

Die Stiftung.

Die Nachtluft weht wüthig von den dunklen Bergen herüber. Am Himmel blüht Stern an Stern, und der junge Dichter, der seit drei Wochen in dem Gebirgsdörfchen weilt, fühlt eine schwärmerische Stimmung über sich kommen. Gerade will er daran denken, sie zu einem Gedicht über die Schönheiten der Alpenwelt auszunutzen — da hört er ganz in der Nähe der Wirthstaupe, in welcher er sitzt, ein herzbuchendes Stöhnen und Schluchzen.

Woll' ich's Gefühl schleicht er näher und erkennt zu seinem Erstaunen in der Weiden das Wirthstöchterlein, das am Obstgartenzaun lehnt und gerade hinausheult.

Das Herz des Dichters wird natürlich bei dem Leid des Naturfindes weich wie Wachs. Er schlingt vertraulich den Arm um die schlante Taile Evis, redet ihr begütigend zu und bietet sie, ihm doch zu sagen, was ihr die Seele schwer mache.

„D' meinet'! schüch' sie. „D' meinet' G'hirn'n hab'n wir — meinet' Schatz — weich Du, der Peter und i' — und iagt — und iagt — und iagt hat er mir d' Lieb' aufg'fag't!“

Der junge Dichter ist ganz ergriffen von ihrem Schmerz. Er nimmt ihr hübsches Köpfchen, drückt es beruhigend an sich und plätsch' er wie weiß selbst nicht, wie er auf diese Art, zu trösten, verfallen ist — plötzlich gibt er der armen Evi ein Kuß um's andere; und sie scheint von diesem Berührungsmittel alsbald eine kühnere Wirkung zu verspüren, denn sie hält ganz fest und läßt sich von ihm weiter trösten.

Mit einem Mal aber faßt ihn von rückwärts eine berbe Faust — das Dirndl stößt einen Schrei aus und entflieht — und dann hagel's auf den armen Poeten Wüthe nieder, wie er sie nicht für möglich gehalten hätte, und zum Schluß fliehet er von einem kräftigen Fußtritt geschleudert, mitten in die Bremsenlinie hinein.

Natürlich ist ihm damit der ganze Aufenthalt verleidet. Während und beschämt zugleich, zerfahren und verdrämt macht er an dem Morgens kurzen Proceß, schnürt sein Köpfchen, bezahlt und wandert zur Bahnhafion. Das Wirthstöchterlein läßt sich glücklicher Weise nicht sehen; so ist ihm wenigstens die Blamage und zugleich der Spott, der ihn bei ihrem Anblick gepöbel hätte, erspart.

Da, als er in den kleinen Bahnhof tritt — er glaubt seinen Augen kaum — kommt ihm Evi mit dem glückstrahlendsten Feiertagsgesichte von der Welt entgegen, und der faubere Busche, dem sie am Arm hängt, strahlt auch vor Vergnügen. Und Beide haben einen Vorblumenstrauß; den strecken sie dem Dichter entgegen und laden und rufen: „Wir danken halt recht schön und leben S' recht wohl, und dös wer'n wir Jhna nie vergeß'n, daß S' unser Glüd g'siff't' hab'n —“

„Ja was soll denn das heißen?“ ruft der Poet empört.

„Ja, schau“, sagt der Busch treuherzig, „wie Du gestern meinet' Dirndl so ab'uffest hast, da hab' i' Dich a'lein's wengerl durchprügelt — ne? Und unter'n Prügeln da is mir auf oamal d' Lieb' wieder aufg'wasch't zur Evi — aber ich' glei' a' so mach' i', daß i' zu ihr Fenster'n g'anga bin und wir uns verhösch't hab'n in derselben Stund' — und da bist nur Du schuld d'r'an; d'rum hast Du unser Glüd g'siff't'!“

„So?“ meint der Dichter und reißt sich die Seite. „Das ist ja recht nett! ... Das freut mich ja sehr! Aber geht mir nun gehörig Wacht auf Euer Glüd, daß es nicht wieder süßen geht — auf diese Sorte von Stiftung laß ich mich nimmer ein!“

bant Gabriel, ich möchte meine Sage holen.“

„Rentant Gabriel: Sage? Die haben Sie weg! Ich frage noch was von Ihnen heraus!“

„Wa—as? Ei du verdammerter Dorfchü! Ja, ja es stimmt. Also wissen Sie, Herr Rentant, — ich bitte um hundert Mark Dorfchü!“

Der Benefiztag.

„O, daß es heute regnen, schneien, hageln möchte! Daß sämtliche Varietees und Tingeltangel von feuriger Liebe überschüttet werden möchte! Daß wilde Theaterwuth auch den theaterfeindlichsten Europäer dieser Stadt packte!“

„Herr Kassirer! Eine ganz bescheidene Frage? Wie ist der Vorverkauf zu heute Abend, Wa—as?“

„Sonne, verhölle dein strahlendes Haupt! Auf diese Benefiz warten —“ (das folgende erstickt in einem langen Seufzer).

Der Subtilitätstag.

„Allo heute bin ich 25 Jahre bei der Bühne. Natürlich weiß niemand diesen Tag — ich habe nur sämmtlichen besondern Journalisten einen Wink und ihnen eine hetrographirte Abschrift meines Lebenslaufs gegeben. Für benachrichtigte Briefe an ehemalige Kollegen Porto 17 Mark 50 Pf. Bekümmere ich niemand!“

Man wird mich also heute Abend feiern. Ich werde reden müssen — dem Publikum danken — verwirrt, samsunglos über diese mich ganz über-taschende Subidigung.

Ronzipiren wir schnell die kleine Rede —

„Gänzlich unvorbereitet, wie ich diese überflüssigen Subidigung gegen-über bin —“

Der letzte Tag des Auftretens.

Heute soll ich zum letzten Mal die Bretter betreten — zum letzten Male —! Wie dunt und wechselvoll das Leben hinter mir liegt! Es ist reich gewesen an Sorgen, reich an Schönheit. O, Ihr Erinnerungen! Und morgen —?

Morgen beginnt für mich die Nacht.

Die elektrische Hochbahn in Berlin.

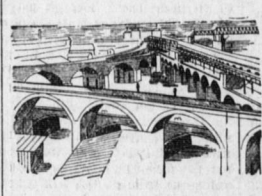
Die Verkehrsvervielfachung der Hauptstadt des Deutschen Reiches stellt allgemein alle sonstigen Vorbilder in den Schatten. Im Jahre 1899 beförderten die Straßenbahnen, die Pferdebahnen, die Omnibusse und die einzige Hochbahn, die Berlin bisher besaß, die Stadt- und Ringbahn, 414 Millionen Menschen. Zwei Drittel der Bevölkerung sind danach täglich unterwegs, um den Geschäften, der Erholung oder sonstigen Bedürfnissen zu genügen. Besonders bemerkenswerth ist, daß nicht der Vermögensverehr dabei den Ausschlag giebt, nein, aus den Frequenzziffern der Stadt- und Ringbahn ergibt sich, daß die Verkehrsmittel vor Allem dem Bedürfnis des arbeitenden Berliners dienen, denn die Winterfrequenz der Stadt- und Ringbahn ist mehr und mehr der Sommerfrequenz, in der allein der Vermögensverehr eine größere Rolle spielt, nahe gekommen.



Haltestelle Gitschinerstraße.

An der Stadt- und Ringbahn kann man auch die Steigerung des Berliner Verkehrs am besten messen. Sie wurde 1882 eröffnet und beförderte im Gründungsjahr 9,3 Millionen Personen; 1883 lag diese Zahl auf 14,3, 1888 auf 28,7, 1892 auf 44,8, 1899 auf 94 Millionen. Im verflochtenen Jahre werden die 100 Millionen erreicht sein; der Verkehr hat sich in 18 Jahren verdreifacht. Obwohl der Verkehr auf den Nebenbahnen und dem Omnibus auch eine außerordentliche Zunahme aufweist, kommt er doch an die Zahlen der Hochbahn nicht heran. Die Straßenbahnen beförderten 1882 61,4, 1899 188 Millionen Personen, die Omnibusse 1882 13,4, 1897 24,9 Millionen. Zieht man das Mittel aus diesen Zahlen, so ergibt sich, daß allein der sogenannte öffentliche Verkehr in allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln eine Steigerung um 500 Prozent erfahren hat, während die Bevölkerung um 50 Prozent wuchs.

Es ist kein Zufall, daß die Hochbahn an dieser Verkehrssteigerung den weitesten überwiegenden Antheil hat. Je mehr sich eine Großstadt entwickelt, je



Das Gleisbried.

weiter sie ihr Weichbild ausdehnt, und das wirtschaftliche von Berlin ragt weit hinaus über seine Stadtgrenzen, desto notwendiger bedarf sie des Schnellverkehrs auf einem von Straßen-niveau und dessen allgemeiner und in Berlin übermäßiger Belastung unabhängigen Planum. Dies Planum kann nur über oder unter der Straße gefunden werden. Alle Weltstädte,

New York, London, Liverpool, neuerdings Wien, Paris besitzen solche Schnellbahnen und müssen sie besitzen, wenn ihr Verkehr, dem Umrwert gleich, von allen äußeren Einflüssen unbeeinträchtigt sich regelmäßig und stetig vollziehen soll. Wenn das in Berlin nicht der Fall ist, wenn im Sommer und Winter häufige Verkehrsstörungen vorkommen, so ist daran die mangelhafte Ausbildung der Schnellverkehrs-mittel schuld. Bedeutende Verkehrs-techniker, wie Werner Siemens, haben diese Entwidlung schon vor einem halben Jahrhundert vorausgesehen. Als bald nachdem Siemens seinen Versuch, die Elektrizität als Triebkraft zu benutzen, glücklich sah, legte er den zuständigen Behörden den Plan einer schmalspurigen Hochbahn durch die Friedrichstraße vom Halle'schen Thor



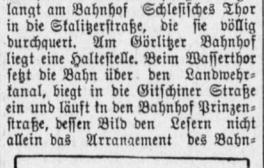
Am Halle'schen Thor.

bis zum Weddingplatz vor. Dieser und viele andere Pläne veranken in dem Ort der Bureau und der Bureaualtäre. Hätten nicht militärische Bedürfnisse mitgespielt, wer weiß, ob selbst die alte Hochbahn entstanden wäre, die kurz nachdem Siemens mit seinem Pläne aufgetreten war, die Staatsbahnenverwaltung mit sühner Initiative schuf, ein heute noch mit Recht bevorzugtes Werk. Nun ruhle Siemens erst recht nicht, und heute, nach zwanzigjähriger Arbeit, naht die aus jenen Plänen hervor-gangene elektrische Hoch- und Untergrundbahn ihrer Vollendung, ein ebenso geniales Werk wie die erste Stadt-bahn. Ein eiserner Wadukt bleibt ein Wadukt, und je länger er ist, desto langweiliger wird er. Aber man hat es sehr wohl verstanden, diesen eisernen Wadukt zu beleben durch Thore, Bahnhöfe und solides Mauerwerk, so es sich nur immer anbringen ließ.



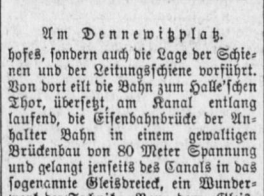
Am Landwehr-Canal.

Bei der alten Stadtbahn bleibt der innere Süden der Stadt Berlin außer Betracht. Die wirtschaftliche Ent-wicklung des Südens, Südostens und Südwestens der Stadt, die große in-dustrielle und Verkehrsinteressen bergen, hat darunter stark gelitten. Die neue Hochbahn füllt vor Allem diese Lücke aus. Sie beginnt an der Haltestelle der Stadtbahn Warschauer Brücke. Von hier aus läuft sie in einer Länge von 10,4 Kilometer bis in's Herz von Charlottenburg, bis zum Wilhelmplatz und zwar derart, daß die letzten 4,5 Kilometer von der Eisenbahnstraße in Charlottenburg an als Unterpfahnenbahn ausgebaut werden. Unmittelbar nach dem Ver-laffen des Bahnhofes Stralauer Thor setzt die Hochbahn auf der allbekanntesten Oberbaumbrücke über die Spree, durch die Oberbaumstraße und gelangt am Bahnhof Schlesisches Thor in die Stalitzerstraße, die sie völlig durchquert. Am Götter Bahnhof setzt die Bahn über den Landwehr-canal, biegt in die Gitschiner Straße ein und läuft in den Bahnhof Prinzen-straße, dessen Bild den Lesern nicht allein das Arrangement des Bahn-



Am Dennewitzplatz.

hofes, sondern auch die Lage der Schienen und der Leitungschiene vorführt. Von dort eilt die Bahn zum Halle'schen Thor, überseht, am Kanal entlang laufend, die Eisenbahnbrücke der Anhalter Bahn in einem gewaltigen Brückenbau von 80 Meter Spannung und gelangt jenseits des Canals in das sogenannte Gleisbried, ein Wunder-werk der Technik. War dem Gleis-bried aus gabelt sich die Bahn. Eine Strecke verläuft, nochmals den Landwehr-canal übersehend, zum Potsdamer Platz, die andere überfliegt die weiten Gleise der Potsdamer Bahn, 3 Bahnhöfe in einer 240 Meter langen, eisernen Brücke, durchfährt ein be-wohntes Haus am Dennewitzplatz, und eilt in schnellem Lauf durch die Bis-sow- und Kleiststraße dem fernsten Westen zu, den sie am Wilhelmplatz



Erkennungszeichen.

„Ach, der Kohn auch hier!“

in Charlottenburg in einem großartigen unterirdischen Bahnhof erreicht. So werden der Osten mit seiner be-triebsamen Arbeiterbevölkerung, der Süden mit seinen weiten Straßenzeilen in nahe Beziehung zu den beiden Erzeugung- und Arbeitsstätten des Westens und des Centrum's gebracht. Denn man kann erwarten, daß die Bahn, die einstweilen am Potsdamer Platz enden soll, den Plänen gemäß zum Spittelmarkt und über das Brand-burger Thor zum Schloßplatz weiter geführt wird. Dann wäre dem Berliner geholfen. Die deutsche Reichs- Hauptstadt könnte sich fügen neben andere Weltstädte stellen.

Es ist natürlich, daß ein so bedeut-sames Werk der Technik eine Reihe neuer Aufgaben gestellt hat. Die be-deutendste war das schon erwähnte Gleisbried. Hier durchschneidet Gieß- und Eisenpaare, auf denen die Züge in schneller Folge in einem Abstand von 2 Minuten verkehren.

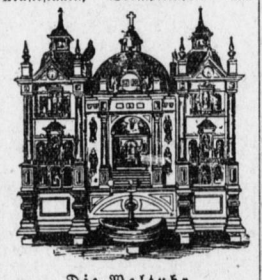
Man denke sich 12 hin- und her-laufende Züge und keiner dieser Züge ver-mag den andern in seinem Lauf zu stören. Denn sie kreuzen sich niemals in derselben Höhenlage, sondern sie laufen über- und untereinander fort. Zu dem Zweck steigen die Gleise an oder fallen, und der gesammte Bau zeigt lauter schief laufende Ebenen, die theilweise durch gemauerte Mauern, theilweise durch eiserne Brücken her-gestellt sind.

Die ganze Lösung der Aufgabe ist geradezu bewundernswürdig und hat be-reits alleseitigen Beifall gefunden.

Ein Wunder der Mechanik.

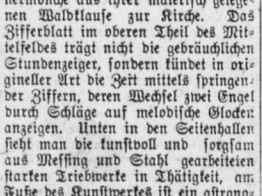
Zu den berühmtesten Erzeugnissen, die gleichzeitig die Kunst des Ubrma-chers und das Genie des Mechanikers sich jetzt geliefert haben, gehört die astronomische Weltuhr, die von Au-gust Noll in der alten Stadt Billingen nach mehr als fünfjähriger mühsamer Arbeit vollendet wurde und nicht nur die Kunstübren in Prag und Götter, sondern selbst die des Jaak Habrecht im Strahburger Münster an innerer Anordnung, Mannigfaltigkeit der mechanischen Vorgänge und Zahl der Figuren übertrifft.

Das Wunderwerk zeigt sich als stol-zer, 4,5 Meter hoher, 4 Meter breiter und 1,5 Meter tiefer Aufbau aus Rauhholz, der die Vorderansicht einer schönen, im Stil der Frührenaiss-ance gehaltenen Kirche mit Portal und Seiten darstellt. Alle Werte sind auf einhundertjähriges Functioniren genau berechnet. Während eines Säcu-lums zeigt die Uhr neben den Sekun-den, Minuten, Viertelstunden, Stun-den, Tagen, Wochen, Monaten und Jahren auch die beweglichen Haupt-ereignisse der Christenheit und führt zu den verschiedensten Tages- und Jahreszei-ten entsprechenden Handlungen von meißelhaft gefügigen Figuren in sinnreicher Weise und begleitet von Musikstücken, Trompetensolo und



Die Weltuhr.

Wächterhorn oder Hahnenschrei und Rudels für Auge und Ohr vor. Der Mittelbau birgt eine stilvoll aus-gemalte und erleuchtete Kapelle, deren Thoren sich jeden Vormittag um 9 Uhr öffnen und einen Blick auf die An-dächtigen gestatten, die in schwarzwä-der Tracht unter den Klängen eines Choral's am Altar vorüberwandeln. Am Seitenflügel erscheint bei jedem Stundenschlag links oben der Senfen-man Tod, an dem die vier Menschen-alter vorüberziehen, während darun-ter die zwölf Apostel vor der segnend-Christusfigur bestehn. Rechts vom Portal zeigen sich oben als idyl-lisches Gegenbild die vier Jahreszeiten in sinnbildlichen Figuren, und unter-halb wandeln an jedem Morgen und Abend unter Glockengeläut und den Accorden eines Choral's sechs Kapuzi-nernmönche aus ihrer malerisch ge-legenen Waldkloster zur Kirche. Das Zifferblatt im oberen Theil des Mit-telbened trägt nicht die gewöhnlichen Stundenzeiger, sondern kündet in ori-gineller Art die Zeit mittels springen-der Ziffern, deren Wechsel zwar Engel durch Schläge auf melodische Glocken anzeigen. Unten in den Seitenhallen sieht man die kunstvoll und sorgsam aus Messing und Stahl gearbeiteten starken Triebwerke in Thätigkeit, am Fuße des Kunstwerkes ist ein astro-nomisch richtig gehendes Aequarium an-gebracht, und an den Giebelstrebere-der Flügelgebäude zeigen zwei große Zifferblätter die Zeit von Kalkutta und New York im Vergleich zur mit-teuropäischen Normalzeit.



Ranzenboote.

Ein ganz besonderes Problem war es stets, die Cavallerie dadurch atti-ensfähiger zu machen, daß man ihr ermöglichte, Ströme zu überschreiten. Selbstverständlich nehmen deutsche Reiterabtheilungen nicht minder als etwa Donische Kosaken jeden Strom durch Ueberschwimmen, aber doch nur im Notfall. Bei reißender Strömung oder bei sommerlicher Gluthitze oder im Winter bei solch Unternehmen stets ein Wagniß. In neuerer Zeit theilte man nun jedem deutschen Ca-vallerieregiment zwei große Halbboote zu, deren Werth aber infolgedessen ziem-lich ausforisch war, als die schweren Bootswagen nur langsam folgen konnten und meist nicht zur Stelle wa-ren, wenn man ihrer bedurfte. Seit



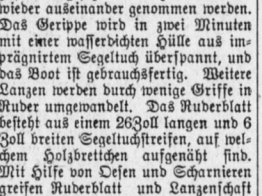
Bootgerippe.

einiger Zeit verfügt nun die deutsche Reiterei über ein Boot, welches leicht transportabel, immer zur Stelle sein wird. Es ist das sogenannte Ranzen-boot, erfunden von Schiffsbauer Wolf Mey in Wischheim - Strahburg. Das Boot kann aus 12-16 Ranzen durch sechs Mann in fünf Minuten zusammengefaßt und in zwei Minuten wieder auseinander genommen werden. Das Gerippe wird in zwei Minuten mit vier wasserfesten Hölzern aus in-prägnirtem Segelholz überspannt, und das Boot ist gebrauchsfertig. Weitere Ranzen werden durch wenige Stricke in Stüber umgewandelt. Das Ruderblatt besteht aus einem 2 1/2 Zoll langen und 6 Zoll breiten Segelholzstreifen, auf wel-chem Holzgeländer aufgesetzt sind. Mit Hilfe von Deisen und Scharnieren greifen Ruderblatt und Ranzenhaft fest ineinander. Das Ruderblatt kann, zusammengelockt, leicht in die Tasche gesteckt werden. Die Verbindungs-theile und Verschlüsse zum Aufstellen des Gerippes nebst Ruderblättern, also die Materialteile für zwei Boote, können leicht auf einem Handpferd verpackt werden.



Badpferd mit Bootmate-rial.

Der strategische Werth der neuen Erfindung ist kurz folgender. Bis jetzt hatte, wie schon erwähnt, jedes Reiterregiment seinen Wagen mit zwei Halbbooten. Solange das Regiment auf guter Straße war, war alles in Ordnung. Da aber Reiterei nie aus-schließlich auf der Landstraße bleiben kann, sondern oft gezwungen ist ins Gelände zu gehen, konnte der große an 60 Centner schwere Bootswagen nicht mit-zufahren. Er blieb zurück, kippte, hoch gepackt, leicht um oder blieb im aufgeweichten Boden stecken. So war es eigentlich die Regel, daß nach der ersten Attacke, welche das Regiment er-ritten, oft tagelang niemand wußte, wo sich der Bootswagen befand. Die Boote waren daher fast nie da, wenn man sie am nothwendigsten gebrauchte. Ebenso wenig war es möglich, mit dem schweren, unförmlichen Wagen über lumpige Wiesen, über tiefe oder breite Gräben, durch Busch und Schilf oder schmale Waldspfade hindurchzufahren. Mit einem Pferde dagegen, auf wel-chem die Theile für zwei Boote verpackt werden, kommt man in allen diesen Fällen vorwärts. Gerade an stillen, verborgenen Orten, zwischen Gebüsch,



Fluminari.

„Der Hecht, den Sie mir getrennt ver-kauft haben, war aber gar nicht mehr frisch!“

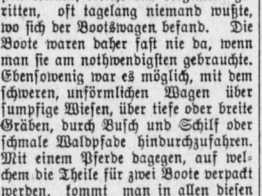
„Ja Madamen, warum hab'n Sie ihn nicht frischer gekauft? Ja hab'n Jhnen ja schon de ganze Woche anjeboten!“



Über Herr Doctor!

„Herr Bräunmeister, der Schneider ist da, und will Jhnen die neue Hofe ansetzen!“

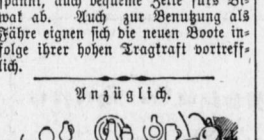
„Hab' jetzt keine Zeit — aber er braucht mich ja nicht; er soll nur's Maß nehmen am nächstbesten Gime-rpangen — die hab'n genau meine Leibweite!“



„Gut! der Kohn auch hier!“

Pferd als Begleiter gehören, zusam-men also 4 Mann und 7 Pferde. Wie oben gesagt, trägt je ein Badpferd pro Establon Material für zwei Ranzen-boote. Wollte man aber jeder Establon zwei Halbboote mitgeben, so wä-ren dazu pro Regiment zu 5 Establonen 20 Mann und 35 Pferde erforderlich. Für Deutschland, welches rund 100 Reiterregimenter ins Feld stellt, wären mithin erforderlich 2000 Mann und 3500 Pferde. Somit hat Deutsch-land jetzt durch Einführung der Ranzen-boote ganz unvorstellbar mehr prakti-schere Boote, aber es hat auch auf einen Schlag durch Fortfallen der Fahrer, Begleiter und Zugpferde ohne Kosten und für denselben Unterhalt eine ganze triegsstarke Cavalleriedivision mehr und ohnedreiu noch 1500 Pferde übrig, welche sehr gut anderweitig, bei der Feldartillerie oder beim Train, verwendet werden können. Kann man sie aber entbehren, so bedeutet das, vom Beschaffungswertig ganz zu schweigen, allein an Futterkosten — pro Pferd und Tag nur eine Mark ge-rechnet — jährlich eine Ersparniß von 550,000 Mark.

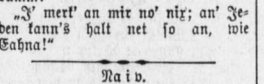
Die Materialbeschaffungskosten für die neuen Boote sind sehr gering, ihre Haupttheile, Ranzen, führt ja längst jede Cavallerietruppe. Die wasserfesten Hüllen geben, auf Ranzen ge-spannt, auch bequeme Zelte fürs Bi-wal ab. Auch zur Benutzung als Fähre eignen sich die neuen Boote in-folge ihrer hohen Tragkraft vortref-flich.



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“

„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“

„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“

Die silberne Medaille. Der Landesfürst befucht seit vielen Jahren ein kleines Wadefabrikanten-fabrikanten. Bei seiner neuerlichen Anwesenheit hört er, daß der Bürger-meister des Städtchens sein fünf-jähriges Dienstjubiläum feiert. Der Fürst befiehlt den Jubilar zu sich und bestet ihm höchstgenügend die silberne Verdienstmedaille an die Brust.

Das Jahr darauf kommt der Lan-desherz wieder und wird, wie immer, von der Gemeindevertretung mit dem Bürgermeister an der Spitze und den eigens für solche Zwecke bereit gehaltenen Ehrenjungfrauen empfangen. In überirdischem Glanze bimmelt die Me-daille an der Brust des Stadtoberhauptes.

Bei der Begrüßung fällt der Blick des „Durchlauchtigsten“ auf die Dekor-ation des eben die Empfangsrede vollendenden Dreißigjährigen. Raum ist das „Hoch“ verlungen, wendet sich der Landesherz an den Bürgermeister: „Sie tragen meine Medaille in Gold — ich habe sie Ihnen doch in Silber ver-geben! Wie kommt das, Herr Bür-germeister?“

Schlau lächelnd replirt dieser: „Halt' den Mund, du bist ein Schwein, ich hab' den Mund in Silber ge-geben! Wie kommt das, Herr Bür-germeister?“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“



„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“

„Halt' den Mund, du bist ein Schwein!“