlvereinen lernen, sondern auch von unsern Gegnern und ihren Vereinen.

Wie ist nun möglich, die Vorteile eines städtischen Wahlvereins auch einem Landwahlverein zugute kommen zu lassen? Vor allem dadurch, daß die Verwaltung eines Landvereins aus Männern besteht, die möglichst etwas von der Welt gesehen haben, das werden meistens auch solche sein, die weitblickender und praktischer arbeiten. Dieselben werden bald überall in ihren Vereinen wissen, daß die Jahreszeiten eine Rolle in der Agitation, namentlich auf dem Lande, spielen. Sommer und Herbst sind ungeeigneter als Frühling und Winter. Ein Verein, der einigermaßen Mittel besitzt, sollte jedoch mit dem Beginn des Vereinsjahres sich mindestens auf 4 Vorträge festlegen und zwar 2 rein politische, einen wissenschaftlichen (evtl. Lichtbilder-) und einen Frauenvortrag (wobei Männer Zutritt haben). Die politischen für Winter, die unterhaltenden für Sommer. Man glaube ja nicht, daß man keine Referenten bekommt. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Das also wäre das mindeste, was ein Landverein unbedingt leisten sollte. Ebenso dürfte die Veröffentlichung eines solchen Programms agitatorisch und anfeuernd wirken, mit andern Worten, laßt das Interesse der Vereinsmitglieder nicht kalt werden.

Da ist noch die Bibliothekenfrage. Die meisten der Wahlvereine besitzen eine mehr oder weniger kleine Bibliothek, die aber sehr wenig, oft auch gar nicht benützt wird. Auch da wäre manches zu machen, namentlich unter der heranwachsenden Jugend. Auch durch richtige Bücherwahl. Dieselben möglichst in kleinen Formaten, in Broschürenform, oder aber gut illustriert. Diese müßten womöglich in der Versammlung immer aufgelegt, um vom bücherkundigen Bibliothekar regelmäßig empfohlen zu werden. Im Winter müßten sich sogar Leseabende mit Vorleser arangieren lassen. Dieses Feld wird noch viel zu wenig beachtet. Denken wir an die christlichen Jünglings- und Arbeitervereine, in denen die Arbeiter von Jugend auf mit christlicher Lektüre so vollgepfropft werden, daß viele von ihnen für jede andere Propaganda unempfänglich gemacht werden. Und wo wäre jetzt ein Landwahlverein zu finden, dessen Leitung weitsichtig und klug genug wäre, seine kleine Bibliothek außer dem eigenen Gebrauch auch der örtlichen Allgemeinheit zugänglich zu machen, wie es zum Beispiel in England schon so lange besteht? Wollen wir dieses dankbare Feld für ewige Zeiten dem Landpfarrer überlassen, der klug genug ist, sich und seiner Sache ein Opfer zu bringen, wohl wissend, daß dasselbe reiche Früchte zeitigen wird?

L. Knupfer, Ispringen

Winterkälte und Insektenleben.

Die meisten Insekten beweisen eine so energische Lebensfähigkeit und Widerstandskraft gegen die Kälte, daß sie fast ohne jede Erstarrung den Winter überdauern. Manche

Insektenlarven, die kaum einen Millimeter Länge haben, besitzen so viel Lebenskraft, daß sie die ganze kalte Periode ohne Schaden überdauern. Der Entwicklungszustand freilich, in welchem die Insekten überwintern, ist ein sehr verschiedener. Die meisten ausgewachsenen Tiere lernen nur die Sommerfreuden kennen, um zu sterben, sobald der erste Rauhwind die Blätter von den Bäumen schüttelt, aber ihre Nachkommen harren im Ei oder Larvenzustand in geschützten Schlupfwinkeln gut verwahrt des kommenden Frühlings.

Es gibt aber auch zahlreiche Insekten, die nie ganz in unseren Behausungen fehlen und sich auch draußen in der Natur einem aufmerksamen Beobachter oft zeigen. So finden wir in den Küchen oder in Wohnzimmern, welche längere Zeit kalt stehen, noch immer einige von unsern treuesten Stubengenossen, die Fliegen. Auch viele intimere Schmarotzer führen bekanntermaßen ihr beißendes Dasein im Winter ruhig weiter. Die Parasiten der Säugetiere sind vielfach als Puppen an den Haaren ihrer Wirte, z. B. der Schafe und Hirsche, festgeklebt zu finden, und die auf Vögel lebenden Arten bleiben im Winter meist in den Nestern derselben als Puppen liegen. Da nun viele dieser Vögel, wie die Schwalben, ihre alten Nester wieder aufsuchen, so finden auch die oft nicht zum Fliegen fähigen Parasiten im Frühling regelmäßig wieder ihren Tisch gedeckt.

Treten wir an einem klaren Wintermorgen in ein unbewohntes Zimmer, so trifft es sich oft, daß wir an sonnenbeschienenen Fenstern einen Schmetterling, meist Fuchs oder Pfauenauge, lustig umherflattern sehen. Kommen dann wieder trübe kalte Tage, so müssen wir lange suchen, bis wir diesen Wintergast in irgend einer dunkeln Ecke oder am Zweige einer Topfpflanze wiederfinden. Und in welcher Stellung verharrt er dann dort! Mit beiden Hinterbeinen hat er sich festgehakt, zieht die Putzpfoten und das zweite Beinpaar eng an den Leib und hängt in dieser Weise ganz mechanisch mit dem Körper nebst den zusammengelegten Flügeln senkrecht herunter. Seine Stellung ist also ganz ähnlich derjenigen der Fledermäuse, wenn sie schlafen, oder wenn sie ihr Winterquartier bezogen haben. Mit vier scharfen und gebogenen Krallen hält sich das Tier mehrere Monate hindurch ohne die geringste Muskelanstrengung in seiner Ruhelage. Sobald es jedoch Sonnenschein entdeckt, fliegt es ans Fenster, hält Ausschau, ob noch nicht die wärmende Frühlingssonne gekommen ist und nimmt dann wieder geduldig das frühere Versteck ein. Pfuschen wir aus übel angebrachtem Mitleid der Natur ins Handwerk und setzen diesen Wintergast in ein warmes Zimmer, so haucht er bald sein Leben aus.

Ungefähr hundert Arten, also beinahe der dreißigste Teil aller Schmetterlingsarten Deutschlands, pflegen sich im Spätherbst aus ihren Puppen zu entwickeln und den Winter an verborgenen Orten zu verbringen, um dann im Frühjahr für die Fortpflanzung sorgend, ihre Eier an den frisch grünenden Nahrungspflanzen der Raupen abzusetzen. Treten wir hinaus und schauen unter die Dachrinnen und überhängenden Dächer, oder lösen die lockere Rinde der Bäume ab, so finden wir noch weit mehr überwinternde Schmetterlingspuppen-Raupen und -Eier.

Aber auch in den Bächen und Teichen lebt und webt es trotz Frost und Eisdecke. Da finden sich bald ruhig im Schlamme eingewühlt, bald munter unter dem Eise herumschwimmend, die Wasserkäfer. Entfernt man das Eis, so erscheint der Taumel- oder Drehkäfer, der sogleich auf der Wasserfläche seine munteren Bogen zu ziehen beginnt. Nimmt man einen größeren Stein behutsam aus dem Wasser heraus, erblicken wir eine Menge kleiner Röhrchen, die fest angeklebt, in höchst eigentümlicher Weise aus Steinchen, Schnecken und Holzstückchen erbaut sind.

Drückt man eine solche Röhre ein wenig mit dem Finger zusammen, so schaut, allerdings unfreiwillig, am Ende ein häßliches Köpfchen hervor, die Larve der Frühlingsfliege.

Auch die Luft wird an warmen Wintertagen belebt besonders durch einige Mückenarten, die dann im Sonnenschein ihre lustigen Tänze ausüben. Von den verhaßten Stechmücken pflegen nur die Weibchen eine so große Ausdauer zu beweisen, daß ein zur Erhaltung der Gattung vollauf genügender Teil den Winter überdeckt. Da nun die von diesem Weibchen im Frühling erstehenden neuen Generationen sich erst als Larven allmählich entwickeln müssen, so erklärt sich dadurch die Tatsache, daß bis zum Hochsommer vor den blutgierigen Schmarotzern im allgemeinen Ruhe ist.

Es kommt wohl auch vor, daß sich ein Frühlingsbote in seinem Zeitsinne irrt und schon an sonnigen Wintertagen aus seinem geschützten Quartier aufkriecht, besonders dem Maikäfer ergeht es häufig so.

Interessant ist das winterliche Treiben und Tun aller geselligen und überhaupt nestbauenden Insekten, die entweder direkt ihre Jungen aufziehen und wie die Vögel füttern, oder für sie das Futter eintragen und aufspeichern. Einen größeren Schutz gegen Kälte haben diese Tiere schon durch ihre Anhäufung, wodurch sie sich gegenseitig erwärmen. Soll ein solcher Staat den Winter überdauern, so haben die vollkommenen Tiere für sich selbst genug zu sorgen und müssen größere Mengen von Honig aufspeichern, um im Winter davon leben zu können. Deshalb erhält sich in unsern Gegenden von den Bienen nur die Honigbiene, von den übrigen Arten gehen alle vollkommenen Tiere zugrunde. Dagegen sterben bei den Wespen, die kein Futter für die kalte Jahreszeit eintragen, sondern mit sorglosem Sinne nur immer der Gegenwart leben, im Spätherbst alle Arbeiter und Männchen ab und es überwintern nur die Weibchen im Zustande des Winterschlafes im Neste oder an andern geschützten Orten. Infolgedessen ist bei den Wespen die Individuenzahl im Frühjahr sehr gering und wächst erst gegen den Herbst hin.

Ein merkwürdiges Leben führen die Ameisen im Winter. In ihrem Baue befinden sich während der kalten Jahreszeit Weibchen und Arbeiter und oft auch Eier und Larven, nur keine Männchen, da diese im Sommer gleich nach dem Hochzeitsflug absterben. Als Nahrung suchen sich diese Ameisen allerhand tierische Abfälle. Treten sehr kalte Tage ein, dann schmiegen sich alle Bewohner zu einem sehr dichten Ballen zusammen und verfallen in Erstarrung. Sobald es aber wieder milder wird, erscheinen sie in Haus und Heide als beunruhigende Gesellschaft.

Es gibt aber auch mehrere Arten von Insekten, die für die Kälte fast gar nicht empfindlich sind. Die Poduren oder Springschwänze leben den ganzen Winter hindurch unter Steinen und Moos oft in zahlreicher munterer Gesellschaft. Diejenigen Insekten, welche am liebsten die Schneedecke zu ihren Spaziergängen wählen und mit ihren langen Beinen gravitätisch über die von der Sonne beschienenen eisigen Gefilde streifen, kapseln sich, wie der Gletschergast, gerade während der trockenen Sommerszeit als Larven ein, führen also eine Lebensweise, die derjenigen aller andern Insekten vollständig entgegengesetzt ist.

Der Winter bedeutet also gerade für die zarteste Tierwelt keineswegs Tod und Erstarrung, wie allgemein geglaubt wird.

Landgrebe.

Dampf-Lastwagen.

Im folgenden sei ein interessantes Kapitel aus der Automobiltechnik behandelt. Bei dem Wort „Automobil" denkt heute wohl ein jeder sofort an den mittels Benzinmotors betriebenen Sport- und Luxuswagen, aber mit Unrecht; denn dieses Wort soll eigentlich nur allgemein die Tatsache bezeichnen, daß dasjenige Gefährt, worauf es sich bezieht, von allein, mit eigener Kraft, sich zu bewegen vermag. Dabei ist es ganz gleichgiltig, durch welche Mittel sich das Fahrzeug vorwärts arbeitet, ob mit Benzin-, Dampf- oder Elektromotoren. Eine ausführliche Beschreibung der Luxuswagen wäre für uns auch von wenig Interesse, wir wollen ein vielmals nützlicheres Fahrzeug betrachten, den Automobil-Lastwagen, und zwar dessen neueres, in manchem technisch vorteilhafteres System mit Dampfbetrieb. Dieser hat sicherlich den Reiz der Eigenartigkeit, denn die Automobil-Lastwagen, die man hin und wieder zur Beförderung verschiedener Güterstücke schauen kann, sind, in der Konstruktion ähnlich den Luxuswagen, mit Benzinmotoren ausgerüstet.

Merkwürdig ist es, wie sich bedeutende Erfindungen mitunter entwickeln, denn der Dampf-Automobil-Lastwagen ist eigentlich sehr alt, er bildete in früheren Zeiten den Ausgangspunkt für sämtliche Fahrzeuge, die Lasten mittels Maschinenkraft besser als Pferde fortbewegen, sowohl der Eisenbahnen, als auch der heutigen Automobile. Schon 1769, lange vor George Stephensons Lokomotivenbau, unternahm der Franzose Cugnot Experimente mit einem Fahrzeug, das als wirklicher Dampfwagen ohne Geleise im Sinne mit einem der heutigen Automobil-Lastwagen übereinstimmte. Es sollte auch einem solchen Zweck nutzbar gemacht werden, nämlich dem Transport von Kriegsmaterial; das Gefährt bestand aus einem ziemlich schwerfälligen, dreirädrigen Karren, der vor der Vorderachse einen kugelförmigen Kessel trug. Daneben arbeitete eine von Cugnot erfundene einfache Dampfmaschine auf das Vorderrad des Wagens, so daß dieser vorwärts fuhr und stündlich ungefähr 4 Kilometer zurücklegte. Verbleiben wir ein wenig bei der geschichtlichen Entwicklung dieser Art von Fahrzeugen.

In jener Zeit galt es noch als Problem, sogen. Hochdruckmaschinen zu fertigen, um zu einer fahrenden Dampfmaschine zu gelangen. Die damaligen von Watt stammenden Dampfmaschinen eigneten sich nicht dazu, weil sie nur eine ganz niedrige Dampfspannung, 1 oder höchstens 2 Atmosphären, im Kessel erforderten und den verbrauchten Dampf darnach in einen Kondensator führten, wo er durch große Mengen kalten Wassers niedergeschlagen wurde. Im Kondensator entstand damit ein luftverdünnter Raum, der mit seiner Saugkraft die Druckwirkung des Kessels unterstützte. Bei einer fahrenden Dampfmaschine mußte man diese Unterstützung entbehren, weil die Manipulation mit beträchtlichen Wassermengen zu umständlich gewesen wäre. Deshalb mußte man die Spannung im Kessel so hoch wählen, daß er auch ohne Kondensator die nötige Arbeitsgewalt besaß. Wegen dieses Umstandes nannte man die ursprünglichen Dampfmaschinen Niederdruck-, die andere ohne Kondensator Hochdruckmaschine. Um die Arbeitsgewalt des Dampfes im letzten Falle zu erhöhen, empfahl damals ein amerikanischer Maschinenbauer Evans, den Dampfdruck des Kessels soweit als möglich zu steigern und, um dem Kessel die nötige Widerstandsfähigkeit zu verleihen, zu dessen Herstellung anstatt des unsicheren und wenig praktischen Gußeisens lieber Schmiedeeisen zu verwenden. Auch heizte man damals nur durch ein außerhalb des Kessels liegendes Feuer; schon von Evans ging der Gedanke aus, die Wärme dadurch besser zum Kochen des Wassers zu verwerten, daß man es hinein in den Kessel legte, und zwar in ein die Länge eines wagerechten zylindrischen Kessels durchziehendes Flammrohr von genügender Weite, das vorn Feuertür, Rost und Aschenfall enthielt, hinten in den Kamin mündete und dabei von allen Seiten vom Kesselwasser umspült wurde.

Einer der ersten erfolgreichen Erfinder auf diesem Gebiete der Hochdruck-Dampfmaschinen und Dampfwagen scheint der Engländer Trevithik am Anfang des 19. Jahrhunderts gewesen zu sein. Er benutzte ebenfalls einen horizontalen Flammrohrkessel, denn diese Bauart bot ja dafür Gewähr, daß man auch in einem, auf einem Wagen montierten Kessel genügende Dampfmengen erzeugen und damit eine Dampfmaschine speisen konnte, die leistungsfähig genug war, größere Lasten mit einer gewissen Geschwindigkeit fortzuziehen. Wir finden eine von Trevithik ersonnene Dampfdroschke, die allerdings einen sonderbaren Eindruck macht. Ein auf zwei sehr großen Hinterrädern ruhender eiserner Rahmen trug ganz oben, vielleicht zwei Meter über dem Erdboden, den Kutschkasten, unter diesem einen horizontalen Flammrohrkessel und eine Dampfmaschine, bei der der vom Dampf hin- und hergetriebene Kolben mittelst Gestänge seine Kraft auf eine wagerechte Achse mit großem seitlichen Schwungrad mitteilte und von da durch eine Zahnradübersetzung auf die Wagenachse der Hinterräder. Das vordere einzelne Rad, unter dem Führersitz, diente zur Lenkung. Dann aber kam Trevithik auf die Idee, die einzelnen Maschinenteile unter Weglassung des Kutschkastens größer und besser auszugestalten, er schuf den Grundtypus der Straßenlokomotiven. Sein Fahrzeug arbeitete schon nützlich, es konnte Erzwagen schleppen, aber der Erfinder sah ein, daß es besser gehen mußte, wenn man Lokomotive und Wagenzug auf die glatten Eisenschienen der damals von Pferden gezogenen Industriebahnen setzte. Dieser Weg führte zu den Eisenbahnen, die von späteren Erfindern, vor allem Stephenson, zu gewaltiger Bedeutung vervollkommnet wurden.

Aber bereits um die Mitte des 19. Jahrhunderts lernte man eine Eigenschaft der Eisenbahn allmählich als Mangel empfinden: die große Dampflokomotive, die eine Reihe schwerer Wagen geschwind hinter sich nachzog, blieb an den vorhandenen Schienenweg gefesselt. So wandte man sich in England wieder dem Bau von kleineren Lokomotiven zu, die mit breiten Rädern auf jeder halbwegs festen, beliebigen Straße fahren und einen Zug gewöhnlicher Lastwagen fortbewegen konnten. Auch damit befaßte man sich in England, später in Frankreich, einen einzelnen Wagen selbst, der Personen und Lasten trug, mit Dampfkessel und Maschine auszustatten — das früher angewandte Prinzip — womit also der Dampf-Lastwagen wieder erreicht war. Doch diese Ausstattung eines Lastwagens ist schwieriger, als es auf den ersten Blick scheint; die Lokomotive hat lediglich den Zweck, sich fortzubewegen, der Dampf-Lastwagen jedoch soll sich außerdem gleichzeitig mit der gewünschten Nutzlast beladen und auch lenken lassen. Um alledem gerecht zu werden, mußte man die einzelnen Organe des maschinellen Betriebes an dem Fahrzeug verteilen. Zunächst die Lenkung, die man dadurch bewerkstelligte, daß man das Gestell der beiden Vorderräder vom Führersitz aus drehbar einrichtete. Weniger einfach war die Anbringung des Dampfkessels und dessen Bauart. Bei einem Dampf-Lastwagen muß ja der größere Raum für die Last reserviert bleiben, deshalb durfte der Kessel nicht umfangreich und schwer sein, mußt indes die erforderlichen Dampfmengen liefern können.

Hier verwandte man nun eine Dampfkesselart, die bereits die günstigen Erfolge der Stephensonschen Eisenbahn-Lokomotiven verursachte. Dort benötigte man wegen der höheren Maschinenleistung tüchtige Dampfmengen und, um diese zu schaffen, hätte ein Flammrohrkessel viel zu groß und schwer sein müssen. Man rüstete dacum einen Kessel mit vielen geraden Rohren aus, die, vielmals enger als das Flammrohr, den Innenraum in parallelen Schichten durchzogen und vorn in einen besonderen Feuerbehälter, hinten im Kamin mündeten. So leiteten sie inwendig die heißen Feuergase, außen im Kesselraum siedete das Wasser, infolge der vielfachen Durchhitzung entwickelte auch ein Kessel von geringerem Umfange eine hohe Dampfmenge. Dasselbe „Heizrohr"-Kesselsystem wandte man ebenfalls für Dampf-Lastwagen an, nur installierte man den Kessel, mit Rücksicht auf den beschränkten Raum, samt seinem Feuerbehälter und seinen Rohren in kleiner Gestalt senkrecht auf das Fahrzeug. Der Feuerbehälter befand sich unten, der Wasserraum des Kessels mit den Heizrohren oben und darüber ein kurzes Kaminrohr.

Anders als bei den Lokomotiven war auch der motorische Antrieb. Während man bei diesen schon frühzeitig dazu überging, die vom Kolben der Maschine aus hin- und herlaufenden Gestänge auf Kurbeln greifen zu lassen, die direkt unten an den großen Rädern befestigt wurden, so daß jedes Triebrad auch Schwungrad war, konnte man am Dampf-Lastwagen auf eine besondere Dampfmaschine mit speziellem Schwungrad nicht verzichten. Durch ein mechanisches Getriebe wurde dann die Bewegung den Wagenrädern übermittelt. Diese Anordnung war nötig, um mit der lebendigen Kraft des gesonderten Schwungrades dem Gang des Fahrzeuges trotz der Rauheit der Straßen eine gewisse Gleichmäßigkeit zu geben. Die Ventile zur Betätigung der Dampfmaschine waren gleichfalls auf dem Führersitz angebracht.

(Schluß folgt.)

Radwanderfahrt in die Schweiz und ans Mittelmeer.

In der letzten Monatsversammlung des Gewerbevereins Karlsruhe sprachen die Herren Lithograph R. Glockner und Rechnungsrat Fr. Schneider über ihre Radwanderfahrt vom Genfer See in die Grande Chartreuse und durchs Rhonetal ans Mittelmeer unter gleichzeitiger Vorführung von über 120 prächtigen Lichtbildern, von denen die Mehrzahl farbig behandelt waren. Im ersten Teil des Vortrags schilderte Herr Glockner in unterhaltsamer Weise seine Reise nach Genf und seinen Aufenthalt in dieser Stadt. Die Anregung des Herrn Glockner, im heutigen Geographieunterricht dadurch Wandel zu schaffen, daß an Stelle der althergebrachten Lehrmethode, die oft ganz falsche Vorstellungen über geographische Verhältnisse erzeuge, die Vorführung von Lichtbildern über ganze Flußtäler und Landschaften trete, wurden durch die Darbietungen des Abends wohl begründet.

Ueber die eigentliche Reise von Genf aus sprach in fesselnder Weise Herr Rechnungsrat Fr. Schneider. Die Lichtbilder führte Herr Dolletscheck vor. Es war für die Zuhörer eine genußreiche Reise, die sie im Geiste mitmachen durften. In Genf wurden rasch die Sehenswürdigkeiten besichtigt, wobei das Braunschweig-Denkmal besonders auffiel. Von hier ging es in rascher Fahrt

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg