

Offener Schreibbrief von Lizzie Hanfstengel.



No. 541. Wenn ich auch einmal starte duhn, for Ihre ebbes ausschweifend zu verjähle, bummis, da duht schon widder was annererich häppene un ich verliere mein Faden; es is doch ennichau das richtige, dah mer ebbes neues immer zuerst verjähle soll. For den Kiesen will ich Ihre heut von et was riepote, wo mich die Schinnersch in so en Detrie gewoie hat, dah ich noch nit drinwer enaus sin. Gewoie Se emal acht nu wenn Sie nit auch sage, dah es fiers gewese is, dann will ich nie nit mehr ebbes von Schtehes menschenne. Es war Nacht un ich hen, verzehle Se das harte Wort, schon for zwei Stunde in mei Bett gesioede. Das Wetter war arig schillie, awer ich hen doch nit dazu gefühl, schon e Feuer zu starte. Waz mer so früh mit den Hiete anfängt, dann duht mer sein Babbie un sei Siftem speule un biseids das duht mer auch zu viel Kohle juhe. Ich hen also gedent, ich hode mich so lang bei die Lämp, bis es mich zu fait werd un dann duhn ich in mei Bett trawoie un da wer'n ich ja schon leicht warm, bishas dah ich plentie Krowits un Kohnforterschen hen, dazu duhn ich schon tende. Die Kids hen schon for e paar Stunde ins Bett gelege un der Philipp, was mein Hosband is, der war an Bihnef bei den Webesweiler. Es is also sehr schön un kweid in den Haus gewese un ich hen noch keine zehn Minnits ins Bett gelege, da sin ich selig entschlafte. Es hat auch nit lang genomme, da hen ich gedriemt. Zuerst is es arig schöner Driem gewese. Ich hen von meine junge Jahre gedriemt un esfädte so, als wenn ich alles noch emal dorchleue deht. So bei un bei hat awer der Driem geschehnt, un is schredlich genome. Ich hen von den Philipp gedriemt. Ich will Ihre den Driem verjähle. Wie es war, hen ich im Bett gelege un hörn auf einmal so e sonniges Neus. Ich hen gehört, wie Jemand an mein Driemer un an mei Viehroh erum gemontied hat. Die Schublade sin aufgezoge worde un da könne Se sich deute, wie ich da geschteht war. Ich die Schublade hen ich mei Tischuhelerie un mei Geld verstedelt. Bei Galle, hen ich zu mich gedent, das misse Burglersch odber Rabbersch sein, ich hen nids drum gewoie was es war. Ich hen den Philipp aufgeweet un der hat mich den Stittweis gewoie, ich sollt nur ganz ruhig sein, so Fellersch hätte immer Kiewalnerer kaufte un deht mich auch Geld gewoie. So Burglersch, die wolle auch leue un was all der Träsch noch mehr war.

Ich hen awer gesagt: „Phil, du bist der größte Kauer, wo ich in mei ganzes Leue gesehn hen. Wenn du ein Mann wärich, dann dehtst du jehz aus den Bett schump, dehtst deine Sonn nemme un dehtst die Fellersch kille; ich hen gar kein Respekt for dich un morgo verjähle ich es die Buwe un den Webesweiler; da is der Webesweiler en annerer Mann.“ Den Weg hen ich ihn for die längste Zeit zugewisshert, un schließlich da hat er nit mehr annerlicher getonnt, da is er aus sei Bett geschneit un hat sich sein Kiewalnerer genomme. Dann is er nach das nächste Ruhm geschneit, wo die Fellersch ware un dann war alles still. Es hat zu mich gedacht, als ob es zwei Stunde dauern deht. Mit einem mal, hat es geschosse, ich hen kreische höre un dann is Jemand hingefalle. Dann hat es widder geschosse un widder hat Jemand gekreische. Ich sin so geschteht gewese, dah ich mich aufgesetzt hen, un hen die Bräh Lämp genomme, wo wenig mei Bett auf en kleine Tschel gestanne hat un hen se in das nächste Ruhm gewoie, wo grad einer von die Fellersch vorbeigange is. Dann hat es widder en Schrei gewoie un es is widder Jemand gefalle un dann war widder alles still. — Da sin ich ganz mach gewoie. Ich hen meine Auge gerobbt un hen dann erszt ausgefunne, dah das nur en Driem war; awer es war nit alles en Driem, bishas wie ich nach die Lämp gegriffe hen, da is se nit mehr da gewese. Ich

muss also in mein Dufel schuhz genug die Lamp fortgeworfe hen. Well, ich kann Ihre sage, ich sin froh gewese, dah das Burglersch nur en Driem gewese is un hen grad widder einschlafe wolle, da hen ich gehört, wie Jemand in den annere Ruhm gegroht un gemammer hat. Ach du lieue Zeit, hen ich gedent, da siege mehbie e paar Dohle un mehbie es is doch kein Driem gewese! Well, das Jammern is immer stärker gewoie un ich sin so geschteht gewese, dah ich kein Glied hen muhse könne. Awer schließlich hen ich doch mei Körperlich zusammegepeit un hen gehallert, dah mer es an die Stritt hat höre könne. Die Buwe sin mach gewoie un sin herbei gelaufe komme, un ihuen der Reithwaschmann, wo grad an die Stritt vorbeigepäht is, der hat an die Frontdier geräp. Einer von die Buwe is daunstehrs un hat ihn inselt gelaufe. Ich sin in die Niehtem aus den Bett un hen schnell mei Kuchmoine angezoge, so dah ich nit in Verlegenheit komme sin. Der Reithwaschmann is obbtehrs komme un hat Licht gemacht un is mit sein Kiewalnerer in die Hand in das nächste Ruhm. „Da liegt einer von die Fellersch, hat er gesagt; ich deute, er is puttiehler doht.“ Ich sin dann auch mit die Kids auf den Kriesschauplatz un was wer'n Se deute, da liegt der Philipp mit en blutige Kopp! Er war nit doht, awer er war jedensfalls von den viele Bihnef, wo er bei den Webesweiler gehat hat, geistig so verwirrt heim komme, dah er in den dunkle Heim sein Weg nit gefunne hat un sich in eine von die Schublade hat lege wolle, for zu schlafte. Da war das Neus, wo ich in mein Driem gehört hen. Die Lamp hen ich schuhz genug gewoie nu hen ihn damit an den Kopp gestrode un er hat dabei e Blessur davon getrage, wo er noch lange Zeit dran zu lede hawoie werd. Well, Mister Gethor, was deute Se von so e Schteht? Ich könnt e Buch drinwer schreibe, wenn ich alles saue wolle, was der alte Esel schon angeferst hat.

Mit beste Kiegards
Lizzie Hanfstengel.

Das Wenigste.
„Ich war mit meine Kofe gegangen sechs Wochen im Bade — alle Sonnabend haben wir geessen junge Gans mit Kompott, Freitags waren wir ins Theater un am Tag vor der Abreise haben wir genommen auch e mal Bad.“

Beschämend.
Vater (das Schulzeugnis seines Sohnes durchsehend): „Lateinisch: schlecht... Pflui, schäme Dich! Du willst ein Förstersohn sein?“



Mama: „Aber, Kind, du lieht ein Buch über Ambeizerziehung? Was soll denn das heißen?“
Vater: „Weißt du, Mama, ich lese nur nach, ob du und der Papa mich richtig erziehen tut.“



Mama: „Du, Frau, heute sind es schon drei Wochen, dah wir vom Hause weg sind. Jetzt müssen wir aber schauen, dah wir heimkommen, sonst werden wir am End' alle meine Patienten gesund!“



„Sie wollen doch nicht ernstlich behaupten, dah Sie nur ungen die Kelle mit der Freiheit verstanden würden?“
„Doch! Ich sihe hier wegen Vielweiber un draußen warten zwei Frauen auf mich.“

Der Italiener.

Er spudt. Man muss wirklich damit anfangen, dah er spudt. Es ist einer seiner größten Mängel der Erziehung, und die seiner Untugenden, die dem Fremden zuerst erschreckend in das Bewusstsein kommen: er spudt un sich herum, als gäbe es gar keine Mitmenschen, auf die man Rücksicht zu nehmen hat; er wird sich des Unappetitlichen dieser häßlichen Angewohnheit gar nicht bewußt; er spudt aus Gewohnheit, aus Langerweile, aus, ich weiß nicht, welchen dunklen Trieben — und bringt den Fremden, der in seiner Nähe weilt, zur Verzweiflung. Das niedrige Volk' fröhht sich Untugenden in besonders erschreckendem Maße. Wer in Italien dritter Klasse reisen muß, ist zu bedauern. Hier nimmt die Untugend des Auspudens Dimensionen an, die einen einigermaßen ästhetisch empfindenden Menschen in Empörung versetzen müssen; aber man kann nichts dagegen thun, die Leute würden sehr erkaunt sein, wenn man sie auf ihre lästige Gewohnheit aufmerksam machte; kein Italiener scheint diese Unsitte als häßlich zu empfinden, und an den sanitären Gesichtspunkt denkt offenbar kein Mensch. Auch in den Cafes ist es oft gräßlich. Zwischen dem Schluß Kaffee und dem Zug aus der Zigarette wird unweigerlich gespuht. Für einen reinlichen Fußboden hat der Italiener kein Interesse, und selbst in den besseren Cafes zu Rom und Florenz findet man Fußböden von einer Unreinlichkeit, die schon mehr an orientalische Verhältnisse denken läßt.

Der Italiener hohd viel in den Cafes herum. Restaurationen nach unserem Verstande kennt er nicht; die Cafes sind häufig zugleich Spielloale. In den Cafes wird auch mit Vorliebe gespielt. Man sieht viele Domino-Spieler, und in den hinteren Räumen der Cafes werden die eigentlichen Glücksspiele entriert, bei denen es zuweilen sehr aufgeregt zugeht. Alkohol wird dabei fast gar nicht getrunken. Lieberhaupt muß man oft erstaunen, wie die vielen Cafes bei der großen Mäßigkeit des Volkes bestehen können. Der Italiener nimmt eine Tasse Kaffee oder einen Vermout oder eine Limonade, und dann verweilt er den ganzen Abend plaudernd, Zeitung lesend oder spielend in dem Etablissement, ohne dah es ihm einfällt, auch irgend etwas für sich zu bestellen. Er sitzt da, schiebt den Hut ins Genick und polstert mit seinem Freunde, wird erregt dabei, und nun ist es für den Fremden sehr interessant, seine aufgeregten Gesten zu beobachten. Diese Gesten haben etwas Häßliches, Unsicheres, Etwas sie haben; keinen großen Rhythmus, sondern etwas Kleineliches ist in dieser Art, die Hände platt in die Luft zu schieben, die Finger der Hände haltig gegeneinander zu stoßen oder die Finger auseinanderzupressen. Die Erregtheit des Italiener hat hat etwas vom Fladerfeuer; sie ist nicht sehr dauerhaft, sie flammt schnell auf, um schnell wieder in Asche zu versinken; aber in dem Augenblick, wo sie da ist, scheint sie ihm außerordentlich wichtig zu sein und füllt den ganzen Menschen aus. Man kann oft in Italien sehen, wie zwei Menschen in äußerster Erregtheit aneinander oerathen, der Disput scheint fast bedrohlich zu werden — dann verläuft er sich plötzlich auf irgend eine Weise im Sande, und die beiden sind so versünglich und so unbefangenen zueinander, als wäre es gar nicht möglich, dah jemals eine Streitigkeit zwischen ihnen entstehen könnte.

Das Temperament des Italiener's wallt schnell und lobetend auf; aber es ist auch schnell zu befänstigen. Wie ist es mit seinem Temperament der Frau gegenüber? Für den Deutschen und den Franzosen spielt die Frau im Leben offenbar eine ganz andere Rolle als für den Sohn der appenninischen Halbinsel. Wenn man in Berlin, Paris oder München abends durch die Straßen geht, sieht man die jungen Männer mit ihren Freundinnen; sie holen sich gegenseitig von den Geschäften ab, in denen sie bei Tage zu thun haben, gehen gemeinsam essen und tanzen und sind vergnügt. Wie wird man bei dem Italiener sehen. Hier werden die jungen Mädchen aus den Geschäften, in denen sie tagsüber arbeiten, abgeholt, aber nicht von ihren Freunden, sondern von ihren Vätern, mit denen sie nach Hause gehen. Junge, sich liebende Leuten, die verunglücklich Arm in Arm durch die Straßen schlendern, das ist in Italien ein Lindling. Geht man in die Varietes, so findet man ein Publikum von ausschließlich Männern; in den Cafes sitzen immer nur Männer beieinander; abends stehen die Männer plaudernd in großen Schaaeren an gewissen Treffpunkten der Stadt beisammen (in Rom vor dem Cafe Arancio, in Genua in der Galleria Mazzini ufm.). — immer fehlen die Frauen. Dieses ewig einseitige Beisammensein der Männer, das schon an den Orient erinnert, hat für uns etwas unendlich Debes- und Langweiliges. Es spricht nicht sehr für ein unbefangenes Temperament und auch nicht für den dephalersten Sinn des Italiener's, dah er sich fortwährend von den Frauen emanzipiert. Ich war in geringen Tanzloalalen, wo das niedrige Volk, fast ohne einen Tropfen zu trinken, beisammen ist. Wie tanzt man dort? Man sieht sehr häufig, wie die Frauen untereinander und die Männer untereinander tanzen,

ein selbstamer Anbid. Es stimmt mit der Gluth der italienischen Leidenschaft gar nicht so schlimm zu sein.

Der Sinn für die Schönheiten der Natur ist nur ganz vereinzelt vorhanden. Der Italiener liebt es durchaus nicht, in die Landschaft hinauszugehen, es langweilt ihn, er weiß nicht, was er dort draussen anfangen soll. Während in Deutschland an den sonnerlichen Sonntagen niemand in der Stadt zurückbleibt, der nicht muß, fällt es dem Italiener gar nicht ein, das Weichbild seiner Stadt zu verlassen. Vor den Thoren von Rom, Florenz, Mailand ufm. findet man keine Ausflugsorte wie vor den Thoren deutscher oder anderer Städte. Man muß mit den allerprimitivsten Ostersias, die gerade an der Landstraße liegen, vorlieb nehmen, wenn man etwas genießen will. Auf der wundervollen Piazza del Michelangelo oberhalb Florenz liegt ein reizendes Cafe mit dem allerherrlichsten Blick auf die Stadt und auf Fiesole; niemals wird man finden, dah ein Florentiner dort seinen Kaffee einnimmt; die Menschen, die dort sitzen, sind Deutsche und Engländer und zwar mit ihren Frauen. Wann trifft man Italiener auf Vergnügungstreffen durch die Schweiz oder andere Länder, die man ihrer landschaftlichen Schönheiten wegen aufsucht? Es heißt ihnen der Sinn für die Reize schöner Landschaften; sie sitzen lieber daheim in den Cafes, rauchen Zigaretten, vollstücken mit großen Gesten und spielen Domino.

Sie zeigen nur geringe Freude an Sport und Tanz. Die Volkstänze sind ohne Reiz und Bedeutung, im Gegensatz zu den Tänzen der Spanier. Dem Sport ist der italienische Mann in neuerer Zeit etwas mehr zugänglich, die Mädchen halten sich von diesen Dingen noch immer gänzlich fern. Den Volksbelustigungen fehlt es am rechten Schwung und Temperament. Der römische Carneval, der noch zu Goethe's Zeiten etwas höchst Reizendes und Liebermüthiges gewesen sein muß, ist jetzt eine äußerst trägliche Begebenheit, der man lieber aus dem Wege geht. Wieviel lustiger und übermüthiger weiß man in München oder in Mainz zu sein!

Gerühmt sei des Italiener's liebenswürdiges Wesen. Er hat freilich alle Ursache, dem Fremden gegenüber liebenswürdig zu sein, der ihm so viel Geld ins Land bringt. Wenn man in irgend einer Lage an die Liebenswürdigkeit des Italiener's appelliert, wird man kaum eine Enttäuschung erleben. Das erleichtert das Reisen auf der schönen Halbinsel in der erfreulichsten Weise.

Hans Bethge.

Der geflügelte Soldat.

Noch jede technische Errungenschaft, die geeignet schien, ihren Einfluß auf das militärische Gebiet zu äußern, wurde bei ihrem Erscheinen von dem Laien weit über Gebühr eingeschätzt; denn nur zu sehr ist der Mensch geneigt, der Materie den Vorzug über den Geist einzuräumen; und allmählich erst, wenn in lechter Linie die Blutprobe auf das Exempel gemacht wurde, vermochte man sie gebührend einzuschätzen.

Mit der Konstruktion des Vertikalschusses und zum Maschinengewehr, dem gezeugenen Vorderladergeschütz bis zum Rohrdrehlaufgeschütz durchmoch die Waffentechnik während der letzten fünfzig Jahre gewaltige Stoppfen; wie gering im Vergleich zu ihnen ist die Wandlung, die auf taktischem Gebiet hieraus resultierte. Dies erklärt sich damit, dah hier der ausschlaggebende Faktor an sich eine absolute Größe ist: der Mensch.

Mit der Lösung des Problems der Leutbarkeit der Luftfahrzeuge scheint die Technik einen „Flug“ erthan zu haben, dem, soweit das militärische Gebiet dabei in Frage kommt, der Mensch nur im begrenzten Maße zu folgen vermag; selbst die in absehbarer Zeit sicher zu erwartenden technischen Fortschritte vermögen Wesentliches daran nicht zu ändern; denn das zu beherbergende Element ist und bleibt ein zu unsicheres und veränderliches, um die Leistungen der in ihm sich bewegenden Fahrzeuge bezüglich Menschen auch nur mit annähernder Sicherheit in den militärischen Kalkül ziehen zu können. Im Aufklärungsdienst beschränkt sich ihre Thätigkeit mangels jeder Offenbarkeit auf eine rein defensiva, ist also eine unzulängliche; von einem Aufklärungskampfe, dem: „on fengage et puis on voit“ kann nie die Rede sein. Wenn dennoch ein französisches Journal im Aeroplane das „ideale Aufklärungsmittel“ sehen zu sollen glaubt, dem Mann in der Flugmaschine zutraut, „mit absoluter Genauigkeit die feindliche Aufstellung, die Stärke und Marschrichtung der Kolonnen, den Ort, wo sich die Reserven verbergen“ (Reserven sind ja bekanntlich da, um sich zu verbergen), „den Platz, wo der Generalstab steht“ (sicher ein Platz von größter Wichtigkeit) „festzustellen“, so wird man dabei unwillkürlich an die „Wunder“ erinnern, die die Gaspesots bei Mentona thaten, an die alles vernichtenden Mitrailleur und an den famosen „General Staff“.

Wie dieses Volk glaubt, im Handumdrehen Geschichte machen zu können, gibt es sich auch in seinem Gefühlsüberchwange für eine noch in ihren Anfängen stehende Erscheinung auf

dem Gebiete der Aviation den größten Hoffnungen hin. Bequem allerdings wäre es, morgen im Fluge zu erreichen, was vor 40 Jahren den lobeswürdigen Artilleristen Hunderttausender nicht gelang.

Der Streit um den militärischen Werth der Aeroplane und den der Luftschiffe wird in Zukunft heiß entbrennen; bei sorgfältiger Abwägung ihrer Vor- und Nachteile dürfte aber dem Luftschiff der Vorzug zu geben sein; und wäre es nur des nicht hoch genug anzuschlagenden Vorteils wegen, dah es im Gegenfalle zum Aeroplane leichter ist, seine Geschwindigkeit zu regulieren. Ihm auch ist infolgedessen gewisser Grad von Offenheit eigen, als es gestattet, eine Anzahl größerer Projektile auf den Gegner zu schleudern, obgleich auch ihre Treffsicherheit höchst fragwürdig ist. Denn es mühte, um vor den feindlichen Geschossen halbwegs sicher zu sein, etwa 6000 Fuß Höhe erreichen und sich mit einer Horizontalgeschwindigkeit von 30 bis 35 Fuß in der Sekunde bewegen.

Auf den aus dem Ballon geschleuderten Sprengkörper werden somit mehrere Kräfte einwirken. Infolge der Schwerkraft wird er bei 6000 Fuß Höhe in rund 20 Sekunden die Erde erreichen. In dem Moment, in dem er den Ballon verläßt, hat er aber auch noch dem Prinzip der Trägheit im horizontalen Sinne eine Anfangsgeschwindigkeit von 30—35 Fuß in der Sekunde, das heißt, er wird, bis er zur Erde gelangt, auch eine Strecke von 600 bis 750 Fuß in der Fahrtrichtung vorwärts gekommen sein. Rechnet man noch den Luftwiderstand und seine Wirkung, so ergibt sich für den Sprengkörper eine parabelähnliche Bahn.

Um den Zeitpunkt zum Ablassen des Sprengkörpers richtig zu bestimmen, müssen demnach Höhe und Eigengeschwindigkeit des Ballons — zwei nicht leicht zu bestimmende Werthe — und der jeweilige Luftwiderstand genau in den Kalkül gezogen werden.

Seine wesentlichste und erfolgreichste Aufgabe dürfte das Luftschiff als Fesselballon im Positionskriege suchen und finden. Als Leberbringer von Nachrichten sind beide gleich hoch zu schätzen; von Nachrichten freilich, die weniger auf eigenen Wahrnehmungen beruhen, als durch Lebermittlung geschehen.

Die größte Bedeutung endlich dürfte meines Erachtens dem Erscheinen der Aeroplane über dem Refeur der feindlichen Zufuhrlinien beizumessen sein. Vorausgesetzt, dah sie in sehr großer Zahl, aus beträchtlicher Höhe überreichend, einem Heuschreckenschwarm gleich, auf die weit hinter der Aufmarschzone gelegenen rückwärtigen Verbindungen sich stürzen, wird die Wirkung ebenso verblüffend wie nachhaltig sein. Es kann da in Stunden ein Zerwürfniswert geschehen, das sich wochenlang den operierenden Armeen empfindlich fühlbar machen wird. Gleichzeitig entlasten sie damit die eigene Kavallerie von dieser schwierigen Aufgabe, die sie überdies weit schneller lösen vermögen und eben so gründlich den Feind vernichten und geben sie damit dem Schlachtfelde wieder.

Allem Anschein nach veranlaßt im Hinblick auf die notorische Leberlegenheit der deutschen Kavallerie, dieser oder ähnlicher Gedante die französische Heeresleitung zu der raschen und zahlreichen Anschaffung von Aeroplanen.

Dah ich es unterlies, auch der Abwehr des Luftzeuges zu gedenken, geschah deshalb, weil unsere Waffentechnik sich noch mit ihr beschäftigt und aller Wahrheitsliebe nach mit einem überaus hohen Produkte rechtzeitig auf den Plan treten. Aber auch die heutigen Feuerwaffen genügen, den Aufenthalt in der Luft zu keinem beneidenswerten zu machen.

Die Zukunft des geflügelten Soldaten liegt im wahren Sinne des Wortes — in der Luft.

Freiherr von Treuberg.

Die größten Bahnhöfe in England.

Es ist eine lange Zeit in England verbreitete Ansicht gewesen, dah der Londoner Waterloo-Bahnhof in bezug auf seine Größe nicht nur in Großbritannien, sondern in der Welt überhaupt obnegleichen sei. Dieser Ruhm bleibt ihm nach neuern Feststellungen aber nicht einmal im Vaterlande, denn wie ein Nachmann einem Londoner Blatt mittheilt, wird er jetzt von dem Waverly-Bahnhof in Edinburgh übertrroffen. Somit wäre London entthront. Der Stolz eines Bahnhofs ist natürlich sein Verkehr, und in bezug darauf ist der südlich der Themse gelegene Waterloo-Bahnhof, der dem Verkehr der Südwestbahn dient, immer noch ein tüchtiger Burische. Man rechnet, dah etwa tausend Züge täglich von ihm abgehen und ankommen, und man kann daraus ersehen, welch regen Verkehr England mit seiner Südküste unterhält. Uebrigens wäre diese Verkehrsreicher nicht stärker, als sie schon vor vier oder fünf Jahren der Berliner Potsdamer Bahnhof aufwies, nämlich den Vorortverkehr, den Fernverkehr und den Wafferbahnverkehr dort ineinander gerechnet.

Die nächst größten Londoner Bahnhöfe sind der Eustonbahnhof für die Nordwestbahn, und der Bahnhof

in Liverpool-Street für die Great Eastern Railway. Der letztere Bahnhof, dessen täglichen Verbrauch man auch auf tausend Züge täglich berechnet, bietet dem Fremden ein verwirrendes Bild eines großen Verkehrsbezugs; die Anschlüsse für die Häfen an der Ostküste Englands gehen von hier ab. Dieser Bahnhof gleicht den ganzen Tag einem summennden Bienenstocke. Ihm an Verkehr nicht vergleichbar, aber sonst der angenehmste der Londoner Bahnhöfe ist der St. Pancras-Bahnhof, nicht weit von Regents Park, für die Linien der Midland Railway.

Dem Fremden wird am meisten der Südwestbahnhof von London, der Victoria-Bahnhof, gefallen. Das ist gewissermaßen das Sprungbrett Englands für das Festland, und wenn auch nicht sehr elegant, ist er doch geräumiger, weiter, mit längeren Bahnsteigen versehen als irgend ein Bahnhof in London. Die neuen Bahnsteige vom Victoria-Bahnhof haben insgesamt eine Länge von fast 2 Meilen. Hier stehen die langgestreckten niedrigen Züge, die jeden Morgen nach Dover Pier, nach Folkestone und nach Queensboro abgehen, wo schon die Schiffe warten. Hier kann man an einem hübschen Biffett kurz vor 11 Uhr morgens ein Frühstück nehmen und sich um 7 Uhr abends in Paris zu seinem Dinner niederlegen. Die tägliche Ziffer des Victoria-Bahnhofs ist etwa 600 einlaufende und abgehende Züge.

Die Liste der großen Londoner Bahnhöfe ist damit noch nicht erschöpft; nächst den genannten sind Charing Cross und Cannon-Street für den Verkehr ins Innere wichtig. Im ganzen hat London 17 große Bahnhöfe, die man als Termini, Hauptstationen, bezeichnet. Daneben gibt es aber 380 kleine Bahnhöfe für den Lokal- und Vorortverkehr. Rechnet man nun noch dazu die unterirdischen Bahnhöfe der zehn oder zwölf Untergrundbahnlinien (jede mit etwa zwölf bis fünfzehn), so dürften wir uns nicht wundern, wenn einmal ein realitätsreicher Poet London als „die Stadt mit den laufenden Bahnhöfen“ feierte.

Das Segel auf der Eisenbahn.

Immer wieder hören wir von neuen Anwendungarten eines alten Verfahrens. So ist das Segel nicht nur zur Fortbewegung von Schiffen durch den Wind benutzt worden, sondern es dient zum Beispiel auch mannigfach zum mechanischen Antrieb von Schlitzen. Insbesondere gilt dies für Schweden, von wo dann der Sport des Segelschlitzenfahrens auch nach Deutschland und anderen Ländern gekommen ist. Selbst die Kollschubläufer haben schon versucht, das Segel als Fortbewegungsmittel zu benutzen. Nun hat man das Segel sogar auf der Eisenbahn eingeführt. Natürlich ist dies nur möglich, wo mit ziemlich hoher Geschwindigkeit auf das Blafen eines starken Windes gerechnet werden kann. Das ist nun aber an vielen Punkten der Erde der Fall, wo infolge der geologischen und klimatischen Verhältnisse entweder während bestimmter Monate oder während bestimmter Zeiten des Tages der Wind beständig in derselben Richtung weht. Eine solche Luftströmung ist in der Umgegend von Calama in Chile zu bemerken. Dort haben die Streckenarbeiter der Bahn, die von Antofagasta an der Küste des Stillen Ozeans nach Durro im Staate Bolivia führt, das Segel in Benutzung genommen, um die kleinen Wagen, auf denen sie stets nach gethaner Arbeit zum nächsten Bahnhof zurückfahren, nicht mehr durch eigene Kraft fortbewegen zu müssen, sondern den Wind diese Arbeit thun zu lassen. Die Spurbreite der Bahn beträgt nur 40 Zoll, die Wagen, die hier laufen, sind also verhältnismäßig klein und leicht. In der Mitte wird auf ihnen ein Mast aufgerichtet und daran ein riesiges Segel befestigt, das ganz nach der Art von Schiffssegeln benutzt wird. So fahren die meisten, aus Indianern oder aus Mischlingen bestehenden Arbeiter der chilenischen Bahn in der ganzen Umgegend von Calama abends nach Hause zurück.

Im Verein der Eiden.

Vorsitzender: „Meine Herren, der Tod hat im letzten Jahre unsere Reihen sehr gelichtet, wir beklagen den Heimgang von sieben lieben Mitglidern im Gesamtgewichte von einundzwanzig Centnern und vierzig Pfund.“

Ab so!
Student A.: „Was wischest Du denn so aufmerksam Deine Pfandschne ab?“

Student B.: „hm, ich thu's meiner Mutter zu Gefallen; die ermahnt mich in jedem Schreiben, doch immer ordentlich für Reinigung meiner Garberobe Sorge zu tragen.“

Ans der Schule.

Lehrer (der seinen Schülern den Unterschied zwischen recht und unrecht klar machen will): „Angenommen, meine Ihr wäre kaput, und ich würde sie jemand für 50 Mark verkaufen, was wäre das?“
Der kleine Moriz: „Ein gutes Geschäft, Herr Lehrer?“

Dah die Dummheit nicht ausstirbt, ist erträglicher, als wenn alle gescheit würden.