

Belastete Kinder.

Zu den bitteren Weigaben unserer modernen Weltkenntnis gehört es, daß wir unsere Kinder mit viel mehr Sorge und Angst betrachten, als unsere Vorfahren es thaten. Daß unser Same werde wie der Sand am Meer, ist unser Ehrgeiz durchaus nicht; wir beagnügen uns gern mit wenigen Kindern, und wir bilden uns nicht ein, daß diese uns den größten Dank schon deshalb schulbig seien, weil wir sie in's Leben riefen. Nicht wenige Mütter und Väter sind sich dieser Dinge nicht bewußt, sondern sie sind sich im Gegenteil ein schlechtes Gewissen ihren Kindern gegenüber, entweder weil sie das Leben an sich für nichts Wünschenswertes halten oder aber, weil gerade sie ihren Kindern nicht die nötigen Kräfte für den späteren Kampf des Daseins mitgeben konnten. Viele von uns fühlen sich in ihrem Nebenleben nicht normal oder geradezu krank; sie sind überzeugt, daß sie von ihren Eltern oder Großeltern schlechte Anlagen geerbt oder daß sie durch eine verkehrte Lebensweise solche erworben haben. Dürfen sie Kinder haben, und wenn solche bereits da sind, wie sind diese armen, belasteten Kinder vor traurigem Schicksal zu beschützen?

Wer sich viel mit der Trunksucht beschäftigt hat, weiß, daß ein sehr großer Teil der verachteten „Trunkenbolde“ auf solche erbliche Belastung von Eltern oder Großeltern beruht, die zu frühem oder zu spätem Tode führten, und er weiß zweitens, daß die Frauen von Trinkerinnen und auch diese selbst oft in großer Angst wegen ihrer Kinder leben. Daß sich Trunksucht als solche vererbt, ist zwar sehr selten. Aber die Trunksucht tritt bei den Kindern als Belastung anderer Art auf: als Epilepsie, Geisteskrankheit, Phobien, Hysterie, Taubstummheit, hochgradige Nervosität u. dergl. Es liegt deshalb die Folgerung sehr nahe, daß Trinker keine Kinder haben sollten. Ebenso möchte man bei manchen anderen Kranken oder kranken Menschen die Übertragung ihrer Schwächen auf ein neues Geschlecht verhindern sehen, und es ist wohl begreiflich, daß man solche Vorbeugung zukünftiger Entartung zu den großen Aufgaben einer zukünftigen sozialen Gesetzgebung zu rechnen begonnen hat.

Aber wo die belasteten Kinder einmal da sind, was ist da den Eltern zu rathen? Erstens, daß sie den Fall auch nicht zu tragisch nehmen sollen. Denn Kinder, die von Haus aus weich und schwach sind, haben gerade darin einen Schutz. Während die robusten im Wohlgefühl ihrer Kraft auf ihre Gesundheit loszugehen und dadurch schließlich zu Fall kommen, halten sich die Schwachen vorsichtig zurück. Daß gerade die schwächlichen Kinder oft siebzehnjährig Jahre alt werden und Großes leisten, ist bekannt; Rant ist eins der vielen Beispiele. Neben der Degeneration ist auch behändig eine Regeneration am Werke, sonst müßten ja z. B. die Deutschen und ihre Nachbarn längst an der Trunksucht zu Grunde gegangen sein. Speziell beim Alkohol zeigt sich der Genußmittel der Natur häufig dadurch, daß die Kinder von Trinkern das alkoholische Getränk verabscheuen und es auch in kleinen Mengen nicht ertragen; folglich Wunde der Natur muß man dann folgen. Ein weiterer Trost ist, daß gerade solche belasteten Kinder oft der Menschheit die größten Dienste leisten; sie werden eben keine Philister, sondern ragen oft als Genies über die normalen Herdenhüter hervor. Westhofen war der Sohn eines Trinkers, der Märchenbücher übersetzte, an dessen Dichtungen sich jedes Jahr Tausende von Kindern und Erwachsenen erfreuen, hatte einen geisteskranken Großvater, einen geisteskranken Vater und eine trunksüchtige Mutter. Daß unter den größten Meerführern und anderen berühmten Seefahrern sich mehrere Epileptiker finden, also belastete Kinder, ist bekannt; auch unsere Fürsten sind zu einem leichten großen Theile infolge der thörichten Inzucht erblich belastet.

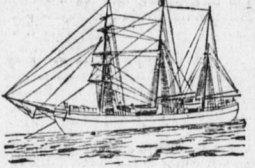
Einen zweiten Grund, weshalb man die Belastung nicht zu tragisch nehmen darf, hat Professor Czerny genannt. Wir schaden den Kindern durch unsere Angst. Durch das beständige Beobachten ihres Aussehens und aller ihrer Körperfunktionen, durch das häufige Befragen des Arztes, durch die Anwendung dieser und jener Kur, durch Abtätigungsprozeduren, „kräftige Kost“ und Arzneigenüsse nehmen wir schließlich den Kindern ihre kindliche Sorglosigkeit und Unbefangenheit; wir lehren sie, auf alle kleinen Uebel acht zu haben, sich für krank und schwach zu halten, d. h. wir machen sie melancholisch und nervös. Wenn sie Eltern nicht schon so thöricht sind sie von anderen Kindern abzuschließen, so halten sie selber sich fern von den Spielen und Wagnissen der Altersgenossen. Die besorgten Eltern fürchten sich immer so sehr vor ansteckenden Krankheiten. Sie sollten wissen, daß es auch eine ansteckende Gesundheit gibt, und daß gerade nervöse belastete Kinder dieser gesunden Anstaltuna so viel wie möglich ausgelehrt werden müssen. Im Verkehre mit gleichaltrigen, nicht erheblich älteren Kindern, im harmlosen Spielen und Tollen müssen belastete Kinder zu den unbedeutendsten Ueberzeugungen gelangen, daß sie nichts Besonderes sind, daß sie dasselbe leisten können, wie andere auch; bei diesem Lachen und Laufen wachsen die gesunden Triebe in ihnen, während dabei unter den sorgenvollen Blicken der Mutter das Kranke gepflegt wird.

Da das Kind der beste Gesellschafter der Kinder ist, so sind alle „einzig“ Kinder zu bebauern. Selbst, wenn sie von Haus aus die allergefährlichsten sind, leiden sie darunter, daß die Eltern sich viel zu viel mit ihnen abgeben, daß die Eltern sie verpäppeln und verweichlichen. Und wenn die Eltern auch ganz

vernünftig wären, so würde das Kind doch darunter leiden, daß es immer erwachsene copiert, daß es zu frühzeitigem Denken und Handeln kommt. Für belastete Kinder ist die Gefahr viel größer. Nach Czernys Erfahrungen bilden unter den Kindern, die wegen funktioneller Erkrankungen des Nervensystems in ärztliche Behandlung kommen, jene einen auffallend großen Prozentsatz, die mit oder ohne Rücksicht ihrer Eltern ohne Geschwister geblieben sind. Er rath deshalb den Vätern an, die Eltern auf die Gefahr des einzigen Kindes aufmerksam zu machen.

Zur Südpol-Forschung.

Anfang August wird die Ausreise der deutschen Südpol-Expedition erfolgen, für deren Ausrüstung die Mittel im Reichshaushalts-Etat für 1899 bewilligt wurden. Das Expeditionsschiff, welches auf der Donau-West in Kiel gebaut wurde, ist als Dreimast-Schoner getauft und aus Holz hergestellt. Holzene Schiffe haben sich zur Fahrt im Eise am besten bewährt. Das Schiff hat nicht die durch die nordpolaren Eispressungen gebotene abgeflachte Form von Hansens „Fram“, weil sie für schwere See nicht besonders geeignet ist. Um gegen Eispressungen Widerstand zu leisten, ist das neue Schiff durch starke innere Holzabstärkungen und durch dreifache Beplattung mit Eisen-, Zink- und Greenhart-Holz befestigt. Die Dicke der Schiffswand beträgt drei Viertel Meter. Das Fahrzeug ist bei einer Wasserdrängung von 1450 Tonnen 51,25 Meter lang, 11,10 Meter breit und geht 4,80 Meter tief. Hansens „Fram“ war 39 Meter lang und war nur 800 Tonnen groß. Eine dreifache Expansionsmaschine giebt dem neuen Schiff eine Fahrgeschwindigkeit von 7 Seemeilen in der Stunde. Re-



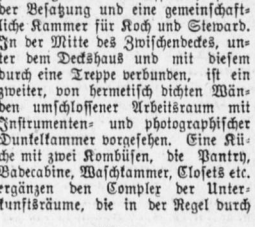
Das Expeditionsschiff.

schon wichtige oceanographische Aufgaben zu lösen sind. Von Kapstadt geht die Fahrt nach den Kerguelen, auf denen zwei Teilnehmer, nämlich der Pfaffler Dr. Karl Luyten und der Biologe Dr. Carl Ewert, zurückbleiben, um ein Jahr hindurch erdmagnetische und meteorologische Beobachtungen anzustellen. Diese an einem festen Punkte angestellten Beobachtungen werden für die Beobachtungen der Hauptexpedition eine wichtige Ergänzung bilden. Am Anfang December 1901 will die Hauptexpedition die Kerguelen verlassen, um die südlich des Atlantischen und Indischen Ozeans gelegenen Theile des Eismeeres, ihr eigentliches Arbeitsgebiet, aufzusuchen. Sie hofft, falls es die Eisverhältnisse erlauben, etwa an der Westseite des von Hof im Osten befahrenen Victorialandes ein Land zu finden, wo sie überwintern kann. Dort würde sie eine Station anlegen und ein Jahr lang physikalische und biologische Arbeiten ausführen. Schlitzenreisen könnten von dort aus einzelne Theilnehmer weiter nach Süden gegen den Erdbol hin führen, ebenso gegen den magnetischen Südpol hin, dessen Lage noch sehr unbestimmt ist, aber auf dem Victorialande vermutet wird. Nach der Überwinterung würde die Fahrt nach Westen weiter fortgesetzt werden und zwar, wenn möglich, südsüdlich nach dem Weddellmeer, um von dort über Süd-Georgien und Tristan da Cunha heimzukehren. Der Plan kann im Laufe zweier Jahre durchgeführt sein; doch versteht sich die Expedition mit Vorräthen für drei Jahre.



Capt. Ruser.

ben elektrischem Licht erhält das Schiff auch Dampfheizung. Ruder und Schraube können durch einen Kraken an Deck genommen werden. Außer 5 gewöhnlichen Booten wird ein eigenes Naphtaboot mitgeführt werden, das 15-20 Personen oder 2500 Kilogramm tragen kann. Erwähnt seien ferner ein Fesselballon nebst den zur Füllung erforderlichen Geräten, ein zur Rechen der beleuchteten Scheinwerfer und eine Windmühle, welche die Reife nicht unter Dampf hindern, die Dynamomaschine antreiben soll. Das Dorschel, in dessen Mitte ein Dachhaus als Observatorium für die wissenschaftlichen Mitglieder der Expedition dient, ist am Bug mit einer Bed. am Heck mit einer Campagne überbaut, welche 1,5 Meter hoch, als Stallung für die 50 mitzuführenden Polarhunde beim, als Proviantraum für dieselben bestimmt sind. Sämtliche Wohnräume für die an der Expedition beteiligten Personen liegen im Zwischendeck zwischen dem hinteren Maschinenhaus und dem vorderen Kohlenkute. An den Wandungen liegen die Einzelkammern für die theilnehmenden Gelehrten und die Officiere, darunter zwei größere Cabinen für den Leiter der Expedition und den Schiffsführer, ferner zwei Wohnräume für je 10 Leute der Mannschaft, die Messen für Mitglieder und Officiere, sowie der Bekleidung und eine gemeinschaftliche Kammer für Koch und Steward. In der Mitte des Zwischendecks, unter dem Deckhaus und mit diesem durch eine Treppe verbunden, ist ein zweiter, von hermetisch dichten Wänden umschlossener Arbeitsraum mit Instrumenten- und photographischer Dunkelkammer vorgesehen. Eine Küche mit zwei Kaminöfen, die Pantry, Wabecabine, Waschkammer, Closets etc. ergänzen den Complex der Unterkunftsräume, die in der Regel durch



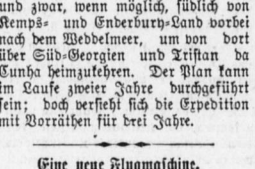
Das Flugrad.

den ist, will Remethy durch einfaches Neigen des Körpers den Schwerpunkt des Ganzen im Luftbereich nach vor-, rück- oder seitwärts verlegen und dadurch dem Apparat eine auf- oder absteigende Richtung, unter Umständen auch verbunden mit Drehbewegungen, geben. Hierdurch will er gewissermaßen den Schwefelzug zu ihren Bewegungen veranlassen, auf den Flugradfahrer übertragen, der bei diesem Apparat instinktiv sofort die erforderliche Neigung des Körpers annehmen wird, ohne erst Helix, Schrauben oder Balancegegendichte verstehen zu müssen. Die Flügelspannweite beträgt über 8 Meter, die Flügelfläche 18 Quadratmeter bei einem Totalgewicht von etwa 140 Kilogramm. Auf 1 Quadratmeter Flügelfläche entfallen daher etwa 8 Kilogramm zu tragendes Gewicht, ein Verhältnis, wie es bei vielen Vögeln thafächlich vorkommt. Die Stellung der Flügel hat Remethy den leichtgelegenen Flügel der Schwärme beim Schwefelzug nachgebildet.

— Erlich belastet. Uhrmacher: „Denken Sie sich nur, ist mit meine jüngste Tochter mit einem meiner Schwestern dabongegangen.“ — Kunde: „Da haben Sie sie jedenfalls nicht gut aufgezogen, daher ist sie zu früh abgekauen.“

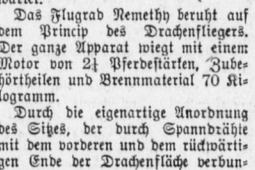
Automobilwesen in Paris.

Schon gelegentlich der Weltausstellung 1900 konnte man sich von den bemerkenswerthen Fortschritten des französischen Automobilwesens überzeugen. Daß sich die Franzosen und hauptsächlich ihre Metropole dieses Sports mehr als andere Völker bemächtigen, beruht auf dem Umfange, daß in Paris mehr als anderswo Geld für Luxus und Vergnügen ausgegeben wird. Paris ist der Sammelpunkt der internationalen Geldaristokratie. Nur hier konnte der kostspielige Automobilsport einen lebenskräftigen Boden finden. Auf seine praktische Seite haben die Franzosen noch nicht allzu viel Zeit und Geist verwendet, obgleich man neuerdings neben der Anzahl von Luxusautomobilen auch vereinzelte, für den Handelsverkehr bestimmte „Selbstgefährte“ in den Straßen der französischen Hauptstadt zu sehen bekommt. Vorerst inebst scheint der französische Automobilsport zu stagnieren zu bleiben, und es ist fraglich, ob ihm andere Nationen den Rang streitig machen werden. Bei der letzten großen internationalen „epreuve“ dieser Art wenigstens trugen sie wieder zweifelhafte Siege davon. Bei der diesjährigen Weltfahrt Paris-Bordeaux leisteten sie ganz Außergewöhnliches. Ein französisches Mor-



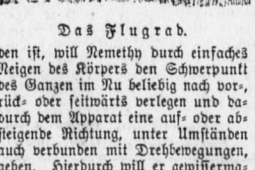
Elektrische Spritze.

Automobil war Erstes. Es hatte die 555,5 Kilometer lange Strecke in 82 Stunden zurückgelegt oder war, wenn man die Verlangsamung des Tempos in den berührten Ortschaften in Rechnung stellt, mit einer Geschwindigkeit von 83,7 Kilometer in der Stunde, also mit dem Rapide - Eisenbahnzug um die Wette gefahren. Die gewöhnlichen Schnellzüge brauchen von Paris nach Bordeaux über 10 Stunden. Zu den praktischen Eigenschaften des französischen Automobilwesens werden in kurzer Zeit die Pariser Feuerwehrautomobile gehören, mit denen man bedeutende Erfolge zu machen hofft. Denn die Feuerwehre kostet der französischen Hauptstadt ziemlich viel Geld. Die Sapeurs-Compagnie ist ein wirkliches Infanterie-Regiment, das der Stadt Paris von Kriegsminister geleitet ist und von ersterer vollkommen bezahlt wird. Es hat einen Effectivbestand von etwa 1700 Mann, die zwei Bataillone von je sechs Compagnien bilden und von einem Oberst befehligt sind. Das jetzige Wagenmaterial besteht in drei Hauptkategorien: 1. Wagen mit dem sogenannten „materiel de premier secours“, als da sind Schläuche, Haden, Sicherheitslampen, wasserdichte Kleidungsstücke, Haden u. f. w., sowie zwei Handlenketten und eine Ausziehhose (Coulissen) Leiter. Er ist wie alle anderen zweispännig und faßt 17 Mann. 2. Wagen mit der großen Rettungsleiter, die vollkommen ausgezogen, 28 Meter lang ist, so daß sie auch in die obersten Etagen der höchsten Pariser Häuser hinaufreicht. 3. Wagen mit der Dampfspritze, die in einer Minute 1200 Liter, mittels eines 40 Meter langen, horizontalen oder 32 Meter hohen, verticalen Strahles verpumpt — wenn die Wasserleitung nicht versagt! Die neue Automobilspritze wird nicht mehr mit Dampf, sondern durch Elektrizität betrieben. Unter dem Wagenkasten ist ein Accumulator mit einer Capacität von 180 Ampere - Stunden und einer Kraft von 100 bis 110 Volt angebracht. Der Accumulator bedient eine Dynamo, die gleichzeitig als Motor und zum Betrieb der Spritze Verwendung findet. Das 3000 Kilogr. schwere Fahrzeug legt durchschnittlich



St. Theobaldsthor.

22 Kilometer in der Stunde zurück, was nicht mehr als 60 bis 80 Ampere benötigt werden; 60 Kilometer können zurückgelegt werden, eine Neuaufladung des Accumulators notwendig ist. Die elektrische Spritze führt 400 Kilogramm Wasser mit sich, die fünf Minuten einen ausreichenden Wasserstrahl unterhalten, was gegenüber dem alten System einen großen Zeitgewinn bedeutet. Auf einer Haspel sind 40 Meter wassergefüllten Schlauches aufgerollt. Im Kasten unter dem Vorderboden sind Referreschläuche und ein Duzend Glühlampen untergebracht; letztere finden während der Nacht, hauptsächlich aber beim Eindringen in von Rauch angefüllte Räume Verwendung. Zwischen dem Feuerignal und der Wasserleitung sind elektrische Spritze verlegen nur 10 bis 15 Sekunden, während die bisherige Pferdebespannung immerhin mindestens 80 Sekunden in Anspruch nahm. Die vier Bedienungsmann-



St. Theobaldsthor.

schaffen der elektrischen Spritze haben bei Tag und bei Nacht neben ihrer Löschmaschine in Bereitschaft zu stehen. Da zu dem vollständigen Ausrüstung außer der Spritze noch ein Ge-

Wagen mit Leiter.

rätswagen und große mechanische Schiebeleiter gehören, so waren auch die beiden zuletzt genannten Wagen mit elektrischen Motoren auszustatten. Die Einführung des Automobils in die Pariser Feuerwehre ist ein Werk des Commandanten Quilquin und des Kapitäns Corbier.



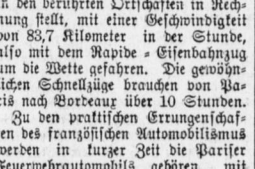
Wagen mit Leiter.

Seitdem die Stadt Metz wieder mit dem Deutschen Reich verbunden ist, hat sich an dem Bilde der alten Moselfeste manche Veränderung vollzogen, die in gleichem Maße auf Verbesserung der gesundheitlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse wie auf zeitgemäße Verschönerungen hinstrebt. Ein Bild auf die altbewährte, aber in den letzten Jahrzehnten arg vernachlässigte Kathedrale, ein Gang nach den verbleibenden Thoren, deren den Verkehre besonders führende äußere Poternen bereits vor acht Jahren fielen, genügen allein, um sich davon zu überzeugen. Nachdem aber die Schließung der ganzen Süds- und Ostumwallung der



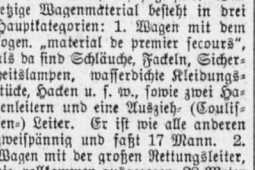
Wagen mit Leiter.

Stadtbefestigung und zum Theil schon in Angriff genommen worden ist, sind die Lage einer Anzahl von Bauwerken und Anlagen geistigt, von denen einige besonders interessante hier im Bilde erscheinen. Am bestansten davon ist das Prinz Friedrich Karl-Thor, durch das die meisten der mit der Bahn ankommenden Besucher die Stadt betreten. Es ist ein seitlang genudenes, aber schon ausgeführtes Gebäude, das 1851-52 an Stelle der früheren Porte Serpenoise errichtet wurde. An letztere knüpfen sich aus den Kriegsgeschichten des fünfzehnten und sechzehnten Jahrhunderts einige geschichtliche Erinnerungen, die in zwei an der entfernsten äußeren Poterne angebrachten Inschriften nachgehalten wurden. Die eine derselben lautet:



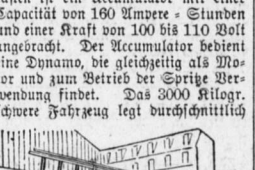
St. Theobaldsthor.

St. Theobaldsthor. das am 8. April 1473 an diesem Thor die durch den Herzog Nikolaus von Lothringen überumpelte Stadt durch den Wälder Harlele gerettet worden sei. Die andre Inschrift bezieht sich auf die Belagerung der Stadt durch Kaiser Karl V. im Jahre 1552 und meldet, daß am 28. November des genannten Jahres bei diesem Thor der Hauptangriff des Gegners durch den Herzog von Guise abgeschlagen wurde. Die angeführten Thatsachen sind indes nicht historisch beglaubigt. Unfre Ansicht zeigt das Thor von der äußeren (Waldhof-)Seite.



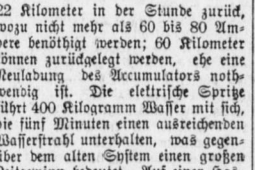
St. Theobaldsthor.

Unfre Ansicht zeigt das Thor von der äußeren (Waldhof-)Seite. Untere zweite Abbildung veranschaulicht das St. Theobaldsthor, das um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts durch den damaligen Gouverneur der Stadt, Marschall von Belleisle, errichtet wurde. In der Zeit der großen Revolution hatte man an dem im Stile eines römischen Triumphbogens errichteten Thor an Stelle des Vorkriegsbauens ein Schild mit dem aaltischen Sabn anaerbracht.



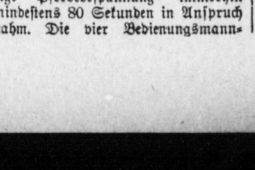
St. Theobaldsthor.

„Herr Schwammerl, Ihnen kann ich nicht mehr helfen.“ — „So?!... Und wenn ich das Biertrinken aufgäbe?“ — „Selbst dann nicht!“ — „Gott sei Dank, dann brauch' ich es also nicht aufzugeben!“



Der trankte Trinker.

„Herr Schwammerl, Ihnen kann ich nicht mehr helfen.“ — „So?!... Und wenn ich das Biertrinken aufgäbe?“ — „Selbst dann nicht!“ — „Gott sei Dank, dann brauch' ich es also nicht aufzugeben!“



Der trankte Trinker.

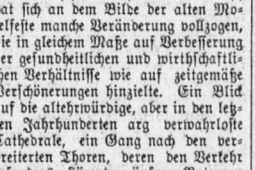
Untrüglicher Beweis.

„... Ist es Ihnen mit Ihrer Neigung zu mir auch wirklich ernst? Aber ich bitte Sie, Fräulein, wie würde ich sonst auf meine neuen Hosen Inteen?“



Untrüglicher Beweis.

„Im ersten Sätzen.“



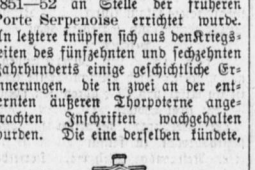
Untrüglicher Beweis.

„Die reiche Braut.“



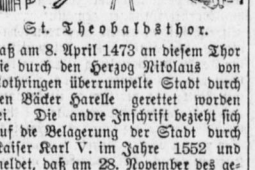
Die reiche Braut.

„Schöne Erinnerung.“



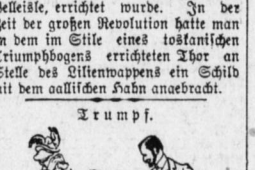
Schöne Erinnerung.

„Der trankte Trinker.“



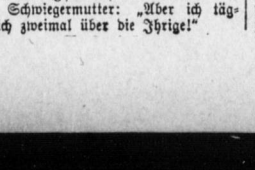
Der trankte Trinker.

„Die Bier-Revi.“



Die Bier-Revi.

„Vorichtig.“



Vorichtig.

Was aller Brauch.

„Wenn 's Danerl a' Pfiser Vom Rosenstrauch brodt, So heßt sie 's in's Mieder, Daß 's leucht und daß 's lodt.“



Was aller Brauch.

„Der Herr'n in der Stadt b'rinn'...“



Der Herr'n in der Stadt b'rinn'.

„Kum mög'lich!“



Kum mög'lich!

„Ländliche Citelleit.“



Ländliche Citelleit.

„Devot.“



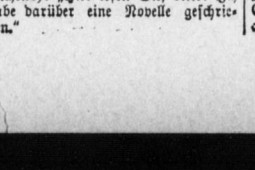
Devot.

„Ein Zeitind.“



Ein Zeitind.

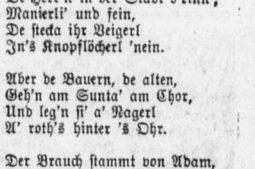
„Hausfrau: Weshalb sind Sie denn so rasch von Ihrer vorigen Herrschaft weg?“



Hausfrau.

Trumpf.

„Schwiegerjohn: Ich werde nie wieder über Ihre Schwelle treten!“



Trumpf.

„Schwiegermutter: Aber ich tägl'ich zweimal über die Ihrige!“



Trumpf.

„Hausfrau: Weshalb sind Sie denn so rasch von Ihrer vorigen Herrschaft weg?“



Hausfrau.

„Zimmermädchen (eine Zeitung überreichend): Hier lesen Sie, bitte! Ich habe darüber eine Novelle geschrieben.“



Zimmermädchen.

„Parador. Unterofficier zu einem Soldaten, der seine Menage einnimmt: Ja, ja — beim Essen, da stellen Sie Ihren Mann. Sie scheinen überhaupt nichts anderes im Kopfe zu haben, als Ihren Bauch.“



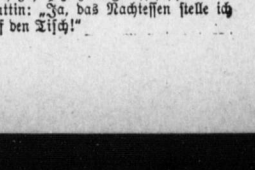
Parador.

„W e i t s h a u e n d. Mann: Ich gehe jetzt zum Frühstücken!“



W e i t s h a u e n d.

„Gattin: Ja, das Nachsteffen stelle ich auf den Tisch!“



Gattin.