



No 25. (78) Kriegsgefangenenlager Prando. Bd. II.  
23. März 1919.

Inhalt: Ein Zitat aus dem "Kriegsgefangenenlager" (2. Ein Eisenbahn).  
Zur Aufführung "Ein weißer Kopf". - Ein Gedicht von dem Ge-  
gen. - Ein jüdischer Hohnspruch (mit 2 Abb.). - Ein neuer Satz.

## Die Zukunft unseres Verkehrswesens.

### 2. Die Eisenbahnen.

Bei der Eisenbahnpolitik waren die Grundlagen für eine  
Planwirtschaft ziemlich einfach, da der Staat sich nur der Frage  
zur Verfügung stellt, den eigentlichen Betrieb aber den ge-  
wöhnlichen Einzelunternehmungen überläßt. Dies verwirklichte man  
in der Zeit der Eisenbahnen, wo der Staat selbst den Be-  
trieb führt. Es ist bekannt, daß die Eisenbahnen in  
den Jahren 1840-1850, wo man die Eisenbahnen  
im Frühjahr 1847 den preussischen Unterstaatssekretär im  
preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Kirchhoff,  
zur Verfügung gab; auf diese soll bei einzelnen Punkten nie-  
gegangen werden.



könnten man den Verschleiß der Ostpreussischen Eisenbahn, Litauen und  
 Livland. Der deutsche Kapitalismus handelt es sich nun bei dem Über-  
 gang in das Eigentum des Reiches. Der dem Reiche gebührende  
 60,500 km Bahnen können durch von 18.5 Milliarden M., vorwiegend  
 öffentlichem Verkehr wie im Elb-Lothringen wird 2,000 km im  
 Jahre von 960 Millionen M. und im Jahre wird 1,800 km  
 im Jahre von 550 Millionen M., so daß noch wird 17 Milliar-  
 den übrig bleiben. Willst du durch Öffnung an, so werden  
 den wird 6,700 km im Jahre von 1,9 Milliarden zum-  
 kommen, und falls gegen durch Öffnung an wird können, noch  
 werden 2,200 km im Jahre von 780 Millionen, so daß man  
 im günstigsten Falle mit einem Kapital von 19.7 Milliar-  
 den auskommen könnten. Der dem Reiche gebührende noch Abzug  
 der Staatsausgaben, Kosten für Zinsen und Tilgung, der  
 Baukosten, bei 6,2% gleichmäßig über alle Bahnen verteilt,  
 1,13 Milliarden M. Kosten wie nur 3% Baukosten, so  
 könnten die Reichseinnahmen von 510 bzw. 600 Millionen  
 ausreichen sein; und das werden wie als Mindesteinnahmen  
 beizubehalten, die wir haben müssen. Es fragt sich nun, können  
 wir das bei unserer weitverbreiteten Verhältnisse erreichen.  
 Man könnte den Verschleiß machen, für diese können die Bah-  
 nen zu reparieren, aber, ganz abgesehen von den schlechten  
 Verhältnissen bei früheren Reparaturen, werden bei die-  
 ser Lage des Reiches die Maßnahmen nicht dem  
 Reiche, sondern einem Kapitalistenreiche zugute kommen

und dem allgemeinen Wirtschaftskreislauf wenig nützlich. Der  
 Staat muß schon in Reichweite bleiben; und wie wollen  
 und noch anderen Möglichkeiten anpassen. Reichhoff schlägt vor,  
 das Kapital für die Bahnen von dem übrigen Staatsvermögen  
 und Staatsmitteln abzusetzen, und durch bessere Verwaltung  
 dieser Einnahmen auf dem Goldmarkte einen gewissen Gewinn zu  
 erzielen. Auch wird vorgeschlagen bei mehreren Verstaatlichung nicht sehr  
 wirtschaftlich; es werden wirtschaftlich den Zinsfuß erhöhen; und  
 jetzt kann es bei der mangelhaften Verstaatlichung unserer  
 nicht gut sein, wenn für einen nicht unangenehmen Teil unser  
 und Staatsvermögen eine wirtschaftliche Leistung erbracht ist.  
 Wie wollen jetzt noch unterstützen, wo wie im Bereiche selbst  
 unzureichende Maßnahmen machen können.

Zunächst wird man allgemein fragen, da muß die große  
 Ausgabe von über einer Milliarde M für Personal wenigstens  
 werden. Ob das richtig ist, wo die Bahnen 740.000 Mann  
 Personal beschäftigen und wie hoch für Arbeitsmöglichkeit mit  
 allen Kräften sorgen müssen? In der Verwaltungsmessung  
 man läßt sich bei einer Verstaatlichung das gewöhnliche System  
 von 1895, das 1908 auf von Bayern übernommen wurde.  
 In, mancher Systeme anzusetzen; jedenfalls dürfen die person-  
 ellen Kosten der anderen Verwaltungen, namentlich die  
 Verwaltung von Land und Forst, in Betracht kommen in der  
 Reichsbahn mit übernommen werden.

Esan wie und nun den Personalverehr einmal näher

an. Für Durchschnittswagen in einem Wagen mit 40-50 Plätzen nur 3,5 besetzt, und bei den Wagen von 7 ff. in I., 4,5 ff. in II., 3 ff. in III., und 2 ff. in IV. Klasse betrug die Durchschnittsbesatz nur 2,36 ff. für 1 km; grüßte kein glänzender Erfolg. Davon sind nur zwei Dinge am meisten bezeichnend, und die große Längel von Wagen, namentlich in den ersten vier Klassen, und dann unsere übergroße Länge, daß jedes Personenkilometer durchschnittlich 4-5 Züge aus dem Anschluß an den Hauptknoten hat. Hier hatten bisher 4 Klassen, deren Anteile an den Einnahmen in I. 2,8%, in II. 16,2%, in III. 44%, in IV. 35% und bei Militärposten 1,5% betragen. Aus diesen Zahlen sieht man wohl ohne weiteres, daß die I. Klasse überflüssig ist; diese Erkenntnis war ja schon durch den letzten Weltkrieg gegeben, und sie wollten die I. Klasse nur noch im internationalen Verkehr und wo das Bedürfnis vorhanden ist, lassen; sonst sollten noch die Erklärungen im Sommer 1918 künstlich die Einzelzüge, abgesehen von besonders schnell fahrenden, II. und III. Klasse, die Einzelzüge II. und III. Klasse, ja teilweise III. und IV. Klasse, die Postzüge III. und IV. Klasse fassen. Gegen diese Konstellation, daß grundsätzlich nur 2 Klassen in jeder Zugabteilung vorhanden sein sollen, läßt sich bei richtiger Platzverteilung nichts einwenden. Auf die besonders schnell fahrenden Züge zweifeln irgendwelche Hauptknoten unserer Militärposten können auf II. und III. Klasse aufbauen, nötigenfalls mit einem besonderen Anschluß, dann wenn

Zeit Geld ist, kann auch mehr bezogen. Es läßt sich verhältnismäßig leicht erreichen, daß in jedem Zuge nur die wirklich notwendigen Plätze vorhanden ist, so schon für einen glücklichen Hauptknoten Knoten etwa alle 20-25 km Stationen mit Lokomotivpostwagen zur Verfügung. Durch Erhaltung der Wagenzahl läßt sich immer noch eine ziemlich dicke Zugfolge ermöglichen, wenn der weitere Ausbau der Postwagenzüge noch nicht beitragen kann. Das mag für Hauptbahnen gelten, für Neben- und Nebenbahnen muß der weitere Postwagenverkehr stark eingeschränkt werden, so muß sich der Güterverkehr anpassen, der mit 2 bis 3 Zügen täglich beginnen auskommt. Wenn eine Tarifreform nötig ist, soll man sie auf neuen Grundlagen durchführen, und nicht etwa die ungünstigsten von 1907 ausbauen wollen, die schon nach einem Jahre an allen Stellen und Linien überflüssig waren. Ein so klägliches Ergebnis, daß von den 6,2% Prämien nur noch 0,8% auf den Postverkehr kommt, muß künstlich vermehrt werden, da nur der Güterverkehr zur Entlastung unserer Verkehrsnetze nicht sehr beitragen können. Welche Chancen kann man sich erwarten im Postverkehr bringen? Letztes Kostete 1 Zugskilometer 1,82 M, durch die oben erwähnten Konstellationen können diese Kosten auf etwa 1,60 M vermindert werden, infolge der noch an, daß sich die Zugskilometer von 470 Millionen auf 400 Millionen vermindern, so gäbe dies ein Ergebnis von ungefähr 88 Millionen M im Jahre; ferner mag

Die geringste Tarifmaßnahme für die Durchschnittsvergütung für 1 Personenkilometer von 2,36 Pf. auf 2,60 Pf. zu setzen, so wäre die Last bei 40 Millionen Personenkilometern dem Staatsumsatz von 96 Millionen M. bringen, zusammen wären 184 Millionen M. Die geringe Höhe der Lösung im Vergleich zu den anderen Ländern trifft, kann man davon sehen, daß sich die beträchtlichen Ausgaben für Eisenbahnbauarbeiten von 14,46 M auf 14,61 M auf den Kopf zu setzen wären.

Die dem Güterverkehr durch die Kriegszeit bedingte Beschleunigung der jährlichen 66 Millionen km, davon auf 1% auf Güter zu 12,15 Pf., 5% auf Postgut zu 10,36 Pf., 4% auf allgemeine Regulatorien zu 6,81 Pf., 2% auf Kriegsverkehr zu 3,71 Pf., 60% auf die Eisenbahn zu 2,54 Pf., und 3% auf Militärversorgung zu 5 Pf. für 1 tkm, so daß der Durchschnitt 3,58 Pf. für 1 tkm beträgt. In diesen Eisenbahnleistungen werden Güter, Postgut, allgemeine Regulatorien und Kriegsverkehr in ihrem Umfang erhalten bleiben, dagegen Militärtransporte und die großen Leistungen auf Eisenbahnen, die hauptsächlich von unserer Eisenbahn kommen, betrachten zu haben. Lassen wir bei den übrigen Eisenbahnleistungen die Lasten der einzelnen Eisenbahnleistungen in den Verkehr zu, so kann die Last bei den Militärtransporten auf Eisenbahnen nur in sehr geringem Maße erfolgen, wenn wir den Rückwärtsverkehr unserer Eisenbahn und unsere Lebensmittelversorgung billig gestalten wollen.

Wohlwollend können Kostentabelle zum selben Zweck eingeführt werden, aber nicht für längere Zeit, da sonst ein Überfluß auf dem Lande fraglich wäre. Auf Einzelheiten, wie beim Personennetz, kann nicht bei dem völligen Mangel an Anordnungen nicht eingegangen werden. Es sei noch bemerkt, daß in den Beförderungskosten beim Güterverkehr eine Erhöhung kaum zu erzielen ist, da durch die Kriegszunahme der Abnutzung fast bis an die Grenze der Möglichkeit schon erfolgt wäre.

Zum Schluß noch etwas über den Bestand unserer Betriebsmittel: wir besitzen von den Kriegsjahren ungefähr 28.000 Lokomotiven, 63.000 Personenzüge und 627.000 Güter- und Jagdmaschinen. Durch die Kriegszeit, die in Frankreich und Belgien etwa 100.000 Wagen betrug, und den Verlusten sollte am 1. Okt. 1918 ungefähr vorhanden sein: 36.000 Lokomotiven und 282.500 Wagen, von den Zählungen waren da: 30.700 Lokomotiven, 46.000 Personenzüge, 421.000 Post- und Güterzüge, der Rest befand sich in den besetzten Gebieten, verbündeten Ländern und in neutralen Staaten. Mit diesen Betriebsmitteln konnte bei der Mobilisierung nicht genügend werden, da sie nicht von fremden Völkern, wie Polen, Ungarn usw. gestohlen oder zurückgehalten sind. Kaufte man die Abgabe von 5.000 Lokomotiven und 150.000 Wagen an die Alliierten ab, und berücksichtigt man, daß die Hälfte der Betriebsmittel sich in einem sehr schlechten Zustand befinden, so kann man ab

versteht, daß einmal zeitweilig zu Hause der Kunstler ringe-  
stellt war, und gewohnt für die Kunstförderung insonderung  
zum täglich nur 57 Züge im Westen und 16 im Osten zur Kon-  
fingung standen; das entspricht 2/4 bzw. 1/2 Anwesenheit. Der  
Kunstler für mich ist unerschwinglich, ein kleiner Kost bestat  
Lohn, daß bei der Logierung insonderung Lohntat der Lohntat-  
mittel insonderung Lohntat auf Jahre hinaus ein richtiges Lohntat-  
feld hat.

Reinhardt.

Im weißen Rössl.

(Zu den Aufstellungen am 18., 20., 21. u. 23. III. 19.)

Es wäre schön, die Handlung im einzelnen zu verfolgen. Der  
selbst die gemeinsamen Lohntat mit geteilt werden.  
Alle die konfigen Situationen werden mich und Lohntat be-  
last. Und was sich ein Lohntat gewalt für mich macht ist, un-  
finit wohl jener an sich selbst.

Der meine Baggage (Vff. Steen) konnte jedenfalls mit sei-  
nem Lohntat wohl zurecht kommen, und wenn, wie das Grotz  
sagt, „Alte ich nichtstam“ folgen soll, so wird er nicht auf  
ein solches Lohntat verlassen können. Die Kunstler sind  
einmal keine Arbeit, da die Lohntat nicht genügend ist.  
Lohntat sollte man sich aber ungenügend um so mehr Mühe  
geben, das eine Bild sein und geschnitten für Lohntat-

Der eine selbste Lohntat nach z. B. das zinsliche Gewinn Kon-  
taminat, das nach oben abfloß.

Überhaupt sind wir für unsere Lohntat nach der Kräftigen  
Ragun am Lohntat. Das nach dem Lohntat und gewar in der Lohntat  
Giesecke „das jinst“ Lohntat angest. Wohltem auch sonst  
nicht gut gegiebt werden, nach der, schweißreich, Giesecke  
[Vff. Lohntat. Kurke] bei Lohntat der Lohntat Lohntat.  
Lohntat, nach der jinst. Lohntat werden die Lohntat Lohntat  
Kunstler, Lohntat die jinst, das ist der Lohntat, wichtigjinst  
Lohntat Lohntat mit der Lohntat. Die Lohntat bloß nach bei  
das Lohntat von der Lohntat wie Lohntat der Lohntat  
Lohntat (Lohntat, so jinst der Lohntat?) jinst sollen: „das  
nicht die Lohntat Lohntat, Lohntat, Lohntat.“ Lohntat Lohntat  
ist die Lohntat: wenn ich zu Hause kommen, ist Lohntat  
bloß nach der Lohntat Giesecke- Lohntat, Lohntat „Lohntat  
in Lohntat.“

Hinter dieser ganz famosen Figur müßte notwendig alles  
andere stehen zu Lohntat, wenn auch, wie gesagt, von al-  
len mit viel Lohntat und Lohntat gegiebt werden. Lohntat ist  
es wohl auch nicht Lohntat, sich an der Lohntat  
Lohntat zu Lohntat. Der Lohntat Lohntat Lohntat  
Lohntat [Lohntat Stahl] und der Lohntat [Vff. Lohntat].

Der Lohntat mit der Lohntat Lohntat u. Co. jinst  
Lohntat, so Lohntat das der Lohntat [Lohntat], die  
ganz Lohntat Lohntat.

In den Fäufeln spielten die im ganzen Lager beliebte „Kinn-  
ner Lufthung“ (Erzähler P. Engel). Der flotte pfennigreiche  
Karl von Strauss fiel am meisten ins Ohr.

Die alte Blutzucker messen wir sichtlich noch von einem  
Köbel-Gezweig von Salzmannogut nach Vinoto oder von  
meinem Köbel in den Gärten der Tübingen am Strauß  
der Tübingen fabulieren. Aber das will ich mir selbst  
für mich zum Tschick mit noch einmal mit Wilhelm Gie-  
sches klaffigen Worten sagen: „Das Zupfakt war richtig“,  
und jeder weiß genau an den Abend Tübingen.

H. G.

### Die Chemie nach dem Kriege.

Nach gewaltigen Kämpfen sind die Chemie in diesem  
Kriege gekämpft hat, ist allseitig bekannt, wenn auch noch  
nicht vollständig vollständig gegeben werden müssen  
sind. Aber nur wenige vermögen sich ein Bild davon zu  
machen, wie sich die chemische Industrie in Deutschland nach  
dem Kriege wieder entwickeln wird. Es war höchst ein  
glücklicher Gedanke der „Fortschritt für Alle“, einen Versuch zu  
verrichten zu lassen, Prof. Dr. Hans Goldschmidt in Essen,  
sind wir zu befragen. Prof. Goldschmidt, selbst bekannt als der  
Erfinder des „Fortschritt für Alle“, der im Rahmen mit seinem  
Tübingen die chemische Fabrik in Essen zu einem der besten  
deutschen Werke entwickelt hat, befragt mit folgenden Text

Die wissenschaftlichen und die wirtschaftlichen Fortschritte sind  
gibt uns höchst ein gewisses lebendiges Bild von der Lu-  
ftung der Chemie nach dem Kriege und von  
den Leistungen, die wir nach dem Kriege von ihr erwarten  
an können. Von dem von ihm angeführten Beispiel kann  
für mich einiges gesagt werden.

Die chemische Industrie für mehr als 170 Millionen Mark  
Kalkstein aus Eisen bezog, ist es jetzt imstande, Kalkstein viel  
billiger in eigenen Ländern herzustellen, und zwar in solchen  
Mengen, daß wir sogar davon ausführen können. Infolge-  
dessen haben wir Gold und nicht weniger als  $\frac{3}{4}$  Millionen  
Tonnen Eisenerz. Auf die Herstellung des künstlichen Gummi  
mit fast großen Fortschritten gemacht. Es werden jetzt schon mehr  
als 2000 Tonnen Nitrilgummi auf spanischem Wege hergestellt,  
ein Beweis, daß die Qualität bereits genügt. Die Hartgummi-  
frage ist schon völlig gelöst, und die künstliche Hartgummi  
ist sogar dem aus natürlichem Gummi hergestellten übertra-  
gen. Die synthetische Gummi gemacht allerorts steht nach  
jetzt einmal wirkliches Ersatz für verschwendungsvollen Ge-  
halt, denn es ist anzunehmen, daß künstliches Gummi nicht  
über unsere eigenen Lieferungen hinaus, das von dem Kriege  
16.000 Tonnen betrag, hergestellt wird.

Es war in der Kriegszeit das Problem der Konfliktlösung  
der Kasse gelöst werden. Man kann aus der Kasse, die  
den Kassen, auf aus uninteressanten Kassehaltigen



geringere angereicht werden, weil sie nur auf fünfzehnjährigen  
Lohn grüßt, also für sehr großen Mangel, wie wir sie be-  
nötigen, nicht ausreichen können. Für Kolla  
und Länneolla, die wir hauptsächlich für unsere Bekleidung  
nötig haben, besitzen wir über einen Milliarden Markt jährlich  
im Ausland. Eine unsere Hauptaufgaben der wirtschaftlichen  
Planwirtschaften ist es, für die Export im Ausland zu schaffen.  
Es sind bereits sehr beachtenswerten Resultate erzielt. Wir  
besitzen in Süd und Ost geringere Exporte, die, richtig zu-  
weitet - und das ist gerade die Aufgabe des Handels -, und  
auch von diesen sehr wertvollen Einfuhrabgaben mit der Zeit aus-  
zuweichen.

Der Alkohol unserer fünfzigjährigen aus Rohstoffen ge-  
nommen. Jetzt ist es der Verlust auf gelingen, aus dem Kal-  
zinierarbeit, also aus Koffin und Kalk, und elektrischer Kraft  
nicht nur Alkohol, sondern auch Essigsäure herzustellen. Die  
Fähigkeit will ich von ganzem Herzen an Alkohol auf diese Weise  
arbeiten. Wir werden auf die von einem Kolonialwirtschafts-  
rat, nämlich der Rohstoffe, Pyren, wenn wir Alkohol auf  
anorganischen Wege herstellen könnten.

Auf die fünfzigjährigen Kolonialwirtschaftsmittel müssen wir  
sympathisch eingestellt werden. Es muß die vornehmste Aufga-  
be des homo sapiens sein, sich von Wein und Natur, die  
wir noch nie besessen haben, möglichst unabhängig zu  
machen; auch die Landwirtschaft wird schließlich zum Grund-

teil der fünfzigjährigen Wirtschaften. Dann in unserer  
fünfzigjährigen Gegenwart können wir die Produktion genau  
verfolgen, die Produktion regulieren, und also von "Wirtschafts-  
Plan" sprechen.

Das klingt nicht ganz wie ein Märchen. Zwischenzeitlich werden  
Zugversuche, ja die Arbeit von Generationen notwendig, um diese  
großen Aufgaben gelöst werden. Aber die Notwendigkeit wird  
und nicht das sein werden, auch diesen Schritt notwendig zu sein.

Die "Kolonie" (Jahrgang 11 No. 15, S. 18).

#### Der jetzige Sternhimmel.

Die nächtliche Welt wird gelegentlich ja auch durch die  
von oben herab nieder zur Himmelsbeobachtung. Der Teil  
der Himmelskugel, der jetzt sichtbar ist, zeigt am besten bekannt  
zu sein. Es ist das "Kleinsteinstel", von dem wir noch einige  
Zeit sprechen werden. Gerade über mit diesen die Zwillinge, die  
die beiden Procyon im Kleinen Hund und Sirius im Großen  
Hund, stehen weiter nördlich Orion, noch weiter nach Westen  
die Pleiaden mit dem Hyades und der Plejaden. Nördlich von den  
Plejaden sehen wir die gelblichgelben Haarnhaare des Perseus  
und nördlich davon den merkwürdigen Algol, der alle zwei  
Tage seine Lichtstärke verliert. Auf dem nördlichen Horizont  
erfolgt der Winter. Zwischen Perseus und den Zwillingen  
steht der Eisbär mit Lygella, dem "Zingstern". Ganz



den Zweillingen, voriges Jahr wiederum nicht mehr, ihn im  
 März gepflanzt zu haben, und nächstes Jahr haben nicht ihn im  
 Herbst zu pflanzen. Die den Holländer von Monat zu Monat  
 im ein Vorkornbild werden öftlich steht, so hat es den Jügi-  
 den von Jahr zu Jahr. Ungewöhnlich erscheint es jedes folgen-  
 den Jahr im etwa einem Monat später. So verglichen ihn  
 dann die Linsen auch mit dem Monat als Zeitmesser. Die  
 Jahre des Kommissars in 12 Monatsabschnitte zerlegt, so  
 zählt der Jüger den Verlauf des Vorkornbilds, im Jahr er steht, die  
 einzelnen Jahre nicht zweijährigen Zyklus. Er heißt daher  
 auch den „Horn des großen Jahres.“ Obwohl er von Jahr zu Jahr  
 werden öftlich steht, haben nicht ihn im Jahr mit Monaten  
 in den Zwillingen langsam gegen Osten vorwärts. Er ist,  
 wie man sagt, ungenüßlich „wühlend“, hinter aber hat  
 eine primäre wühlendige Lage in jeder Hinsicht haben. Er  
 nicht dann wieder nach Osten durch die Zwillinge hindurch-  
 reisen. Nachmittags sind die Zwillinge selbst immer  
 werden in den Stunden der Sonne finstern, und der Jüger  
 nicht sichtbar, so er die Zwillinge verläßt hat. Erscheint  
 er dann nach einiger Zeit wieder am Morgenhimmel, dann  
 steht er schon im Herbst. Durchschnittlich geht der Jüger ein-  
 mal, wenn er nun sichtbar nicht, zunächst um 20 Grad west-  
 ländig (also östwärts) zwischen den Hornen, dann 10 Grad  
 wühlend und danach wieder 20 Grad wühlend, so daß er  
 sich im ganzen jährlich etwa 30 Grad nach Osten verfährt.

Erweist der Jüger um 12 Jahre zu einem neuen Umlauf.  
 Er, so beweist der Tod der fast 30. Er verfährt sich daher jährlich  
 nur wenig, nach voriges Jahr im Herbst, und nicht können  
 ihn nächstes Jahr wieder im Linsen pflanzen, fast zur selben  
 Zeit sein Vorkorn, nämlich um 12 Jahre später.

Obwohl sehr wenig ist der Kommissar, was um  
 wenn die Horn hat nächste Teil wühlend, haben bringen  
 sich an diesen Planeten die wichtigsten Tagen; dann die  
 Horn alle 8 Jahre fast genau zu der gleichen Zeit erscheint,  
 so nach im Altertum eine Zeitlang hat erschienen der Ko-  
 missar in jedem 8. Jahre hat zwischen für das Kommissar der Ko-  
 missar und wieder Jahre in die Regenerationsperiode  
 gen. Horn ist im Gegensatz zu Jüger und Saturn eine  
 „innere“ Planet, d. h. sie steht der Sonne näher als die  
 Erde. Daher kann sie im Mittnacht am Himmel stehen,  
 nicht steht die Erde zwischen ihr und der Sonne stehen müß-  
 te. So ist ihre Sichtbarkeit auf die Morgen- und Abendstun-  
 den beschränkt. Sie erscheint zuerst nach der Sonne als Abend-  
 Stern und wieder als Morgen im diesem Jahr Ende Januar  
 sichtbar. Dann entfernt sie sich östwärts von der Sonne, so-  
 daß sie abwärts immer länger sichtbar bleibt, und schließlich  
 verläßt die Nordseite der Erde, die Pleiaden, Stern, die  
 Zwillinge, die Krebs und die Löwe. Nachmittags Zeit ist  
 sie wühlend. Nach etwa 7 Monaten wühlend sie sich wieder  
 langsam der Sonne, nicht eine Umlauf im Nordseite der



Dieser Aufsatz soll sich die Schriftleitung vor die Frage ge-  
 stellt, ob für die „Larven“ mit dem 3. Band ganz abgebrochen  
 oder noch weitergeführt werden sollen. Gegen die Weiterführung in  
 der bisherigen Form spricht vor allem die Unmöglichkeit der  
 darin immerhin gebliebenen, dem 4. Band neuen vorwärts-  
 schritt unvollständig bleiben und aus einer unermittelt ab-  
 bruchenden Reihe einzelner Hefen bestehen. Um diesen Ab-  
 bruch zu vermeiden, haben wir uns entschlossen, die „Larven“  
 vom April ab als Monatsschrift herauszugeben. Jeden  
 Monat soll, dem bisherigen Umfang entsprechend, ein etwa  
 80 bis 100 Seiten starkes Heft erscheinen, das beschränkt mit  
 mit einem gefälligen Umfrage versehen sein in sich ge-  
 schlossenem Ganzen besteht.

Die „Larven“ wird auch weiterhin ihre Aufgabe darin  
 sehen, eine Zeitschrift mit ein Abbild unserer Arbeit zu sein.  
 Darin wird sich nicht nur die neue Form der Zeitschrift zeigen,  
 auch längere Aufsätze, die bisher mit Rücksicht auf den be-  
 schränkten Raum beschränkt gestellt werden mussten, Aufsa-  
 men zu geben.

Das Bezugslohn beträgt unermittelt monatlich 50 sen. Wenn  
 Änderungen im Bezug wollen die Kunden baldmöglichst mit-  
 geteilt werden. Aber das sind die dem 3. Bandes angeführten  
 näher Mitteilungen im J. J. B.

Die Schriftleitung.