

## Drei deutsche Luftschifflinien. Stationen in 24 Städten.

Das Wort „Deutschland in der Welt voran!“ wird sich allem Anschein nach auch auf dem Gebiet der Luftschiffahrt bestätigen. Soeben hat sich mit dem Sitz in Frankfurt a. M., Berlin und Kassel eine Gesellschaft gebildet, welche den Namen Deutsche Aerostations-Gesellschaft führt und sich zur Aufgabe gestellt hat, in absehbarer Zeit 7 lenkbare Motorluftschiffe zu bauen und damit einen ständigen Verkehr zwischen 24 deutschen Städten einzurichten. Die Pläne dieser aus Sportaleuten und Großkapitalisten zusammengesetzten Gesellschaft haben maßgebenden Luftschiffern und Ingenieuren vorgelegen, sie haben in allen Teilen die Billigung und Anerkennung dieser Persönlichkeiten gefunden. Die Strecken für diese Ballonfahrten sind einstweilen wie folgt festgesetzt:

Linie 1. Friedrichshafen, Nürnberg, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Köln, Koblenz, Mainz, Frankfurt a. M., Mannheim, Straßburg i. E., Friedrichshafen.

Linie 2. Friedrichshafen, München, Nürnberg, Plauen, Dresden, Berlin, Magdeburg, Hannover, Kassel, Frankfurt a. M., Mainz, Meß, Straßburg i. E., Stuttgart, Friedrichshafen.

Linie 3. Friedrichshafen, Würzburg, Gotha, Braunschweig, Hamburg, Kiel, Flensburg, Fredericia, Kopenhagen.

Die Gesellschaft hat sich bereits mit allen in Betracht kommenden Körperschaften in Verbindung gesetzt und wird demnächst auch mit den in Betracht kommenden Stadtverwaltungen Fühlung nehmen. Für die Anlage der Aerostationen hat die Gesellschaft ganz neue Gedanken zur Anwendung gebracht, welche es dem lenkbaren Luftschiff möglich machen, zu jeder Tages- und Nachtstunde und bei jeder Witterung glatt und sicher zu landen. Von ganz hervorragender Beschaffenheit sind die patentierten Verankerungsvorrichtungen der Gesellschaft. In allen Kulturländern sind diese nach jeder Richtung vorbildlichen Aerostationen zum Patent angemeldet, sie dürfen von Unberufenen in der gleichen vollendeten Form ohne Erlaubnis der Gesellschaft nicht nachgeahmt werden. Mit voller Absicht sind die Strecken so geplant, daß auch die Lenkballons des Grafen Zeppelin und andere Konstrukteure die Stationen benützen können. Aus diesem Grunde beginnen und enden die beiden Linien 1 und 2 in Friedrichshafen. Es ist bekannt, daß auch der Militäriskus die Anlage von Luftschiffbahnhöfen plant, die Friedrichshafen mit Berlin verbinden und gute Zwischenstationen sein sollen. Auch der deutsche Luftflottenverein trägt sich mit ähnlichen Gedanken. Dem Direktor der Zentrale des letzteren Verbandes, Eggellenz von Nieber, lagen die Pläne der Gesellschaft vor; sie fanden seine wärmste Anerkennung. Es ist ganz zweifellos, daß sich auch die Staatsbehörden für das großzügige Unternehmen der Aerostations-Gesellschaft interessieren werden, das für etwaigen Kriegsfall genau wie die Eisenbahn eine große Bedeutung hat. Ganz selbstverständlich werden an den, an den Stadtgrenzen liegenden Stationen der Gesellschaft auch Privatballons aller Art landen können. Die Gesellschaft plant zunächst den Bau von Lenkballons, die ebenso wie die Zeppelinballons 10 bis 15 Personen fassen. Um sie in die Lage zu versetzen, in der Nähe der Stationen gut zu wohnen und geeignete Verpflegung zu finden, wird mit jeder Station ein kleines Hotel verbunden sein. Deutsche sportliche Tüchtigkeit und deutscher kaufmännischer Unternehmungsgeist sind hier im Begriff, ein Unternehmen zu schaffen, wie es bisher kein Land der Welt aufzuweisen hat. Wenn nicht außerordentliche Schwierigkeiten eintreten, dürfte die Verwirklichung des glänzenden Projekts in absehbarer Zeit zu erwarten sein.

So die Zeitschrift aus Frankfurt! Borerst klingt die Meldung fast gar zu „großartig“, um nicht zu sagen abenteuerlich. Man wird ja wohl bald weiteres hören.

### Worauf beruht die baulenzerstörende Wirkung der Erdbeben?

Ueber diese zur Zeit hochaktuelle Frage äußert sich der bekannte Erdbebenforscher August Sieberg,

technischer Sekretär der kaiserlichen Hauptstation für Erdbebenforschung in Straßburg i. El. in seinem soeben erschienenen hochinteressanten Buche „Der Erdball, seine Entwicklung und seine Kräfte“ (Verlag von J. F. Schreiber in Eßlingen und München. Preis komplett gebunden 18 M. oder in 20 Lieferungen à 75 P.) folgendermaßen: Es ist hier am Platze, die ebenso weit verbreitete wie irriige Annahme zurückzuweisen, bei heftigen Erdbeben würden die Gebäude senkrecht in die Höhe geschleudert und beim Zurückfallen brächen sie auseinander. Für gewöhnlich macht die senkrechte Bodenbewegung eines Erdbebens nur einen geringen Bruchteil der wahren aus, so daß also im allgemeinen nur die horizontale Bewegung in Betracht kommt. Die Größe der seitlichen Bewegung (Amplitude) ist dabei nicht das Ausschlaggebende, vielmehr wird ein Beben um so verheerender wirken, je rascher die einzelnen Stöße aufeinander folgen, je größer also die Beschleunigung ist. Alle Gegenstände auf der Erdoberfläche machen die Oberflächenbewegung gleichsam als umgekehrte Pendel mit; daher gehen die Erschütterungen des Bodens durch Erdbeben an solchen darauf befindlichen Gegenständen unschädlich vorüber, welche den Wellenbewegungen folgen können. So bleiben leichte, aus nachgiebigem und elastischem Flechtwerk bestehende Hütten, wie sie die Eingeborenen vieler Erdbebenländer aufzuführen pflegen, meist unversehrt, selbst wenn zu gleicher Zeit massive Steinbauten, bei denen die einzelnen Konstruktions-teile infolge der bestehenden physikalischen Verhältnisse verschieden schnell und damit gegeneinander schwingen, Schaden nehmen, weil die Nacht des Stoßes das Maß der Kraft übertrifft, welche die letzteren zusammenhalten. Es drängt sich nun von selbst die Frage auf: Ist der Mensch dieser Naturkraft gegenüber ganz wehrlos? Glücklicherweise lautet die Antwort zufriedenstellend. Die Seismologie hat nach ihrem heutigen Stand außer in theoretischer Hinsicht auch auf dem Gebiete der Praxis ganz hervorragende Erfolge zu verzeichnen, welche dem Gemeinwohl direkt zugute kommen. Sind es doch gerade die praktischen Fragen gewesen, deren Lösung in den erdbebenreichen Ländern, namentlich in Japan und auch in Italien, im Brennpunkte des Interesses stand und ihrerseits erst den Anstoß zur heutigen wissenschaftlichen Erdbebenforschung gegeben haben. Natürlich sind die meisten dieser Errungenschaften gegenwärtig noch wenig über das Anfangsstadium herausgekommen und es bedarf jahrelanger angestrengter Arbeit, um einen gewissen Abschluß herbeizuführen, zumal sich immer neue Ausblicke eröffnen.

### Dermisches.

Kranken- und Schwesternhäuser vom Roten Kreuz. In Deutschland bestehen zurzeit 43 Kranken- und Schwesternhäuser vom Roten Kreuz. 38 sind zu einem „Verband Deutscher Krankenpflegestellen vom Roten Kreuz“ zusammengeschlossen, der den Zweck hat, bei Wahrung wirtschaftlicher Selbständigkeit der einzelnen Verbandsmitglieder, eine übereinstimmende ethische und technische Ausbildung aller Schwestern herbeizuführen, Erfahrungen auszutauschen und die Schwestern unter tunlichst günstige, aber doch gleichmäßige Lebensbedingungen zu stellen und ihre Zukunft zu sichern. Die Krankenpflegestellen vom Roten Kreuz lassen es sich ferner angelegen sein, Damen aus guten Familien, die die Krankenpflege aus diesen oder jenen Gründen nicht zum Beruf wählen, immerhin aber sich längere Zeit — mindestens 6 Monate — einer Ausbildung in einem Krankenhause unterziehen können, zu unterrichten und sie mit dem Betriebe eines Lazarets und den notwendigen Kenntnissen so vertraut zu machen, daß sie im Kriegsfall unter der Leitung einer tüchtigen Berufsschwester gute Dienste zu leisten imstande sind. Auch die Heranziehung brauchbarer Helferinnen für den Kriegsdienst, die im allgemeinen den Frauenvereinen vom Roten Kreuz zufällt, geschieht in den Krankenhäusern vom Roten Kreuz. Zur Heranziehung geeigneter Oberinnen dient die zurzeit im Anstalt-Krankenhause in Kiel bestehende

Oberinnenschule, welche den Schwestern Gelegenheit bietet, sich die Grundlage für selbständige Stellungen zu verschaffen. Jungen gebildeten Damen kann der Eintritt in diese Häuser warm empfohlen werden. Anfragen sind an den Vorsitzenden im Ausschusse des Verbandes Deutscher Krankenpflegestellen vom Roten Kreuz, Geheimen Ober-Justizrat Chuchul in Stendal, zu richten.

Goethe und das Erdbeben in Messina 1783. Der junge Goethe hat, nach einer verbürgten Mitteilung, das große Erdbeben von Messina im Jahre 1784 in Weimar gespürt. Er klingelte mitten in der Nacht, und als der Diener in die Kammer trat, sah er, daß Goethe sein eisernes Kollbett ans Fenster gerückt hatte und den Himmel beobachtete. „Hast Du nichts am Himmel gesehen?“ fragte er den Diener; als dieser verneinte, sandte er zur Wache und ließ an den Posten dieselben Worte stellen; ebenfalls mit negativem Erfolg. „Höre“, sagte Goethe zum Diener, „wir sind in einem bedeutenden Moment, entweder wir haben in diesem Augenblick ein Erdbeben oder wir bekommen eins.“ Am nächsten Tage erzählte Goethe seine Beobachtungen bei Hofe; eine Dame lästerte ihrer Nachbarin ins Ohr: „Höre! Goethe schwärmt!“ Der Herzog und die Herren glaubten fest an Goethe. Bald sollte es sich erweisen, daß der Dichter recht gehabt habe. Nach einigen Wochen kam die Nachricht, daß in der kritischen Nacht ein Teil von Messina durch das Erdbeben zerstört worden sei. Später hatte Goethe Gelegenheit, das zerstörte Messina zu besuchen. Er erzählte: „In Messina waren alle Gebäude vom Erdboden zusammengerüttelt, aber die Kirche und das Kloster der Jesuiten standen ungerührt, als wären sie gestern gebaut. Es war nicht die Spur an ihnen zu bemerken, daß die Erdschütterung den geringsten Effekt auf sie gehabt.“ Mit diesen Worten, die an den Architekten Oberbaudirektor Coudray gerichtet waren, wollte Goethe auf die vorzügliche Bauart der Kirche und des Klosters hinweisen.

Von einem heldenhaften Arzt berichtet die „N. Fr. Presse“: Dr. Alfred Kühne, Gemeindearzt und Ehrenbürger von Mauer, ist dieser Tage gestorben. Er hat einst eine der großartigsten Operationen ausgeführt, einen Akt der ersten Hilfe unter Umständen geleistet, die sich wohl kein zweites Mal wiederholen werden. An einem Winterabend und während des heftigsten Schneesturms stieß eine Lokomotive vor der Südbahnstation Diefing mit einem Schlitten zusammen, der eine frohliche Gesellschaft über das Bahngleise nach Hause führen sollte. Der Kutscher fiel so unglücklich auf das Geleise, daß die Lokomotive über seine Oberschenkel fuhr und beide Beine zerquetschte. Der Mann wurde infolge des Schocks, der Kälte und des Blutverlustes ohnmächtig. Gemeindefeldarzt Dr. Kühne erschien mit seiner chirurgischen Tasche, trock unter die Lokomotive und amputierte bei ungenügender Fadelbeleuchtung ohne Assistenz (Der Assistent hätte auch keinen Platz gehabt) beide Beine des Verunglückten. Die Situation ist kaum auszumalen: Der Arzt liegt zwei bis drei Stunden auf dem Bauch im Schnee unter der geheizten Lokomotive, amputiert beide Beine eines Mannes, unterbindet die großen Blutgefäße und vernäht die großen Wundflächen. Der Mann wurde hierauf auf die Klinik des Hofrats Billroth gebracht. Billroth und Albert ließen die Situation zeichnen, in welcher der Arzt sein Rettungswerk vollführt hatte. Billroth und Albert priesen in ihren Vorlesungen Dr. Kühne als Helden und Meister der Chirurgie. Das Auditorium applaudierte, und der Arzt mußte wie ein großer Künstler erscheinen und seinen Kollegen für die Anerkennung danken. Sein Name wird aber unvergänglich bleiben in der Geschichte der Medizin und des Samaritentums.

Das Autoluftschiff. Aus Paris wird berichtet: Den großen militärischen Lenkballons folgt jetzt ein neues kleineres lenkbares Luftschiff, das nur Privatzielen dienen soll und das man „Autoballon“ getauft hat. Sein lebhafter Verteidiger ist der bekannte Sportsmann Graf Henri de la Vaulx, der die Zeit für nicht fern hält, wo ein jeder gutsituierte

pran), Pforzheim,  
quartett.  
er Schwanzara  
musiker. Kammermusik.  
ett in D op. 65 Nr. 5  
Bedenktnis an die 100.  
s Todestag. Dvorak,  
p. 81 und Cornelius,

ortefabrik, Stuttgart.  
Pforzheim.

in Otto Nieder's Buch-

## Herrenalab

## und Bett-

Restaurants zu  
lostenfrei. Bemerkte

## ücher

ohne Schloß,  
ungsbücher,  
eder mit Melodien,  
erchöre etc.

## innicht

Preisen wie in jeder

## Meeh.

Calw.  
gut gebauten, flott  
4stigen

## renschlitten

Kutscherbod  
um M. 100.—  
Hugo Rau.

## Herrenalab.

## lings-Gesuch.

zu sofortigen Eintritt  
ehrungen, welcher  
das Schumacherhand-  
ndlich zu erlernen, unter  
Bedingungen.

## ermann Waidner,

Schuhmachermeister.

## tesdienste

Neuenbürg  
ontag nach dem Er-  
ungsfest, den 10. Januar,  
10 Uhr (Zul. 2. 41—52;  
r. 498).

Desan 11 1/2  
re nachmittags 1 1/2 Uhr  
Söhne:

Stadtwir Schlipf.

, den 18. Januar, abends

Sibestunde.

den 18. Januar, abends

11 1/2 Stunden.

Privatmann sich seinen Autoballon halten wird, wie heute sein Automobil. Der Autoballon ist ein kleines leichtes zigarrenförmiges Luftschiff mit 18—24 000 Kubikfuß Rauminhalt, mit Motor und Propeller und gerade aussehend, ein oder zwei Passagiere vier oder fünf Stunden lang zu befördern. Sein Hauptvorteil ist, daß der Ballonkörper kein inneres Gerüst enthält; er ist daher leicht zu handhaben, bequem zu verpacken und kann leicht transportiert werden. Die Kosten eines solchen Autoballons sind ungleich geringer, als die eines Automobils. Der Graf hat jetzt die Bildung einer Gesellschaft für Lufttransport veranlaßt und reiches Kapital zur Herstellung dieser neuen Autoballons steht zur Verfügung. Drei sind bereits gebaut und mit einem hat der Graf jetzt eine Probefahrt von Saint Cloud nach Bagatelle unternommen, die vollauf befriedigte. Das Luftschiff enthielt 600 Kubikmeter Leuchtgas 100 Kubikmeter Wasserstoff. Nach der Landung wurde es sofort entleert und verpackt und anderthalb Stunden später befand sich der Graf auf der Rückreise nach Saint Cloud. Bis zum Frühjahr soll eine größere Anzahl dieser Ballons fertiggestellt werden. Einer der bereits vollendeten ist vom „Petit Journal“ angekauft worden, das sich des Luftschiffes für Kellereizwecke in der Provinz zu bedienen beabsichtigt.

Das erkrankte Autlervolk. Aus Zürich wird der „Frankf. Ztg.“ geschrieben: Ein niedliches Geschichtchen von ungewöhnlicher Mundfertigkeit eines Hinteregger Bauernbuben (Kanton Zürich) weiß das hiesige „Volksrecht“ zu berichten. War da auf der Landstraße in der Nähe seines Heimatdörfchens ein Viertelshoch mit dem Einsammeln von Korbäpfeln beschäftigt, als ein Automobil in scharfem Tempo dahergefahren kam. Statt nun seinen Karren auf die Seite zu nehmen, ließ der Knabe das Fuhrwerk mitten auf der schmalen Straße stehen und sprang selber abseits in einen Aker hinein. Da ein Ausweichen nicht möglich war, mußte der Automobilist halten, und da der Knabe auch der Aufforderung, den Karren aus dem Wege zu räumen, nicht nachkam, mußte der Kraftwagenführer schließlich selber aussteigen, um die Bahn frei zu machen. Das geschah nicht gerade in sanfterer Art und das Mistfuhrwerk landete schließlich im Straßengraben und kippte um. Aber nun wurde der Bauernbub wütend. Und während der Autler schimpfend seinen Benzinwagen wieder in Gang brachte, schrie der Knabe in hellem Zorn in die Kalesche hinein: „Stinke hönt er, ihr Chaibe, aber Korbäpfel mache, des hönt er net! . . .“ Nun war doch er der Sieger.

Die Uhr mit einem Rade. Eine bedeutungsvolle Erfindung hat, wenn sich eine Mitteilung der Zeitschrift English mechanic bewahrheitet, ein Uhrmacher namens Brighton in Kalifornien gemacht. Während bisher die Uhrkünstler ihr Hauptaugenmerk darauf richteten, durch allerlei Vorrichtungen oder durch besondere Kleinheit der Uhr — es gibt eine Uhr, die in eine Erbse eingebaut ist — Hervorragendes zu leisten, hat Brighton durch ganz besondere Einfachheit des Uhrwerks den Rekord geschlagen. Die ganze Uhr wird von einem einzigen Rädchen bewegt und in Gang gehalten, das die „Unruhe“ darstellt. Es werden dabei noch 31 kleine Stahlbälle benutzt, die den Gang der Uhr durch regelmäßiges Abrollen über eine Zahnkette bewirken. Das ist der ganze Mechanismus, der an die Stelle der heutigen vielen Rädchen und Federchen tritt. Eine Feder ist hier nicht mehr nötig, und da die leichtgebauten Federn stets der Anlaß zum Versagen der Uhr waren, so scheint mit dieser neuen Erfindung ein Werk geschaffen zu sein, das unverwundlich ist.

Der „Pay-as-you-enter-cars“-Wagen. Bitte meine Herrschaften, erst aussteigen lassen! Diese Mahnung des Straßenbahnschaffners tönt in Berlin jedem entgegen, der nach viertelstundlangem Warten an einer Haltestelle sich bereit, eine vollbesetzte Elektrische zu besteigen. Der praktische Amerikaner hat diesen Uebelstand zu beseitigen verstanden. Kürzlich sind in amerikanischen Städten neue Straßenbahnwagen eingeführt worden, die auf der geräumigen hinteren Plattform zwei Gänge besitzen, von denen der eine nur zum Einsteigen, der zweite nur zum Aussteigen benutzt werden darf. Mit dieser zweckmäßigen Einrichtung ist noch eine weitere Neuerung verbunden. Der Kondukteur zwingt sich nicht wie bei uns zum Verlaß der Fahrtscheine in das Innere des Wagens, sondern hat seinen ständigen Platz neben der Eingangstüre auf dem Hinterpercon. Hier laßiert er von jedem Fahrgast beim Einsteigen das Fahrgeld ein und öffnet durch einen Tritt auf einen Hebel die in das

Innere fahrende Lüre. Durch die Türbewegung wird gleichzeitig der Empfang des Fahrgeldes mit einem Kontrollapparat registriert, wodurch die Billetkontrolle vollständig überflüssig wird. Der Amerikaner nennt diesen praktischen Wagen „Pay-as-you-enter-cars“, was man etwa mit „Bezahl-beim-Einsteigen-Wagen“ übersetzen könnte.

Der kluge Papa. Der „Tägl. Rundschau“ wird folgendes Geschichtchen aus der Kinderstube erzählt: Die kleine Lisbeth, die noch nicht zu den Höhen und Tiefen der deutschen Sprache vorgedrungen ist, kommt in der Dämmerstunde zu ihrem Vater und verlangt: „Papa nimm mich!“ Ihr Wunsch wird erfüllt und nun sagt sie kurz und bündig: „Alter Aebel“. Hierauf allgemeines Hallo. Der Papa aber beweist seine geistige Ueberlegenheit, indem er die merkwürdige Anekdote also richtig verdolmetscht: „Bitte, lieber Papa, erzähle mir die Geschichte von den Bremer Stadtmusikanten“, die bekanntlich anfängt: „Es war einmal ein alter Esel“ usw. So wurde durch des Vaters kluges Verständnis der Familienfriede durch den „alten Aebel“ nicht gestört.

Die Spitznamen der Weine. Ein deutscher Weinfreund schreibt der „Neuen Fr. Presse“: Rheinische Winzer und Jecher haben dem Heurigen den Namen „Zeppelin“ beigelegt, teils zur Erinnerung an Zeppelins Triumphe im Jahre 1908, teils mit Rücksicht darauf, daß der diesjährige Wein „hoch“ über vielen anderen steht. Der Brauch, solchen Jahrgängen der Weinreife, die in guter oder schlimmer Art hervorstechen, Spitznamen zu geben, ist schon viele Jahrhunderte alt. Der abscheuliche Kräher, der Anno 1529 wuchs, erhielt den Spitznamen „Der Wiedertäufer“; auch „Türkenwein“ wurde er genannt, weil damals Soliman Wien belagerte. In besserem Andenken steht der 1540er, der wegen seiner köstlichen Eigenschaften den Ehrennamen „Dergenssalbe“ erhielt. Der ausgezeichnete 1834er ist noch heute berühmt als „Forscherwein“; auf diesen Namen wurde er auf Vorschlag Gustav Schwabs mit Bezug auf den großartigen Internationalen Naturforschertongress in Stuttgart getauft. Von diesem Jahrgang sang Schwab:

Die Traube dieses Jahr quoll  
Zum Ruhm der Wissenschaften,  
Und un're Gölke Name soll  
An diesem Weine haften. . .  
Bricht ein's des Lebens Nacht herein,  
Wird un're Hütte morscher;  
So schenkt uns noch ein Eufel ein  
Bom starken Wein der Forscher. . .

Der edle 1846er wurde „Nichel“ genannt, der saure 1860er zum Andenken an den vorangegangenen Krieg in Italien „Garibaldi“, der giftig-saure 1871er „Turkos“, der womöglich noch saurere 1879er mit Bezug auf den türkischen Krieg „Schipta“. Sauer war auch der 1887er, der im Hinblick auf die damalige „Affaire“ den Spitznamen „Schnäbele“ erhielt. Den 1894er taufte man wegen des chinesisch-japanischen Krieges „Wei-hai-wei“, der vortreffliche 1895er erhielt dagegen den Ehrennamen „Bismarck“ mit dem Wunsche: „Möge das Patentkind des Altreichskanzlers mit den Jahren ebensoviele Feuer und Geist entwickeln wie der Pate selbst, und möge es in seinem hohen Alter die edle Milde des ehrwürdigen Greises von Friedrichstraße gewinnen!“ Bismarcks 80. Geburtstag war in jenen Tagen mit allgemeiner Begeisterung gefeiert worden. Den 1896er Jahrgang bezeichneten witzige Winzer als „Si-Hung-Tschau“, und zwar weil er, ganz wie der schlaue Chinese, viel versprach und wenig hielt. Ein zweiter Spitzname des 1896ers lautet „Roses“, das heißt der aus dem Wasser gezogene! Der 1898er Kräher erhielt den Spitznamen „Henry“, der Halsabschneider“ nach dem französischen Oberst, der im Dreyfus-Prozess eine so traurige Rolle spielte. Ein erfreuliches Gegenstück zu dem Kräher „Henry“ vor elf Jahren bildet jetzt der würzige, kräftige „Zeppelin“.

#### Eislauf.

Eiskristalle funkeln wie Demantsterne, und auf den Gewässern hat der Frost wieder eine herrliche Bahn geschaffen für den gesunden, nervenstärkenden Eislaufsport, den Klopstol, der Säger des Meffias, in einer seiner schönsten Oden verherrlicht hat, so daß Altmeister Goethe von ihm sagte, er habe das Schlittschuhlaufen durch geistige Anregung zu veredeln gewußt. Auch Goethes Freund Herder widmet dem Schlittschuhlaufen in seinem „Eislanz“ begeisterte Verse:

Wir schweben, wir wallen auf hallendem Meer,  
Auf Silberkristallen dahin und daher;  
Der Stahl ist uns Fittich, der Himmel das Dach,  
Die Lüste sind heilig und schweben uns nach,  
So gleiten wir, Brüder, mit frohlichem Sinn  
Auf eherner Tiefe des Lebens dahin.

Der Eislauf ist ein altnordischer Brauch und wurde schon von den Pfahlbauern geübt. Freilich waren damals die Schlittschuhe noch sehr primitiver Art, sie waren aus Holz gefertigt und gleichen Schlittentufen, oder es wurden geglättete Rinder- und Pferdeknochen verwendet, die unter der Schuhsohle befestigt wurden. In neuerer Zeit sind es die Holländer gewesen, die den Eislauf zu neuem frischen Leben erweckt haben, und Holländer-Schlittschuhe galten noch vor etwa fünfzig Jahren auch bei uns als die besten. Bei uns in Deutschland hat sich gegenwärtig der Eisport zu hoher Blüte entwickelt, und während früher das Schlittschuhlaufen ein einfaches ruhiges Vorwärtsgleiten war, wird jetzt darin eine oft erstaunliche Kunstfertigkeit entwickelt: Reigenfahren und „Holländern“, Schnelllaufen und Eisquadrillen wechseln mit dem einfachen Tourenlaufen ab und schaffen auf der Eisbahn ein buntes bewegtes Bild. Der Hauptwert des Schlittschuhlaufens liegt aber in seiner gesundheitlichen Bedeutung. Wie rötet sich die Wangen der bleichen Großstadtkinder in der frischen Winterluft! Wie kreist das Blut in den Adern, wie erhöht sich Lebenslust und Freude, wie bekommen die matten Augen wieder Glanz! Der Eislauf ist sicher ein probates Mittel gegen frühzeitige Neurosität. Und selbst die Alten, deren Glieder schon zu ungelent und unbeholfen geworden sind, freuen sich über das frisch pulsierende Winterleben.

[Deutsch.] Herr Meier (schon oft eingeladen, zur Tochter des Hauses): „Ach, mein Fräulein, ich möchte mein Leben lang so neben Ihnen sitzen!“ — Tochter: „Ja, und mich neben Ihnen sitzen lassen!“

[Ein nettes Paar.] Wie, der Professor hat die Philologin geheiratet? Das muß wohl ein sehr zerstreutes Paar geworden sein? — „Das will ich meinen! Bei der Hochzeit trug er den Myrtenkranz und sie den Zylinder.“

[Praktisch.] Dorfbader (zu seinem neuen Lehrling): „Daß Du's weißt, bei mir herrscht Ordnung und Reinlichkeit! . . . Hier sind vier Nägel — an jedem hängt ein Handtuch. Das erste gehört für 'n Herrn Pfarrer, das zweite für 'n Lehrer, das dritte für 'n Bürgermeister und das vierte für die übrige Kundschaft. Jedes Monat am Ersten nimmt D' das vierte Handtuch weg, hängt von den drei andern jedes um einen Nagel weiter nach rechts, und an den ersten Nagel kommt ein frisches, Verstand'n?“

#### Homonym.

Behnntsvoll denk' ich der Stunde,  
Da ich schied von meinem Lieb,  
Dessen Bild so licht umflossen  
Sich gar tief ins Herz mir schrieb.  
An dem Wörtchen weil' die Holde,  
Und entzündend schön entquoll  
Ihm ein Strom von Zaubertönen. —  
O, wie wünsch' ich sehnlichsvoll,  
Daß ich jenes Wort doch hätte,  
Zu ihr einen könnte hin  
Und zu ihren Füßen klagen,  
Wie ich hier so einsam bin!

#### Auflösung des Füll-Rätsels in Nr. 4.

Schähe, Schähe.

Richtig gelöst von Julie Hartmann in Reutenbürg.

#### Literarisches.

Der große Zeitungskatalog der Haasenstein & Vogler Aktiengesellschaft, eine allseitig gerühmte und beliebte Neujahresgabe, gelangt in diesen Tagen zur Ausgabe und dürfte auch diesmal bei ihren zahlreichen Geschäftsfreunden freudige Aufnahme finden. — In eleganter Ausstattung und handlicher Form mit seinem gediegenen, erheblich erweiterten und mit großer Sorgfalt und Sachkenntnis bearbeiteten Inhalt ist und bleibt der Katalog für jeden bedeutenderen Inserenten ein unentbehrlicher Ratgeber. — Der Katalog enthält alle Zeitungen und Zeitschriften der Welt und bildet mit seinem übrigen reichhaltigen, mit weiteren praktischen Neuerungen versehenen Inhalt ein Nachschlagewerk ersten Ranges. — Ein Jahres- und besonders praktisch gestaltetes Notiz-Kalender gestattet Eintragungen für jeden Tag des Jahres. Diefem folgen wertvolle Bestimmungen über den Post- und Telegraphen-Verkehr, Reichsbankwesen etc. etc. sowie ein Verzeichnis sämtlicher Agenturen der Haasenstein u. Vogler Aktiengesellschaft, weiter ein Ortsregister, welches das sofortige Auffinden der an den betreffenden Plätzen erscheinenden politischen Zeitungen ermöglicht. — Die nach Branchen aufgeführten Fachzeitschriften, ferner die Kurs- und Reisebücher usw. sowie eine große Anzahl empfehlenswerter Anzeigen von Zeitungen und Zeitschriften bilden den Schluß des Kataloges, der zu seinen zahlreichen Freunden noch weitere gewinnen dürfte. Die Kalender-Kubrik dieses Kataloges kommt für die Folge gänzlich in Fortfall. Dafür gibt die Haasenstein u. Vogler Aktiengesellschaft Anfang jeden Jahres einen besonderen Kalender-Katalog heraus.

