

# Unterhaltende Blätter

Monatliche Freibeilage des  
Wiesbadener Tagblatts



18. Jahrgang 1918.

Nr. 5.

## Die goldene Truhe.

Skizze aus dem Venn von Nanny Lambrecht.

(Nachdruck verboten.)



Der Hirt zieht übers Hohe Venn und tutet in sein Krummhorn. Tohooot, tohoöö . . .

Aus den stillen Hütten treiben sie ihm das Vieh zu. Trampf, trampf kommt es heran, die Weißflechtige, die Blanke, die Rote — und auch das Rindchen, das magere, zähe Rindchen, sein Rindchen. . . Und jetzt kommts aus dem Stall des dicken, prohigen Mohette.

Das beste Vieh handelt er in seinem Stall ein, der Mohette, der dicke Vennbauer. Mit rechten und gerechten Mitteln gehts nicht zu, Herrgott, nein, sie fluchen ihm alle in den stillen Hütten . . . Und ihm hat er das Rindchen genommen, das einzige . . . Und dafür hat er ihm zeitlebens die Schlafstelle auf dem Heuboden eingerichtet. Und gibt ihm die Kost, wofür er dann noch den Stall des dicken Mohette mithüten muß. Zeitlebens — ach, guter Gott, die Zeit seines armseligen Lebens ist nicht mehr lang, er ist in den Siebzig, ist krumm und verbogen wie eine alte Weide und wächst nach unten wie der Kuhschwanz.

Tohooot . . . Am Weiher hocht er jetzt, dort, wo hinterm schrecklichen Wald Bailoup das schwarze Moor liegt. Und wo nordwestlich in die Morgennebel hinein das Armseelenkreuz Panhus ragt. Sitzt da in ganz toter Stille. Man hört nur das Rupsen der Kuhmäuler im Gras der Sumpfwiesen.

Die Knie hochgezogen starrt er in das gründige Wasser. Eine silbrige, von Humus durchdrängte Haut spannt darüberhin, eine Wasserspinne kraucht darin. Ein Gesicht scheint aus dem dunklen Sumpf heraus zu drängen. Der Hirt denkt, es ist nicht seines, es ist vielleicht des Moormannes bitterböses Gesicht. Das phosphorisierende Leuchten aus der Tiefe schimmert hinein. Da hebt der Hirt seinen Stecken und stößt in den Phosphorschlund. — Das Gesicht zerknittert, zerläuft in tausend Wellenkreischen, zu tausend bitterbösen Gältschen.

Und ringelt sachte, sachte wieder zusammen, rundet sich, füllt sich. Und Moormanns Gesicht dräut wieder herauf. Und es ist dem Hirten, als spreche es also:

„Bodju (Guten Tag) alter Fliegenfresser, suchst du noch die goldene Truhe?“

Da spricht der Hirt über den Weiher: „Guter Gott, ich hab's Venn zu allen Zeiten gesehen, von Neujahr an bis wieder zum Tage Silvester, dem heiligen Papst, aber die goldene Truhe hab ich ebensovienig, wie das Wasser Durst hat.“

Und nun muß der Hirt sehr hinunterhordchen, denn das Gesicht erzählt:

„Es war ein Herr von Reinhardstein. Wenn du zum Bodrange hinauffsteigst, siehst du noch die Mauern im Warhetal. Er ist mit Vieren gefahren und sagte, er fahre das

Glück — und kam im Venn um mit vier Pferden und der Kutsche, man sagt, mit noch was.“ Und dämonisch sicherte es aus dem Sumpf heraus. „Es gibt Tage, wo man am Weiher steht und die Kutsche sieht. Man weiß nicht, welche Tage das sind. Aber die Rosse sind noch lebendig im Grund drunten. Wenn auf dem Venn die schrecklichen Nächte sind, trampeln sie den tiefen Schlamm auf und man kann hinuntersehen. Hä du, willst du wissen, wann in den schrecklichen Nächten die Rosse stampfen, du Fliegenfresser, du Knorpelstecken?“

Der Hirt rutscht in die Knie. Die Erwartung fiebert in ihm. Er fällt auf die Hände. Die Eier, zu wissen, brennt in ihm. Er schleicht die Böschung hinunter und ganz nahe dem Sumpf. Und die Stimme aus der Tiefe:

„Der Herr von Reinhardstein hat einen Schatz gehabt aus Türkenkriegen her, eine Truhe voll Gold, Schöngold, feurigrotes. Das hat er eingegraben am Reinhardstein. Und keiner wußte, wo und wie und wann. Nur der feine Ritter Winguin. Wie gesagt, ein feiner und Edler und Schöner. Er war des Reinhardsteiner Gut-freund.“

Der Reinhardsteiner hat ein Weib gehabt, kostbarer, als der Schatz in der Truhe. Da kam der Herr Winguin und sah die wunderschöne Frau und lobte sie über alle Maßen. Und dann hing sein Kopf tief und seine Stimme klang rau und er versiel in große Traurigkeit. Sprach da der Reinhardsteiner: „Drückt dich mein Geheimnis, weil du so finster einhergehst?“ Und Winguin mit abgewandtem Gesichte: „Ja, sieh, weil ich denken muß, immer denken muß an deinen Schatz.“ Und wurde noch trauriger. Da grub der Herr von Reinhardstein die Truhe aus und fuhr ins Venn. Er fuhr mit Vieren und dachte: „Nun fahre ich mein Glück.“ Als er aber kam zum Kreuze Panhus, wurde die Kutsche leicht und nicht mehr befrachtet, und man sah, daß die Truhe mit dem Golde dieselbige Stelle, wo sie eingegraben lag. Da wußte der Reinhardsteiner, daß sein Freund nicht traurig war wegen dem Schatz von Gold. Nun nahm er sein Weib Irmenind und fuhr wieder mit Vieren ins Venn und dachte: „Ich fahre mein Glück.“ Er kam am Kreuz Panhus vorüber, und die Rosse flogen. Am alten Weiher standen die Viere still. Da sah der Reinhardsteiner um sich — und sein Weib war nicht mehr in der Kutsche. Nun gingen ihm die Augen auf, und er rief ergrimmt: „Gold ohne das Weib war nicht mein Glück, das Weib ohne das Gold auch nicht, nun will ich sehen, ob ich ohne Weib und Gold zu meinem Glück komme.“ Riefs und spornte die Rosse an, sie bäumten auf, rasten wild in den Weiher. Und sind also mit Kutsche und Mann in den Grund gegangen. Seitdem ist aber die goldene Truhe vom Reinhardstein verschwunden. Und wenn die schrecklichen Nächte

im Venn sind und die Rosse den Sumpf aufstampfen, hat mans schimmern und strahlen sehen, als öffne die Truhe ihre wunderbaren herrlichen Schätze von funkelndem Golde.“

Und plötzlich verschwand wieder das Gesicht im Sumpf. Der Hirt springt auf. Steht steil und atmet heftig. Man müßt die Stelle suchen, — hhhhorilahoi ... man müßt die Stelle suchen.

Geht und tastet mit dem Stecken voraus, wo der Boden fest ist. Die rote Dämmerung leuchtet. Hinter ihm trottet das Vieh. Ein Hirt im Venn hat Schlafgedanken, nachtwandlerische. Die langen Tage heßt er in der Einöde und murmelt. Was murmelt der Hirt im Venn? Er späht in den Nebel. Gold im Venn, Gold, Gold, alle guten Geister, Blaufeuer, husch ...

Die Dunkelheit schattet um ihn. Das Vieh steht und brüllt. Da reckt der Hirt den Arm, stößt sein blankes Schaufelchen in den Moorgrund, beginnt blisschnell zu reiben und zu scharren, schneller, immer schneller. Seine Armknochen knaden, die Moorfasern zermürben — ein Phosphorleuchten springt heraus ... zittert, flackert — fft ... verhuscht. — Und wieder. Stahlhart blau, tanzend, flirrend — firt und knistert — fft — husch in den Grund.

Und wieder. Funkelrot, magisch grün, fackelt lichterloh — Funkenknistern, Feuerwirbel, Flammenzungen, immer toller, immer größer, wächst, lodert, stäubt, hüpf in Bogensprüngen — da — dort — überall ... husch ... in die schwarzen Gründe, in die lauernde Moornacht.

Der Hirt reckt auf, lacht auf, schreit auf — und in wilden Sprüngen ihm nach. Hei, dem Koboldchen.

Aufstuden die Kuhköpfe, stoßen ihr Gebrüll ganz fürchterlich in die schwarze Einöde, schlagen mit den Schwänzen — und fort, fort mit Stampfen und Schnaufen hinter dem springenden Alten her — in die Nacht, in den Nebel, in den brauenden Dunst. Hujos ... es schwanken und wanken die wuchtigen Leiber, die spukhaften Schatten. Huhoh, schnaufte, brüllte in der Nacht, flatschend ins Schlammwasser — weiter, immer weiter, der Boden schwappt — weiter, immer weiter in die tiefen, traurigen Mulden. Horilahoi, es locken die tanzenden Blauflammen — Hei, auf der Fahrt nach dem Glück. Hei, lacht der Vennhirt, der Alte. Lacht, daß die Einöde schallt. Es funkelt, es schimmert das Gold — dort — vor ihm in dem sumpfigen Grund — das Gold — das Gold — die goldene Truhe. Hei, braucht er dann noch dem dicken

Mohette sein Kuhhirt zu sein? — Und das Rindchen — jahaha, das Rindchen wird er ihm mit blanken Talern zurücklaufen, ... mit blanken Talern, das Rindchen, das Meimei ... komm, Meimei, komm, komm ... Und die Weißfleckige, komm, komm ... und die Blanke, und alle, alle — hab, sie kommen, sie traben treu und gehorsam auf ihn zu, sie folgen ihm, folgen ihm — der ganze Reichtum des dicken Mohette — folgt ihm — in den Moorgrund, Horilahoi ... kommt, kommt, kommt —

Und sie stapfen heran, die wuchtigen, schwankenden Schatten. Stampfen in das Moor ein, reißen die dünnen Beine aus den Schlammfurchen, schieben mit schweren, plumpen Leibern vor, langsam, gequält, hohlbrüllend, aber treu und in intelligenzloser Demut.

Da steht der Hirt und kann nicht weiter. Und steckt im Schlamm wie eingemauert. Drunten aus dem schleimigen Grund scheint eine Faust zu recken, die ihn hinunterzieht, immer tiefer. Seine Notstimme kreischt schrill, so gräßlich, wie die modernden Stimmen aus den Sumpfgräbern ringsum. Er tastet, greift aus, faßt in die schlammpernde Haut eines dünnen Halses. Und da brüllte heiser und krank auf — sein Rindchen — Meimei ... An ihm hängt der schlotternde Körper des Alten, hebt sich, hebt sich, stößt mit schwerklumpenden Füßen, — und tiefer zieht ihn die Faust in den Grund, der Moorrachen gähnt weit auf ... Da stieren die Augen des Alten — er sieht um sich die klobigen Schatten — um ihre aufgeblähten Leiber leckt die schlammige Flut ...

Mohettes schwerer Reichtum ... Und das brennende Gold in der Tiefe ...

Horilahoi ...

Da horchen die Stillen im Venn auf. Schreit der Sumpfhahn? Und wieder Stille. Modernde, lauernde Stille. Moornacht.

Und Kindlein frösteln in tiefen Schauern, denn die Alten erzählen:

Es liegt da vergraben im schwarzen Moor eine goldene Truhe. Wenn die schrecklichen Nächte im Venn sind, stampfen die versunkenen Rosse den Grund auf, und man sieht es schimmern und funkeln im tiefen Sumpf. Dann fährt in Sturm und Unwetter eine schwarze Kutsche an, und der Lenker ruft: „Ich fahre mein Glück ...“

Das erzählen die Stillen im Venn. Ihre Märchen sind traurig und schön wie ihre Sümpfe und ihre Not.



## Willst einmal vergessen.

Willst du einmal vergessen Sorg' und Fehle,  
So blick' hinein in eine Kinderseele.  
Willst weihen und verschöner du dein Leben,  
Mußt du den Blick zu reinen Frau'n erheben.

Willst du des Lebens Kleinlichkeit bemeistern,  
Mußt du für große Männer dich begeistern.  
Doch willst des Lebens Tiefstes du erdenken,  
Mußt du dich still ins eigne Ich versenken.

Reichel.



## Das Flugzeug nach dem Kriege.

Von Alexander Büttner.

(Nachdruck verboten.)

Als zum Ausbruch des Krieges sprach man dem Flugzeug allgemein seine praktische Verwendungsmöglichkeit ab, und die zahlreichen Wettbewerbe in vergangenen Friedenszeiten waren nur ein schwaches Mittel zum Zweck: ihre Aufgabe bestand in der Weiterentwicklung des neuen technischen Problems. Erst dem Kriege selbst blieb es vorbehalten, die Entwicklung der Flugtechnik derart zu beschleunigen, daß Gedanken über ihre verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten, die vordem fast Traumgebilde erschienen, der Wirklichkeit nahegerückt sind; über die Zukunft der Flugindustrie werden allenthalben die verschiedensten Ansichten bekannt.

Es ist gar keine Frage, daß die zukünftige Gestaltung des Flugzeuges in erster Linie von den Interessen und

Bedürfnissen der Heeresverwaltung abhängt. Denn legt diese ihre Hand auf die Flugzeugindustrie und erklärt sie als eine Waffen- und Rüstungsindustrie, so wird die Flugtechnik das Schicksal der übrigen Waffenindustrien teilen müssen und ausschließlich den Zwecken der Landesverteidigung dienstbar gemacht werden. Eine andere als militärische Verwendung des Flugzeugs wäre damit aber gänzlich unmöglich gemacht. Gerade, weil es sich ja im gegenwärtigen Kriege als Aufklärungswerkzeug, als Angriffswaffe und als Verteidigungsmittel so trefflich bewährt hat, ist es nicht ausgeschlossen, daß die Militärbehörde sich zum mindesten eine weitgehende Kontrolle über die Flugzeuge und ihre Weiterentwicklung vorbehalten, ja ihre Herstellung vielleicht nur insofern und so weit gestatten

wird, als militärischer Bedarf vorliegt. Dann dürften wohl bedeutende Neuformationen gebildet werden, die, in verschiedene Klassen geteilt, aus Großkampfs-, Aufklärungs-, Bombenwurf- und Abwehrgeschwadern bestehen. Nun ist es aber doch recht fraglich, ob dieser Weg für die weitere Entwicklung der gesamten Flugzeugindustrie richtig und am vorteilhaftesten sein wird. Bedenkt man nämlich, daß die Beschäftigung der Fabriken durch Aufträge von Seiten der Heeresverwaltung unmöglich ihr jetziges Maß wird erreichen können, und weiter, daß die Zahl und Größe der Flugzeugwerke während des Krieges ganz erheblich zugenommen hat, so wird man voraussehen können, daß die zu wenig beschäftigte Industrie, um nicht zu Grunde zu gehen, sich nebenbei auch mit dem Bau von Spezialflugzeugen, wie Post-, Last-, Sport- und Verkehrsflugzeugen, wird beschäftigen müssen. Sicher wäre es im Interesse der Allgemeinheit sehr zu wünschen, daß das Flugzeug nach dem Kriege auch zu friedlichen und kulturellen Zwecken herbeigezogen wird, daß auch der Flugsport wieder aufkommt und so unabhängig von den militärischen Interessen und Forderungen eine Fortentwicklung des Flugzeugs stattfinden kann.

Es ist klar, daß aus Flugzeugen, die den weitaus schwersten Anforderungen denen des Krieges haben genügen können, sich ohne Mühe auch Typen für friedliche Zwecke ausarbeiten lassen. Die Konstrukteure brauchen ja beim Bau von Friedensflugzeugen die hindernden Voraussetzungen: große Steigfähigkeit, fabelhafte Geschwindigkeit und vieles andere mehr gar nicht weiter zu berücksichtigen. Fallen diese Bedingungen aber fort, so ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten, in Bezug auf Sicherheit, Flugdauer, Tragvermögen auch die Bequemlichkeit der Fahrgäste zu erweitern.

Das Interesse der Allgemeinheit wendet sich wohl in erster Linie den Verkehrsflugzeugen zu, wobei man nicht nur an einen Verkehr im öffentlichen Dienst, sondern auch an einen regelrechten Personenverkehr denkt. Ganz bestimmt läßt sich auf weitere und kürzere Strecken ein Postverkehr mit Flugzeugen einrichten, der sich auch über internationale Strecken ausdehnen kann und der weniger in Ländern und Gegenden, die von Straßen- und Eisenbahnwegen durchzogen sind, als in bisher noch unkultivierten Gebieten große Bedeutung erlangen wird. Gerade dort, wo Flugzeuge mangels geeigneter Verkehrswege konkurrenzlos sind, erwächst ihnen wohl ein ungeheures Betätigungsfeld. Allerdings kommen als Verkehrsflugzeuge nur Groß- und Riesensflugzeuge mit Motorenstärke von 1000 Pferdestärken an aufwärts in Frage, die durch Verwendung mehrerer Motoren unbedingt betriebsicher sind und eine große Dauerleistung besitzen. Selbstverständlich bedingen dieselben die Schaffung von Flugstraßen, die bei eintretenden Schäden eine gefahrlose Landung gestatten und weiter die Errichtung geeigneter Flughäfen in unmittelbarer Nähe der Großstädte mit glänzenden Schnellverbindungen zur Stadt, damit die erreichten Vorteile des Schnellverkehrs durch Zeitverluste der schlechten Stadtverbindungen nicht zwecklos gemacht werden. Als Fahrgäste der Verkehrsflugzeuge werden sicher nur solche Leute in Betracht kommen, denen „Zeit Geld“ ist und die das immerhin stets teuer bleibende Schnellverkehrsmittel für ihre Geschäfte benötigen. Eine Verminderung des Fahrpreises ließe sich dadurch herbeiführen, daß man Verkehrs- und Postflugzeug vereinigt und aus den Portogeldern der mitgenommenen Postfachen einen Teil der Betriebskosten deckt. Aberhaupt würde der Kilometerpreis des Luftverkehrs, wäre er selbst dreimal so hoch als der des Bahnverkehrs, gerne bezahlt werden, da durch ihn ja eine mindest doppelt so schnelle Beförderungsmöglichkeit gegeben ist. Unzweckmäßig wird allein die Beförderung einzelner oder ganz weniger Personen auf kleinen Strecken sein. Je größer also die Mitfahrerzahl und je weiter die Flugstrecke ist, desto rentabler und billiger gestaltet sich der zukünftige Luftverkehr. Darum darf man auch fest damit rechnen, daß die schon so lange geplante Obersee-Schnellverbindung mit Flug-

zeugen, die nach dem heutigen Stand der Technik bestimmt ausführbar ist, nach dem Kriege mit großem Erfolg eingerichtet wird. —

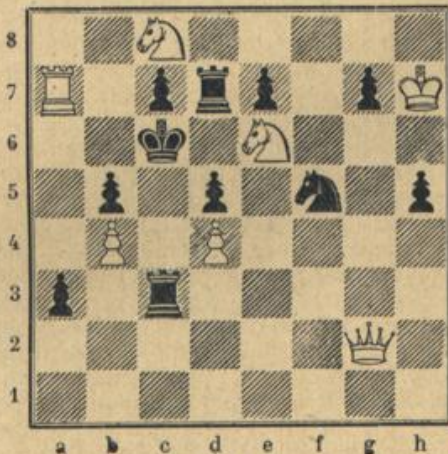
Ein immer wiederkehrender Lieblingsgedanke der Sportsleute ist das Gegenstück der großen Verkehrsmaschinen, nämlich das nur für eine oder zwei Personen bestimmte reine Sportflugzeug, sei es nun allein zum Vergnügen gebaut oder daß es den Sonderzwecken gewisser Höchstleistungen oder bestimmter Wettbewerbsaufzeichnungen genügen soll. In den ersten Jahren seiner Entwicklung blieb es dem Flugzeug ja versagt, derartigen reinen Sports- und Vergnügungszwecken zu dienen, es wurde fast ausschließlich als Erwerbsquelle verwendet oder diente militärischen Zwecken. Und wenn es sich schwerer Geltung bei der Allgemeinheit verschaffte, als etwa das Automobil, so liegt dies einmal an der Eigenart des Flugsports selbst, der alles Anfängertum gewissermaßen ausschließt und nur befähigte, gut ausgebildete Personen verlangt, und denn auch daran, daß die Anschaffung und der Unterhalt selbst für sehr reiche Leute viel zu kostspielig waren. Die Tatsache nun, daß das Fliegen derartiger Kleinflugzeuge mit möglichst weit regulierbarer Geschwindigkeit (die im Fluge gesteigert und beim Landen verringert werden kann) bis heute sich durchaus nicht vereinfacht hat und auch die Kosten, die ja hauptsächlich für die teuren Motoren aufgewendet werden, ebenfalls nicht geringer geworden sind, scheinen das „Sonntagnachmittags“-Fliegen und auch das Fliegen als eigentlichen Sport überhaupt unmöglich zu machen. Einzig und allein könnte die Sportfliegerei nach wie vor dem Kriege durch Vereine mit statlicher Unterstützung sich Flugzeuge halten und diese ihren Mitgliedern in ähnlicher Weise zur Verfügung stellen, wie dies vor dem Kriege die deutschen Luftfahrtvereine mit ihren Freiballons gemacht haben; dadurch könnten wiederum viele Flugzeugführer dem Staate für kommende Kriege herangebildet werden. Ob auch andere als rein militärische Rennen und Wettbewerbe abgehalten werden, scheint darum fraglich, weil diese nur auf schwer herzustellenden Spezialflughäfen möglich sind und dann auch vor allem, weil der Heeresverwaltung derartige Vorführungen vor der großen Öffentlichkeit nicht erwünscht sein können. Aus eben diesem Grunde dürfen auch Schausflüge in erheblichem Maße nicht mehr stattfinden. Es kommt hierbei noch hinzu, daß die Flugzeugfabriken einer öffentlichen Werbung, wie ehemals, durchaus nicht mehr bedürfen, da nur verschwindend wenige Privatabnehmer vorhanden sein werden. Auch, ob internationale Wettbewerbe zukünftig ausgetragen werden, erscheint zweifelhaft, sie würden ja zweifellos ungeheuer scharf werden, denn es steht außer Frage, daß gerade England und Frankreich in zähester Weise, aber sicherlich ganz erfolglos der deutschen Flugindustrie den Rang abzulaufen versuchen werden. Überhaupt wird die gesetzliche Regelung des Luftverkehrs in den einzelnen Staaten einen ganz bedeutsamen Einfluß auf die zukünftige Entwicklung ausüben, fragt es sich doch sehr, ob und in welcher Weise und mit welchen Einschränkungen nach dem Kriege in der Luft herumgeflogen werden darf, weil doch ein einmal in der Luft befindliches Flugzeug eine kaum zu hindernde Bewegungsfreiheit besitzt und leicht jeglicher Kontrolle und Überwachung entgehen und ausweichen kann. Der einzige Faktor, der wirklich der Entwicklung der Flugtechnik im Wege stehen wird, ist der Einfluß der atmosphärischen Verhältnisse; ist es doch nahezu unmöglich, im dicken Nebel bei mehreren hundert Kilometer Geschwindigkeit zu fliegen und zu landen, abgesehen von der Schwierigkeit sich zurechtzufinden. Auch Sturm, der die Möglichkeit des Fliegens heute an und für sich nicht mehr in Frage stellt, kann die Durchführung eines geregelten Luftverkehrs immerhin beeinträchtigen, wenn auch die etwa vorhandene Lebensgefahr beim Fliegen absolut kein Hindernis zur Verallgemeinerung der Flugtechnik mehr bilden wird, da die Betriebssicherheit beim Flugzeug nachweislich pro Kilometer schon lange größer ist, als die irgend eines anderen Schnellverkehrsmittels. (Zensiert Berlin.)

# Spiele und Rätsel.

## Schach.

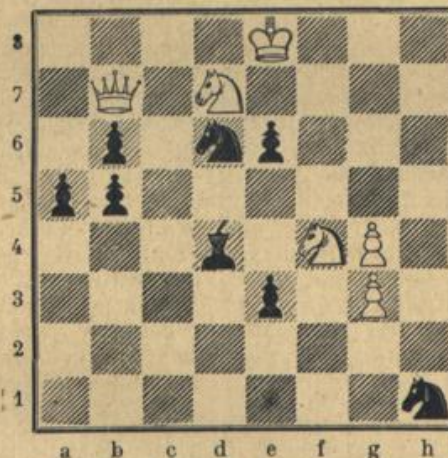
Alle für diese Rubrik bestimmten Zuschriften sind an die Redaktion des „Wiesb. Tagblatts“ zu richten und mit der Aufschrift „Schach“ zu versehen.

### 4. J. Tolosa y Carreras.



Matt in 3 Zügen.

### 5. J. Tolosa y Carreras.



Matt in 3 Zügen.

Zwei hübsche Proben neuerer, spanischer Schachdichtkunst.

### Auflösungen:

- Nr. 24. 1. La3, Ke5 2. Sd6†  
 2. . . . , Kd4 2. Dd3†  
 3. . . . , e5 3. Df5
- Nr. 1. 1. Sg2, Ke4 2. Da6†  
 2. . . . , e6 2. Dc8† etc.
- Nr. 2. 1. g4, Sf7 2. Txf7  
 2. . . . , Sg8 2. g5

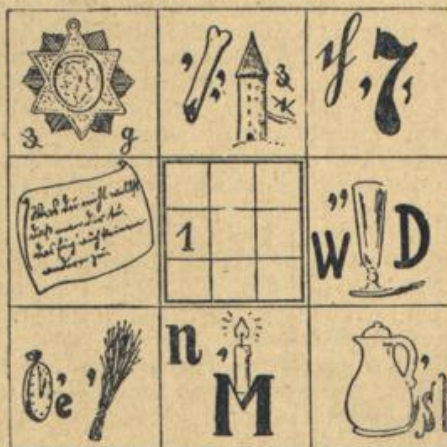
Richtige Lösungen gingen ein von: F. S., Dr. M., A. Dl., Wdw. in Wiesbaden, K. Schwartz in Fulda, Wengenroth in Reichenbach.

### Kettenrätsel.

Aus nachstehenden 14 einsilbigen Wörtern sind 14 zweisilbige zu bilden, so daß jedesmal die Endsilbe des einen Wortes die Anfangsilbe des folgenden bildet:

Geld, Maß, Tisch, Eck, Stab, Wort, Sack, Bruch, Stein, Band, Reim, Zahl, Bank, Stück.

## Rösselsprungrebus.

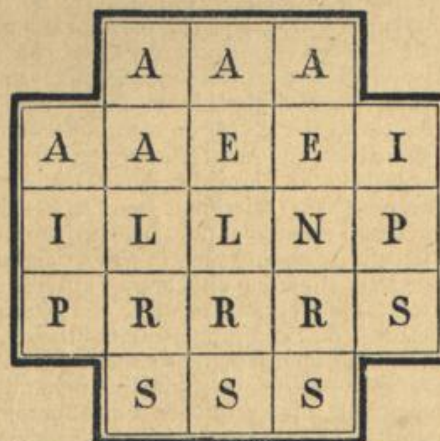


### Verwandlungsaufgabe.

Durch Verstellung der Buchstaben zweier nebeneinander stehender Wörter soll ein neues gebildet werden, die zu bildenden Wörter bedeuten: 1. Meerbusen, 2. ländliches Fest, 3. Dichter, 4. Dolmetscher, 5. Solingen, 6. Charfreitag, 7. bedeutender Wasserlauf, 8. Asiatische Inselgruppe, 9. Amphibium, 10. Australische Insel, 11. Schwed. Hochland.

Die Anfangsbuchstaben der gefundenen Wörter ergeben den Namen eines Kaiserreichs. 1. Lord — alt, 2. Tanz — Kerner, 3. Huld — an, 4. Laster — Turen, 5. Nil — Gosen, 6. Graf — Charité, 7. Pastor — Muth, 8. Divan — Klee, 9. Argali — Lot, 10. Esel — Daunen, 11. Keller — Diana.

### Buchstabenrätsel.



Die Buchstaben in dieser Figur sind derart umzustellen, daß die senkrechten Reihen gleich den wagerechten lauten. Die Worte bedeuten: 1. Feindliche Hauptstadt, 2. Stadt in Frankreich, 3. Schlingpflanze.

### Worträtsel.

Nimmst du ein Zeichen einem Tiere,  
 Das lebt hoch in des Nordlands Eis,  
 So wird daraus ein Mann entstehen,  
 Der nichts von Schuldensorgen weiß.

### Auflösung der Rätsel in Nr. 2.

**Bilderrätsel:** Man soll den Schein meiden, wenn er nicht von Papier ist. — **Streichrätsel:** Magdeburg. — **Logograph:** Mast, Last, Gast, Hast, Rast, Bast, fast. — **Füllrätsel:** Elbing, Egeria, Berlin, Irland, Stinde, Condor. — **Scharade:** Feldherr. — **Leiterrätsel:** Udine, Abend, Nauen, Essen; Rumänien, Ferdinand.

Die erste richtige Lösung des „Logograph“ sandte Liesel Schäfer, Geisbergstraße 24.