

Unterhaltungsblatt



Mutter, vergib mir . . .

Originalnovelle von Käthe Wehn-München.

(2. Fortsetzung.)

(Nachdruck verboten.)

„Ja, komme morgen zu uns, Kurt, ich werde meine Eltern vorbereiten,“ sagte sie jetzt leise. „Und wenn Papa seine Einwilligung nicht gibt, dann erwarte mich morgen Abend bei dir . . .“

„Gaby, das darfst du nie und nimmer tun,“ rief Kläre entrüstet und stand mit ein paar Schritten neben der Freundin. Hart umspannten ihre Hände deren Schultern.

Aber Gabriele schüttelte die Hände der Freundin ab: „Ich weiß, daß du es gut meinst, Kläre. Aber laß mich diesmal handeln, wie mein Innerstes es mir befiehlt. Ich folge nur dem Ruf meiner Liebe.“

Da schwieg Kläre verlekt. Aber eine innere Stimme, die ihr nichts Gutes von einer solchen Verbindung voraus sagte, konnte sie nicht zum Schweigen bringen.

Noch am Abend dieses Tages erklärte Gabriele ihrem Vater in bestimmten Worten, daß sie niemals Doktor Knauers Gattin werden wolle und daß morgen schon der Mann ihres Herzens kommen wollte, um sie von den Eltern als sein Weib zu erbitten.

Es kam zu einem unheimlichen Zornausbruch des Oberlandesgerichtsrates, und schon fürchtete seine Gattin, als sie sein erregtes Gesicht, seine glühenden Augen sah, es möchte ihn wieder ein Schlaganfall treffen, wie es schon einige Male vorgekommen war. Zornig gebot sie der Tochter zu schweigen und schickte sie auf ihr Zimmer.

„Ich weiß nicht, von wem das Mädchen diesen auflehrenden Sinn hat. Seit Generationen ist es üblich in der Familie der Schweighofers, daß die Kinder sich den Wünschen der Eltern unterordnen und ihrem Willen gehorchen sind. Und alle sind sie glücklich geworden. Denn die Eltern haben sich für ihre Kinder schon stets das Beste herausgesucht. Und so wäre es auch diesmal. Rechtsanwalt Doktor

Knauer ist ein Ehrenmann, und glücklich die Frau, die er einmal heimführt fürs Leben,“ grollte der Oberlandesgerichtsrat.

Seine Frau nickte zustimmend. Denn auch sie war aus einer alten, vornehmen Juristenfamilie und hatte als oberstes Gesetz die Kindesliebe und Dankbarkeit gegen die Eltern in ihrem Herzen eingeseht gehabt. Auch sie war damals auf Wunsch ihrer Eltern Fritz Schweighofers Frau geworden, trotzdem sie ihn anfangs gar nicht sonderlich leiden konnte, da er immer so ernst und schweigsam war. Später aber dann, in den Jahren hatte sie ihn unendlich lieb gewonnen, und gerade sein ruhiges, ernstes und gefestigtes Wesen war es, was sie so friedvoll und glücklich machte und ihre Ehe vor allen Stürmen bewahrte. Sie wußte, sie hatte einen Mann, zu dem sie sich aufbilden konnte, dessen stets gerechten und vernünftigen Wünschen sie, die Jüngere, sich bedingungslos unterordnen konnte. Sie wußte, daß eine Hand die ihre hielt, die sie fest und tapfer und unbeirrt durch das Leben führte. Und so wäre es auch mit Doktor Knauer und Gabriele geworden. Aber da setzte nun das Mädchen ihren Diktator auf und bot dem Vater trotz die Stirne. Daß das nicht gut

enden konnte, wußte die Mutter, und sie versuchte, einzulenken, so gut es ging. Aber diesmal scheiterte ihre Vermittlung zwischen Vater und Tochter.

„Wenn sie es wagt, den Menschen, der mir vollständig fremd und gleichgültig ist, zu heiraten, dann ist sie meine Tochter gewesen! Ich kenne sie nicht mehr und die Tür zu uns soll ihr für immer verschlossen sein. Und wenn sie als Bettlerin vor mir auf der Schwelle liegt, jage ich sie wieder hinaus,“ rief er zornig. „Und für den Herrn bin ich morgen überhaupt nicht zu sprechen; Marie soll ihn abweisen.“

Und so kam es auch. Als Kurt Werner am nächsten Tag zu einer Stunde, wo er den Oberlandesgerichtsrat zu Hause wußte, erschien, wurde er abgewiesen. Ein zorniges Lächeln verzerrte sekundenlang seine Züge, als das

Mädchen ihm die Karte wieder zurückbrachte, mit dem Bescheid, die Herrschaften seien weder heute noch sonst für ihn zu sprechen. Aber als sich die Tür wieder geschlossen, da hatte er die Faust geballt. Ein



Vom italienischen Kriegsschauplatz:
Italienische Gefangene aus den Piave-Kämpfen.
(Phot.: Leipziger Presse-Büro.)

(By.)



Vom westlichen Kriegsschauplatz:
Von den Engländern auf ihrem Rückzuge zerstörte und im Aisne-Kanal
versenkte Schiffe.

(Phot.: Presse-Photo-Vertrieb Berlin.)

wildes Drohen lag in seinem Blick. „Wartet nur, ihr hochmütiges Pack, ich will euch strafen für eure Härte.“ Diese Stunde soll euch heimgesucht werden, das weiß ich.“

Wie er das machen sollte, wußte Kurt in diesem Augenblick allerdings nicht! Aber daß für die Menschen, die heute seinen Stolz und seine Eigenliebe, ja, sein ganzes Selbstbewußtsein so tief getränkt hatten, einmal die Stunde kommen sollte, wo sie ihre heutige Handlungsweise tief bereuten, dafür wollte er schon sorgen. Ob nun im Guten oder im Schlechten, das war ihm einerlei.

(Fortsetzung folgt.)

„Ueberlandflüge“.

Von Franz König, Neumarkt i. Oberpfalz.

(Nachdruck verboten.)

Endlich waren wir so weit. Die erste und zweite Prüfung lag hinter uns. Mit den dann beginnenden Ueberlandflügen näherte sich die Ausbildung rasch ihrem Ende. — Es könnte fast keinen schöneren Abschluß geben, als beispielsweise den großen 250-Kilometer-Ueberlandflug, zu dem man, wenn irgendwie möglich, die Heimat als „Zwischenlandeplatz“ wählt. Wie dort der Empfang des jungen Fliegers sich gestaltet, wie stolz und selbstbewußt er den Eltern, Verwandten, vielleicht auch gar der Braut einen Einblick in die Geheimnisse der Flugkunst gestattet, diese später praktisch vordemonstriert, kann sich der liebe Leser unschwer vorstellen. Alle diese Dinge lassen schon das Herz des jüngsten Flugschülers höher schlagen, wohl auch deswegen, weil ihn die Ausbildungsvorschriften zwingen, bis zur dritten Prüfung fast immer in der Nähe des Flugplatzes zu bleiben und man sich mächtig hinaussehnt in die unbekannte oder bekannte Weite.

Als Ziel meines ersten Ueberlandfluges wählte ich Landsbut. Nachdem auch die Beobachterfrage nach Wunsch gelöst war, wartete ich ungeduldig, wie nun mal alle Flieger sind oder werden, auf „Ueberlandbetter“. Nach drei langen, trübseligen Tagen endlich hatte der Himmel ein Einsehen und ein prachtvoller Spätsommertag ermöglichte den schönen Flug. Nachmittags 4 Uhr, ich ging zum Flugplatz. Mein gutes L.-V.-S.-Maschinen stand schon startbereit vor der Halle. Der Monteur bestand schnell noch das gewohnte Examen, das ungefähr in folgendem bestand: „Maschine in Ordnung?“ „Jawohl.“ „Benzin, Öl aufgefüllt?“ „Wasser aufgefüllt?“ „Jawohl.“ „Gut.“ Ich kletterte in die Maschine. „Propeller durchdrehen.“ „Frei.“ „Frei!“ wiederholte ich, einige Umdrehungen am Anlasser und flott sprang auch mein braver Mercedes an. — Ich ließ es mir, wie immer, nicht nehmen, meinen Motor selbst gründlich durchzuprobieren. Es schafft dies eine ganz besondere Beruhigung, selbst wenn der Monteur noch so vertrauenswürdig ist. — Ordentlich, wie ich es von ihm gewöhnt, brummt der Motor eine 1280 Touren, und zufrieden damit, „rollte“ ich alsbald zum Startplatz; — immer noch ohne Beobachter. — Nach fast einstündigem Warten, das nach Fliegerart mit Schimpfen und wieder Schimpfen ausgefüllt wurde, kam „Er“ endlich in Sicht. Der Eindruck, den ich bei der kurzen Vorstellung von ihm gewann, war entschieden ein guter. — „Er“ war auch ein lieber Mensch, kaum 1,56 m groß, doch jeder Zoll an „ihm“ Mann, Kamerad. Wie er mir später versicherte, fühlte er auch zu mir sofort Vertrauen, und das muß so sein, denn die manchmal überaus schweren Aufgaben, die den Fliegern im Felde gestellt werden, sind nur restlos zu lösen durch kameradschaftliches, verständnisvolles Zusammenwirken von Führer und Beobachter, oder wie es in der Fliegersprache

heißt, von „Emil und Franz“. — Selbst noch ein blutjunges „Rücken“, das erst zum zweitenmal Höhenluft „schnappte“, freute er sich riesig auf die zu erwartenden Genüsse eines Ueberlandfluges. — Wir machten uns fertig; behende wie ein Eichhörnchen kletterte mein „Franz“ in die „Kiste“ und richtete sich dort so häuslich wie möglich ein. Bald sah auch ich an meinem Platz, und eben fertig mit dem Durchprobieren der Steuer, erhielt ich schon das Startzeichen. Noch ein letzter, prüfender Blick umring Maschine, Instrumente und meinen Beobachter, der mich wirklich recht erwartungsvoll ansah, und ich gab „Frühzündung“, langsam „Vollgas“. Mein 160-Pferder kam sofort auf Touren, zuerst langsam, dann immer schneller humpelte unser „Vogel“ über den Boden hin, noch ein paar kleine Sprünge, ein ganz schwacher Zug Höhensteuer und sanft glitt er in sein Element. — Wir flogen! — Ein sonderbar schönes Gefühl löst dieser Augenblick selbst bei alten Fliegern noch aus, das trotz der großen Nervenanspannung wie befreiend wirkt. Es ist nämlich gerade das Gegenteil von dem der Fall, was im allgemeinen angenommen wird, daß sich etwa mit zunehmender Höhe das relative Gefühl der Sicherheit beim Flieger verringert. Alle die Dinge, die bei geringer Flughöhe die meisten Unglücksfälle verursachen, sind in größerer Höhe viel ungefährlicher, weil eben zu Korrekturen viel mehr Zeit und Raum zur Verfügung steht.

Raum 70 Meter in der Luft, gerieten wir auch schon in eine der so gefürchteten „Gallböden“, die uns mindestens 25 Meter durchfallen ließ und nebenbei nicht die schönsten Empfindungen verursachte. Auch meinem Herrn „Franz“ behagte diese Sache nicht sonderlich; er vertiet es mir durch seinen recht verdubten Blick, doch wirkte mein zuversichtliches Lächeln scheinbar beruhigend. Von neuem fing unser Maschinen zu „klettern“ an, und dieses Mal ging es auch ziemlich flott höher, wenn uns auch der heiße Spätsommertag mit seinen ekelhaften „Sonnenböden“ noch zeitweilig zu schaffen machte.

Das Bild unter uns war mir ja nicht mehr neu, und so beobachtete ich mit mehr Muße meinen Franz, der, hingerissen von dem prachtvollen Riesengemälde, alles um sich zu vergessen schien. Es war aber auch wieder einmal ein herrlicher Anblick. Von der Abendsonne vergoldet, lag die oberbayerische Ebene wie ein weiter, bunter Teppich unter uns, auf ihm zerstreut die friedlichen Dörfer, die Vororte von München, diese selbst als ein graues, weites Häusermeer. Wie flüssiges Gold glänzten die Wasserspiegel einiger gut sichtbarer Seen im Sonnenschein. Leider verbanderte eine dunkelgraue Dunstschicht den so imposanten Blick in die bayerischen Hochalpen.

Ich freute mich mit „ihm“ und bedauerte, allmählich meinen Kurs ändern zu müssen. Wir flogen genau über der hellgrünen Isar, die sich einem glänzenden Silberbande gleich zwischen sattgrünen Wiesen durchschlängelt, dem alten Freising zu. Ich wollte ihre allernächste Bekanntschaft nicht länger genießen, da sie sich, wie bei allen Wasserläufen, in recht unarten „Schütteln“ äußerte. Nun hielt ich genau auf Freising zu, das sich uns jungfräulich leuchtend, in einen Dunstschleier gehüllt, präsentierte. Mein „Franz“ schaute, er schaute noch lange, er konnte sich nicht satt sehen an dem so wechselvollen Landschaftsbild. Doch ganz, wie ein alter Feldflieger beobachtete er auch scharf den schnurgeraden dunklen Streifen unter uns, es war die Bahnlinie M.-Regensburg, und plötzlich sahen wir auch einige dunkle, dann hellere Rauchwolken darauf, also ein Zug in Richtung Freising fahrend. Wir ließen ihn nicht mehr aus dem Auge, den Miniaturzug, der ausfas, als entstammte er einer Nürnberger Spielwarenfabrik. Er fuhr also mit uns, d. h. er versuchte es vergeblich, „wir“ waren ja bedeutend schneller, und so blieb er allmählich immer weiter zurück. — Wir dachten uns manches dabei; gewiß sahen aus ihm Duzende von Augen zu uns hinauf und ebenso gewiß beneidete uns

mancher von „denen da unten“. — Weiter ging's. — Gleichmäßig schnurrte der Propeller sein einförmiges Lied in die wundervolle Abendstimmung — und doch hört man diese Melodie so gerne, sie zeugt von einer gesunden Motorarbeit, und der Motor ist ja für den Flieger alles. — Mein Höhenmesser zeigte 900 Meter, ich ließ meinen „Vogel“ nicht mehr weiter klettern, sondern hielt ihn, um etwas schneller vorwärts zu kommen, mit etwas Tiefensteuer horizontal, denn die liebe Sonne, die es zuvor so gut mit uns meinte, sank bedenklich schnell dem Westen zu. — Freisung. — Genau 900 Meter darüber, mein „Franz!“ winkte, er winkte einfach, ganz gleich, ob „die unten“ es noch sehen konnten oder nicht. Dann kam auch eine kurze, stumme Unterhaltung zustande, eine laute gestatten ja die überaus kräftigen Stimmittel des Motors nicht, deren Inhalt ungefähr folgender war: „Es ist alles sehr schön, doch es ist höchste Zeit, daß wir nach L. kommen, denn es wird sehr schnell dunkel.“ Wir verständigten uns mit Händen und strahlenden Gesichtern wirklich vorzüglich. — Angestrengt suchte ich in dem dunklen, verschwommenen Hintergrunde, und richtig entdeckte ich auch davor den schlanken Turm der Martinskirche von L. Bald erreichten wir auch L. Nun kam einer der unangenehmsten Aufgaben für den Flieger, und die war und ist, im unbekannten Gelände den richtigen Landungsplatz zu finden. Der Höhenmesser zeigte 1900 Meter, also ruhig „Gas weg“ und „gekippt“, wie der flugtechnische Ausdruck für das Ansetzen zum Gleitflug lautet. — Wir waren genau über der Stadt. Zuerst „drechselte“ ich ein paar ziemlich scharfe Linkskurven, rasch sank der Zeiger des Höhenmessers zurück auf 1800 Meter, 1700 Meter, 1400 Meter. Ruhig und fest lag die Maschine in der Kurve, nur die Spanndrähte pfliffen leise ihre gewohnte Melodie. Mein „Franz!“ machte ein ganz verweifeltes Gesicht, weil er den Landungsplatz immer noch nicht entdecken konnte. Ich lachte und „drehte“ ein paar schöne Rechtskurven und dann zeigte auch „er“ mir den gesuchten Platz, nachdem ich denselben schon längst anvisierte. — So ein Kurvengleitflug ist für einen „Jungen“ eine große, geheimnisvolle Sache, und selbst dem „Alten“ gewinnt er immer wieder einen gewissen Reiz ab. Man hat dabei das etwas komische Gefühl, als stünde die Maschine still, und der immer deutlicher werdende Erdboden mit allem, was mit ihm zusammenhängt, tanzt in den grotesksten Formen.

In kaum 150 Meter überflogen wir L. in Richtung Exerzierplatz, einige Sekunden später schwebte unser guter Vogel hart über dem Boden aus und setzte sich endlich nach einigen ziemlich unsanften Stößen auf denselben. Unwillkürlich atmete man doch erleichtert auf, und mit freudig stolzer Miene sahen wir uns nach einem geeigneten Standplatz für unser tapferes „Lustroß“ um. Dabei merkten wir, daß wir über den eigentlichen Platz weit hinausgekommen waren und überlegten, wie wir über einen tiefen Graben weg näher an die Stadt herankommen könnten. Mittels Schrittmäß stellte ich etwa 50 Meter Entfernung von uns zu dem bewußten Graben fest. Also zu kurz, um einen „Sprung“ riskieren zu können. Und doch kam ich zu dem Entschluß. Mein „Franz!“ positierte sich mit erhobenem Arm am diesseitigen Grabenrand, ich raste mit „Vollgas“ los; auf das Zeichen des ersteren ein kurzer, aber kräftiger Zug Höhensteuer, brav sprang mein Vogel über das Hindernis und sanft

setzte es sich ans jenseitige Ufer. Bravo! schrie mein „Franz!“ und mit ihm die ersten angekommenen Zuschauer, die natürlich in der Hauptsache die L. Jugend stellte. Sie blieben unsere treuesten Begleiter, bis wir am folgenden Tage wieder starteten. — Endlich hatte ich auch die dienstlichen Meldungen erledigt. Eine Wache, aus vier Landstürmern bestehend, sorgte dafür, daß unserem „Luftkreuzer“ auch kein Unberufener zu nahe kam. Von zahlreichem Gefolge begleitet, erfolgte dann der Abmarsch nach der Stadt, wo uns von den liebenswürdigen L. ein recht gemüthlicher Abend bereitet wurde.

In aller Herrgottsfrühe sprang ich am anderen Tag in vorzüglichster Stimmung aus der „Klappe“, Verzeihung! es war ein „richtiggehendes“ Bett, mußte aber die betrübte Feststellung machen, daß infolge starken Nebels an einen Start nicht zu denken war. Inzwischen erschien auch mein Herr „Franz!“ auf der Bildfläche. Nach einem „anständigen“ Frühstück, aus was dieses bestand, verrate ich aus recht nabellegenden Gründen nicht, erfolgte die Besichtigung der Stadt L. Inzwischen wich langsam der Nebel der aufgehenden Sonne und mahnte uns eindringlich an den Zweck unseres Daseins. Gemächlich schlenderten wir zum Exerzierplatz, begrüßten, wie es sich gehört, unsere „Getreue“ und ihre Wächter. Der Motor wurde ausprobiert und die Maschine nachgesehen. Das Ergebnis war kein Erfreuliches. Der Motor streikte, und trotz allem Zureden und Probieren machte er etliche 30 Touren zu wenig. Plötzlich unterbrach unsere Tätigkeit ein recht bekanntes Brummen über uns, wir suchten sofort den Himmel ab und richtig, da schwang sich ein Albatros in schönen Schleifen dem Plage zu. Voll freudiger Erwartung verfolgten wir das Landungsmanöver. Doch wer hätte ahnen können, daß gerade einer meiner liebsten Kameraden den recht zweifelhaften Morgen benützte, um nach L. zu fliegen. Die Begrüßung war denn auch die herzlichste. Mit vereinten Kräften machten wir uns über meinen boshaften Motor her, und siehe da, der Erfolg blieb nicht aus, er machte schon 1270 Touren, also zehn zu wenig; das bedeutet nicht viel. Mein Vorschlag, abends 5 Uhr, gemeinsam zu starten, wurde debattelos angenommen.

Nach einem ordentlichen Imbiß und ebensolchen Trunk erfolgte erneut Besichtigung der Lebenswürdigkeiten von L. Schneller als uns angenehm war, wurde es Zeit zum Aufbruch, und so zogen wir in Begleitung eines zahlreichen Gefolges zum Startplatz. Unter Scherzen und Lachen wurden die Maschinen fertig gemacht. Wir trochen in unsere Schale und verabschiedeten uns von den Kameraden, die nun rasch ihren Albatros bestiegen und dem anderen Ende des Platzes zurollten. Von dort aus starteten sie unter nicht endenwollenden Zurufen und Tücherschwenken. Wir standen noch einige Minuten inmitten der immer zahlreicher gewordenen Zuschauer, unter denen zeitgemäß natürlich das zarte Geschlecht am stärksten vertreten war. Ach Gott, mit wieviel und mit welchen Fragen wurde ich damals bestürmt; ich weiß wirklich nicht mehr, ob ich auch nur den zehnten Teil davon beantworten konnte. Doch es wurde Zeit; wir mußten fort, wenn wir, wie verabredet, den Albatros, der etwas langsamer war, noch einholen wollten. Und so starteten auch wir unter den liebenswürdigsten Glückwünschen. Mein „Franz!“ über-



Von den Kämpfen an der Marne:

Feldlazarett vor dem Schlosse Pinon mit schwerverwundeten Deutschen und Franzosen. Während die deutschen Truppen drei Jahre lang das herrliche Schloß Pinon mit seinen prächtigen Gemächern gesichert und verwaltet haben, ist es jetzt von den Franzosen vor ihrem Rückzug in blinder Wut vollständig zerstört worden.

nahm gerne die Aufgabe, durch andauerndes Winken für alle die Sympathie- und Gebungen zu danken. — Für mich und für jeden Führer beginnt mit dem Start eine ernste, verantwortungsvolle Tätigkeit, zwei Menschenleben und das tapfere Lustvolk wollen und müssen wieder heil nach Hause gebracht werden, also gibt es für ihn nichts anderes mehr als Pflichtbewußtsein. — Infolge des welligen Bodens war ich gezwungen, die Maschine nach kaum 50 Meter Anlauf vom Boden zu nehmen, und das ist eine verdammt kluge Sache, weil ja die Schweb- und Steigfähigkeit immer eine bestimmte Geschwindigkeit bedingt, die in normalen Verhältnissen beim Anlauf erreicht werden muß. — Doch der Motor tat seine Schuldigkeit und prächtig stieg unsere „Brave“ in die klare Abendluft. Noch ein Blick auf die immer kleiner werdenden Zwergfigürchen dort unten und ich nahm Richtung Freising. — Endlich entdeckten wir den vor uns gestarteten Albatros und scharf nahm ich ihn aufs Korn. Doch es sollte anders kommen. Eben erfreute ich mich an dem wunderbaren Panorama unter uns, als ich plötzlich Unregelmäßigkeiten in der „Herztätigkeit“ des Motors feststellen glaubte. Scharf horchte ich hin, doch er lief wieder gleichmäßig wie zuvor. Mein „Franz“ war wieder vertieft im Schauen, und wohl ein dutzendmal brüllte er mir zu: „Wie schön“, „wunder schön“. Ich lachte und nickte. — Schon wieder hörte ich einen Miston in der gewohnten Melodie des Motors. Meinen Tourenzähler ließ ich nicht mehr aus dem Auge. Nur jetzt nicht aussetzen, nur jetzt nicht, war mein einziger Gedanke, nachdem mich ein Blick auf das Gelände unter uns überzeugte, daß eine Notlandung verhängnisvoll werden müßte. So dachte ich noch, als mit einem Schlage der Motor aussetzte und nach einigen Sekunden vollständig stehen blieb. 500 Meter hatten wir nur, also energisch Tiefensteuer, pfeifend und laufend glitt mein lendenschlamer Vogel dem Boden zu. „Loschnallen“, „Festhalten“, „Beine hochziehen“, schrie ich meinem bestürzten Beobachter zu. Vergeblich suchte ich das Gelände nach einem nur halbwegs passenden Landungsplatz ab. Links unter uns die Har mit breiten Buschniederungen eingefäumt, rechts davon der Bahndörper, weiter rechts die Straße, noch weiter rechts bewaldete Höhenzüge. — Es war trostlos. 100 Meter zeigte der Höhenmesser noch, als ich doch ein kleines Stüd Wiese entdeckte und gleich anvisierte. Es war höchste Zeit.

Hart setzten wir auf den schlechten Boden auf, einen Augenblick später ein mächtiger Stoß und mit gewaltigem Schwung versuchte die Maschine einen regelrechten Wurzelbaum, der ihr aber doch nicht vollständig gelang. Im großen Bogen sich halb dutzendmal überschlagend, flog mein „Franz“ von seinem Sitz und landete, ohne weiteren Schaden zu nehmen. Ich sah, weil festgeschallt, noch auf meinem Sitz und überfah so am besten die ganze Versicherung. Meine erste Frage war natürlich an „ihn“ gerichtet, ob er noch ganz sei, was er mit lachendem Gesicht auch bejahte. Nicht so gut erging es meiner armen „Klamotte“, denn diese sah jämmerlich aus. Ein Rad, der Propeller futsch, das halbe Fahrgestell geknickt, außerdem noch verschiedene Beulen und Schrammen.

In ganz kurzer Zeit waren wir natürlich bei den von allen Seiten herbei eilenden Landleuten der Gegenstand ehrlicher Teilnahme und Bedauerns, das uns wirklich rührte, wenn wir auch nichts Positives damit anfangen konnten. Ich fuhr zum nächsten Telefon und erstattete bei meiner Abteilung Meldung. Nachts 12 Uhr wurde dann unsere „Bedauernswerte“ abmontiert und per Lastauto nach Schl. geschafft. Anders Tags regelte ich noch die leidige Flurschadenfrage und fuhr bewaffnet mit meinen Instrumenten mit der so viel verlässerten, doch viel sicheren Eisenbahn allein — meinen Herren „Franz“ hatte ich tags zuvor schon aufgeben müssen — und nicht gerade in der rosigsten Stimmung nach Schl. zurück. — Fliegerfreud' und -leid ... (m.)



Nachher.

Wenn wir nachher noch leben,
Wollen wir so recht einmal mit schlürfenden Augen
Uns in diese Welt begeben,
Türme, Täler und Jugendplätze
Und alle die enalosen, gottfrohen Schätze
Inbrünstig uns ins Herze saugen,
So, kindlich die alte Erde begreifen
Und staunend, staunend die Welt im Frieden erschen.

Wilhelm Schuffen.

Allerlei.

Problem: Der Dieb.



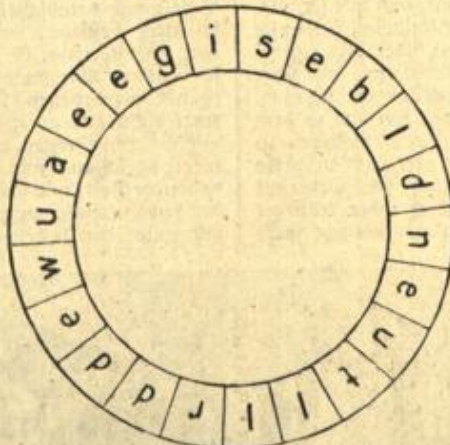
Man liest abwechselnd je einen Buchstaben auf der Mauer, dann auf den Zetteln und schließlich von den Buchstaben unten und erhält dann die Lösung.

Winkelrätsel.

C	E	E	E	E	E	E	G
G	H	H	J	J	K	L	L
L	L	M	N	N	N	N	N
N	O	O					
O	O	R					
R	T	T					
T	T	U					
U	W	W					

Die Buchstaben in dem Winkel sind so umzustellen, daß in den wagerechten Reihen sowohl, wie in den entsprechenden senkrechten Wörtern entstehen, welche bedeuten:
1. Russischer Heerführer,
2. Mehlspeise,
3. Kaufmännisches Schriftstück.

Auszahl-Rätsel.

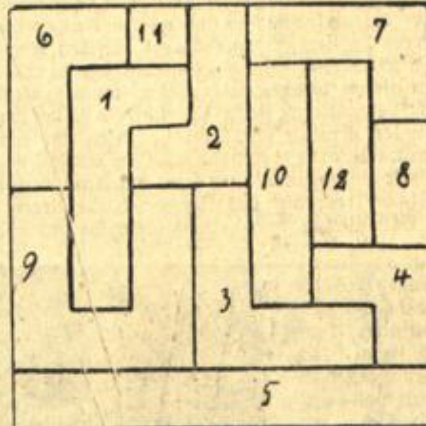


Die Buchstaben in dem Kreise sind in der Weise abzulesen, daß immer eine bestimmte Anzahl Felder übersprungen werden. Bereits abgelesene Buchstaben scheiden beim Zählen aus. Die letzten beiden Buchstaben werden so abgelesen.

Bilderrätsel.



Zerlege-Aufgabe.



Die nummerierten Teile des Quadrates sind zu einem Wort zusammenzustellen, das ein beliebiges Getränk der Deutschen bezeichnet.

Auflösungen der Aufgaben in der letzten Nummer.

Verierbild:

Bild auf den Kopf stellen, dann Figur von der Mitte zwischen Frau am Baum und Dach des Hauses.

Besuchskarten-Rätsel:

Schornsteinfeger.

Kreuz-Rätsel:

ra	be
ro	sen

Gieroglyphen-Rätsel:

Ehrlich währt am längsten.

Arithmetische Aufgabe:

6	8
2	4
7	1
6	3
4	8
2	1
3	6
5	4

Suchbild:

Eine Schwalbe macht keinen Sommer.