

Der vermählte Ring.

Erghlung von Konrad Remling.

Morgen Abend sehen wir uns ja bei Helldorf... sagte der lange Oberleutnant von Rhnow...

Ja. Hans von Kaufsetten nickte und wollte gehen. Da wandte sich der lange Rhnow noch einmal um...

Sag mal, Hans, sagte er und nahm seinen Arm, eigentlich geht es mich ja nichts an. Aber du kennst ja mich, hast du nicht schon ähnliche Fragen?

Mit Frau von Helldorf meinst du?

Sei doch nicht so formell! Ihr habt euch früher beim Vornamen genannt, und wir drei sind immer gute Kameraden gewesen...

Hans von Kaufsetten nickte. Warum soll ich es dir, ihrem Bruder und meinem besten Freunde, verschweigen?

Hans von Kaufsetten war stiller und theilnahmloser denn je, vielleicht weil das Gespräch mit seinem Freunde Rhnow vom vergangenen Tage die alte Wunde von neuem aufgerissen hatte...

Am nächsten Abend sah die Herrin vom Regiment bei Helldorf. Es war ein Herrenabend, wie sie der Hauptmann liebte...

Hans von Kaufsetten war stiller und theilnahmloser denn je, vielleicht weil das Gespräch mit seinem Freunde Rhnow vom vergangenen Tage die alte Wunde von neuem aufgerissen hatte...

Während nach der Tafel die anderen tranken, rauchten, sich unterhielten und hin und wieder ein derber Witz und das darauf folgende lustige Lachen von der sich steigenden Stimmung zeugte, ging Hans nachdenklich in dem prächtig ausgestatteten Rauchzimmer des Hausherrn umher...

Als er sich nach einiger Zeit wieder den Kameraden zuwandte, sah er auffallend blaß aus; seine Hände zitterten, und seine Augen irrten unstill umher.

Georg von Rhnow erschrt förmlich, als der Freund jetzt auf ihn zutrat, und wurde unwillkürlich an das Gespräch vom vergangenen Tage erinnert.

In einer Aufwallung von Mitleid nahm er Kaufsetzens Arm und zog ihn zum Armstuhlfuhrant.

Romm mal her, alter Junge, sagte er, du siehst heute vortausend schlecht aus. Hier, trink ein Glas Sekt! Der bringt dich sofort auf die Beine.

Dann wandte er sich mit Hans wieder zu den anderen, die plötzlich stiller geworden waren, irgend ein Gegenstand wurde gezeigt, ging von Hand zu Hand und wurde allgemein bewundert.

Die beiden traten näher. Es handelte sich um ein sehr werthvolles Geburtstagsgeschenk für die Hausfrau, das Helldorf seinen Gästen zeigte...

und sicher sehr werthvolle Geschenk. Die Kostbarkeit des Ringes interessirte ihn jedoch weniger als der Gedanke, das sie ihn tragen sollte.

Weshalb sind die Güter des Lebens so ungleich vertheilt? dachte er, weshalb bin ich nicht reich, reich genug, um!

Er gab das Etui weiter und trat wieder aus dem Kreise der Kameraden heraus.

Wenige Augenblicke später stief jemand ein kurzes, hastiges „Nanu?“ aus.

Hans von Kaufsetten wandte sich um. Einige von den Kameraden waren zusammengetreten und schrien sich.

Herr von Rhnow, darf ich bitten? ... Haben Sie mir das Etui? Oder wer war es von den Herren?

Ja? Nein ... oder doch? Was ist denn?

Es war plötzlich ganz still, während der Adjutant fortfuhr.

Haben Sie den Ring noch? ... Das Etui ist leer.

Ja, aber ... der Adjutant richtete sich auf, hat einer der Herren den Ring?

Nein! ...

Was denn? ...

Herr von Kaufsetten ... Sie haben ihn doch noch gesehen? ...

Nein, Herr Hauptmann.

Und nun legann ein allgemeines Sudent.

Rhnow sah sich nach den beiden bedienenden Bedienten um; sie waren nicht zugegen; darauf schloß er die Thüren des Zimmers und sagte:

Suchen wir nur, meine Herren! Der Ring wird sich schon finden. Verzweifeln kann er doch nicht sein.

Aber der Ring fand sich nicht, obwohl man fast eine Viertelstunde danach suchte.

Kaufsetten peinlich, sagte schließlich der Adjutant, „und besonders für mich!“

Wiejo? fragte jemand.

Wie ich das Etui zuletzt in der Hand gehabt habe!

Aber lieber Herr von Bredow! Helldorf klopfte ihm auf die Schulter und versuchte, gleichmtig zu erscheinen, obwohl ihm die Sache sehr peinlich war.

Nein, Herr Hauptmann, der Adjutant wurde plötzlich sehr ernst, „ich möchte Sie bitten, meinen Vororschlag anzunehmen, so bestrenzlich es Ihnen auch erscheinen mag: sämmtliche Herren müssen, schon aus Rücksicht auf mich, sich eine Untersuchung gefallen lassen. Wir sind ja doch schließlich unter uns.“

Aber Bredow! ... Georg von Rhnow war entsetzt.

Bitte, lieber Rhnow ... haben Sie etwas dagegen?

Mein Gott, nein ... aber ...

Der eine oder der andere sagte gleichfalls ein Wort des Unwillens; aber schließlich schwiegen alle.

Der Adjutant sah sich noch einmal im Kreise um.

Da geschah etwas Sonderbares: Hans von Kaufsetten trat vor, bleich, mit verkräften und gerabegten entstellten Gesichtszügen und sagte mit heiserer, tonloser Stimme:

Ich werde mich nicht unterziehen lassen, Herr von Helldorf! — er wandte sich an den Hausherrn — ich halte diese Behandlung in Ihrem Hause, unter Kameraden, unter Offizieren, unter Männern, die des hnigen Rodes tragen, für unerbittlich, für schmlich und ... und erziehend. Ich habe den Ring nicht und weigere mich auf das entschiedenste ...

Aber Kaufsetten! — unterbrach Rhnow nun den Freund — es ist doch nicht ausgeschlossen, daß der Ring in einem Aermelausschlag oder sonst wohin gerathen ist. Ich verstehe dich eigentlich nicht; recht wenn alle dazu bereit sind? ...

Auch dann nicht!

Der kleine Leutnant zitterte an allen Gliedern und schien fast einer Ohnmacht nahe zu sein.

Sie bleiben also bei Ihrer Weigerung, Herr Leutnant von Kaufsetten? erklang nach einer kurzen, dumpfen Pause die scharfe Stimme des Adjutanten.

„Aawohl!“ entgegnete Kaufsetten nun sehr und bestimmt; dann verlies er mit einer kurzen Verbeugung das Zimmer ...

Herr von Bredow — sagte Helldorf, als Hans gegangen war — wenn Ihnen in der That ein Ge-

fallen damit geschieht, so las ich bereit — so peinlich es mir ist — Sie selbst zu unterzichen. Die anderen Kameraden aber bitte ich, davon zu entbinden.

Wie Sie befehlen, Herr Hauptmann!

Der Adjutant binnete den Kopf, entleerte seine Tasch und trat dann, da sich der Ring bei ihm nicht fand, gelassen wieder zurück.

Die Stimmung des Abends war jedoch durch den peinlichen Zwischenfall, den die Weigerung Kaufsetzens noch bis aufs äußerste zugespitzt hatte, völlig gestört, und Hauptmann von Helldorf lud vergebens zu längeren Verweilen ein.

Vor dem allgemeinen Aufbruch hatte jedoch Rhnow seinem Schwager etwas zugeflüstert und dann eilig das Haus verlassen.

Er fand seinen Wagen und mußte hber zu Fuß den ziemlich weiten Weg zur Wohnung Kaufsetzens zurücklegen.

Er kam zu spät: Hans von Kaufsetten hatte sich erschossen, und er konnte den Freunde nur noch die Augen zudrücken.

Auf dem Schreibpult aber lag ein Brief, der an ihn gerichtet war. Der Freund schrieb:

Mein lieber Georg!

Ich konnte und durfte nicht anders, ich mußte es thun. Ich habe gekht. Aber nicht den unglücklichen Ring, sondern das kleine Bildchen Deiner Schwester, das Du hierbei findest. Sag nicht, daß es eine Thorheit war! Danke, wenn man dieses Bild bei mir gefunden hätte! Nicht meinetwegen, sondern Hannas wegen. Ich hätte sie und mich kompromittirt. Man hätte Schlüsse gezogen und ... Nein — es mußte sein. Und nun meine letzte Bitte: Stelle dieses Bild — noch die Hanna oder Helldorf es möchten — auf keinen Platz. Du kennst ihn: das kleine Bildchen neben dem Geschirrent. Dein Schwager darf es nie erfahren — und noch viel weniger Hanna.

Später — nach Jahren vielleicht — magst Du ihr einmal sagen, wie sehr ich sie geliebt habe. Der Ring wird sich finden und damit auch der hässliche Verdacht von mir genommen sein, den ich keinem von Euch bel genommen habe, als ich vor einer Stunde aus dem Hause Deiner Schwester flog, fliehen mußte. ... Lebe wohl!

Dein Hans Kaufsetten.

Der Ring fand sich — am nächsten Morgen — in einer Kiste des dicken Somnrad-Teppichs, wenige Augenblicke, nachdem Georg von Rhnow das Bild seiner Schwester auf den gewohnten Platz gestellt hatte.

Weshalb Hans von Kaufsetten sich in jener Nacht erschossen hatte, erlhrt nur Hanna, und auch sie erst nach Jahren.

Die Wirkung des Lichts auf den Menschen.

man zu den für unser Körper- und Geistesleben nothwendigsten Vorgängen gehören. Dennoch weiß man von dem Wesen dieses Einflusses noch wenig genaues. Die Zeiten, wo man sich für überall ein Vergnügen daraus machte, Menschen jahrelang in mehr oder weniger dstlicher Dunkelheit einzusperrten, sind vorüber, und wo es noch geschieht, wie etwa in russischen Gefängnissen oder in den Einsiedeleien von Tibet, denkt niemand daran, diese grauame Handlungsweise wenigstens zu wissenschaftlichen Versuchen auszunutzen. Einige Vermuthungen über den Einfluß des Lichts auf den Menschen hat Dr. Wright in einem Vortrag vor der Psycho-Therapeutischen Gesellschaft in London entwickelt. Nach seiner Meinung lassen sich zwei grundlegende Thatsachen erkennen. Zunächst verursacht das Licht durch seine Wirkung auf den Körper eine härtere Aufnahme von Sauerstoff und eine reichere Ausscheidung von Kohlenzure. Mit anderen Worten, das Licht bewirkt einen intensiveren chemischen Austausch und eine schnellere Verbrennung innerhalb der Gewebe oder endlich eine härtere Bethätigung der Lebenswärme oder, wie Wright sich ausdrückt, des Lebensfeuers. Zweitens und umgekehrt verzögert das Fehlen von Licht die chemischen Vorgänge im Körper. Diese Folge wird bewiesen durch die Abzehrung, der Menschen und Thiere bei längeren Aufenthalt unter Lichtabschluss unterliegen. Einen gewissen Anhalt dafür giebt auch der allgemeine Gesundheitszustand der Bergleute. Außerdem scheint der Lichtmangel der Gewebe zu führen, die eine Art von fettiger Entartung darstellt. Dieser Umstand leidet ohne Zweifel der Entstehung und Entwicklung von Lungen-Tuberkulose Vorbruch. Es ist festgestellt worden, daß durch die Verbesserung der Gefninissen mit Bezug auf die Lichtzufuhr, namentlich wenn außerdem die Gefnge noch regelmäßig am Tage einen Aufenthalt im Freien haben, die Sterblichkeit an Lungenkrantheit unter ihnen ann bedeutend herabsinkt, ebenso freilich auch die Sterblichkeit im Allgemeinen.

Freiwilligkeitsarbeit.

Frau (zu ihrer Freundin): „Ach, wenn nur mein Mann nicht immer solchen Krm über die Motorenrechnung schlägt!“

Freundin: „O, die bringe ich meinem Mann sein bei!“

Wenn er mal verptet aus dem Wirtschaftshaus kommt, hat er sie am Nchtlch liegen — da macht er keinen Rcker.“

Die Bergensbahn in Norwegen.

Der 27. November 1909, der Tag der Eröffnung der „Bergensbahn“, ist ein Werktag in der Geschichte Norwegens. Und als nationaler Festtag ist er überall im Lande gefeiert worden, vor allem in Bergen, dem eigentlichen Ausgangspunkt, und in Christiania, dem Endpunkte der neuen Eisenbahn. Ein Traum früherer Geschlechter, den Westen mit dem Osten des Landes in unmittelbare Verbindung zu bringen, ist damit in Erfüllung gegangen. Während Christiania und das östliche Norwegen schon lange Eisenbahnverbindungen hatten, nordwärts mit der Drontheimer Gegend, ost- und sdwards mit Schweden und Dänemark, lag Bergen, die Hauptstadt des Westens, bisher gegen Osten fast gänzlich abgeschlossen und weitab von den großen nordischen Verkehrsstragen nach dem Kontinent.

Nchtige unzugängliche Gebirgsmaen thrmten sich auf zwischen Ost und West und legten dem gegenseitigen Verkehr unüberwindliche Hindernisse in den Weg. Das „Westland“ und das „Westland“, auch in ihrer Kultur und Mundart verschieden, lagen fast wie zwei fremde Länder weit voneinander entfernt. Und thatsächlich war vor der Eröffnung der neuen Bahn für Bergen der Weg nach Hamburg und London näher als der nach Christiania. Um nach der Hauptstadt ihres Landes zu kommen, mußten die Bergener in frühen Zeiten den weiten Weg über's Gebirge machen. Das war eine oftmals gar nicht gefahrlos, anstrengende Reise durch wilde Bergthler und über breite Fjorbarne, theils im Wagen, theils im Ruderboot, die volle zehn Tage in Anspruch nahm. Auch der Seeweg, die sturmoole Küste entlang und um die weit sich vorstreckende Sdkipe Norwegens herum war lang und beschwerlich. Selbst nachdem die Bergener als die ersten in Norwegen im Jahre 1828 ein Dampfschiff für die Fahrt nach Christiania in Gang gesetzt hatten, dauerte die Reise noch volle fünf Tage und Nächte. Und zur Winterzeit war ihnen auch dieser Weg meist verschlossen, und aller Verkehr ostwärts unmöglich. Allmählich, mit der Vervollkommnung der Dampfmaschine, brachte man zwar die Reisedauer bis auf 54 Stunden herab; aber damit war auch für absehbare Zeiten die härteste Grenze möglichster Fahrgeschwindigkeit zur See erreicht.

Die Bergener hatten indessen schon lange, bevor man so weit gekommen war, die Reise nach Christiania in knapp 3 1/2 Tagen machen zu können, volles Verständniß dafür gehabt, daß es auf dem Seewege überhaupt unmöglich war, eine für sie so nothwendige wirklich schnelle Handelsverbindung mit dem Osten zu schaffen, und daß es ohne eine solche nie gelingen würde, Bergen, neben Christiania der wichtigste Ausfuhrhafen des Landes, aus seiner Abgeschlossenheit herauszurcken. Nur eine Eisenbahn konnte hier helfen. Es ist daher leicht erklärlich, daß der erste Gedanke einer großen Schienenstrasse quer durch's Land in östlicher Richtung gerade von den rhrigen Handelsleuten Bergens ausging und nicht von Christiania. Anfang der 70er Jahre nahm der Gedanke feste Gestalt an, und in Bergener Handstreifen wurden Stimmen laut, die den Bau einer Bahn nach Christiania forderten. Aber es hielt schwer, die öffentliche Meinung im Lande für solche „phantastischen“ Pläne zu gewinnen. Unpraktische Träumer nannte man die Leute, die es für denkbar und möglich hielten, durch die gewaltigen Gebirgsmassen diese Schnee- und Eiswste, einen Schienenweg nach dem Osten zu bahnen. Aber die Bergener wußten, was sie wollten und was für sie und ihre Stadt auf dem Spiele stand. Die Anfangs nur kleine Gruppe von zielbewussten Männern fand immer mehr Anhänger. Und endlich 1875 setzten die Vertreter Bergens im Storting es durch, daß der norwegische Landtag die Mittel bereit stellte zum Bau der sogenannten Vossbahn, die, schmalspurig angelegt, im Jahre 1883 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte. Weiter kam man damals nicht. Die Zahl derer, die an eine Durchführbarkeit des Planes glaubten, war im Storting noch zu gering. Eine wesentliche Verbesserung des Verkehrs ostwärts bewirkte die nur etwa 107 Kilometer lange Bahnstrecke nach Voss freilich nicht; es war nicht einmal der viertel Theil der Gesamtlänge. Aber immerhin war der Anfang gemacht, der erste Schritt auf richtigem Wege war gethan. Und nachdem man gesehen, daß dieser erste Theil der Arbeit technisch gelungen war, machte sich das Verlangen nach einer Fortsetzung der Vossbahn immer gebietlicher geltend. Inzwischen erst im Jahre 1894 bewilligte das Storting die Mittel hierzu, und zwar vorläufig auch nur für eine Verlängerung bis zum Taugenband, einem mächtigen, fast das ganze Jahr hindurch eisbedeckten Bergsee hoch oben in

der Einbde des Finstethals. Aber damit war doch die Durchführung des ganzen Wertes gesichert und nur noch eine Frage der Zeit. Im Jahre 1903 begann man endlich mit dem Bau der östlichen Theilstrecke von Gulsvit bis Taugeband. Gleichzeitig wurde die bisher schmalspurige Vossbahn zur Vollbahn ausgebaut. Am 7. Oktober 1907 konnten die von Westen und Osten kommenden Geleise verbunden werden, damit war die eigentliche Gebirgsbahn vollendet, und dieser Theil der Bergensbahn ist auch bereits seit vorigem Jahre in Betrieb. Aber noch fehlte die nothwendige Verbindung von Gulsvit nach Christiania. Denn bisher mußten die Reisenden von Gulsvit zur Sommerzeit mit dem Schiff über den Krderensee fahren, im Winter in Schlitten, und von der Bahnstation Krderen ab ging die Reise theilweise auf schmalspuriger Bahn und mit großen Umwegen nach Christiania. Diese letzte Strecke über Raa-Hnefoss ist erst in diesen Tagen fertiggestellt worden. Und als am 27. November d. J. der norwegische König mit etwa 200 Gästen, Vertretern der Regierung, des Storting, der auswärtigen Mchte, der Presse, der Zivil- wie Militärbehörden sowie Vertretern der Gemeinden, durch welche die Bahn fhrt, früh Morgens im Tagarauen Christiania verliesen und ohne Wagenwechsel unterweges am selben Nachmittag bereits in Voss ausstiegen — da hatte der erste durchgehende Zug von Christiania aus die gewaltige Strecke von 386 Kilometer in weniger als 10 Stunden zurückgelegt, ohne eine Minute Verptung, ohne irgend welche Betriebsstörung. Der Traum war zur Wirklichkeit geworden. Die norwegischen Ingenieure hatten das große Werk vollbracht: der Westen und Osten, Christiania und Bergen waren in unmittelbarer Verbindung. Bergen, die alte ehemalige deutsche Hansestadt, war Europa um volle 40 Stunden näher gerückt. Denn die fahrplanmäßige Dauer der ganzen Fahrt von Christiania nach Bergen, 492,40 Kilometer, beträgt nur 14 Stunden.

Ein Meisterwerk, wie König Hoakon den Bau der Bergensbahn bei der feierlichen Eröffnung der Bahn in Voss nannte, ist es thatsächlich, was hier norwegische Ingenieurkunst und zähe Ausdauer und Fle der norwegischen Eisenbahnarbeiter vollführt haben. Die Schwierigkeiten, die es überwinden galt, waren ungewöhnlich groß. Weder in Europa noch in America gibt es eine Eisenbahn, die eine so lange Hochgebirgskette hat.

Im Ganzen hat die Bahn 184 Tunnels mit einer Gesamtlinge von 38 Kilometer, hiervon allein 15 Kilometer im eigentlichen Hochgebirge. Der längste ist der Gravelhas-Tunnel zwischen den Stationen Opset und Myrdal mit 5311 Meter. Infolge des harten Urgesteins, durch das er hindurchgebohrt werden mußte, hat seine Fertigstellung ungewöhnlich lange Zeit in Anspruch genommen, volle 10 Jahre, und doch hat er nur drei Millionen Kronen gekostet, eine verhältnis mige sehr geringe Summe. Nur durchschnittlich zwei Meter konnten die hydraulischen Bohrmaschinen innerhalb 24 Stunden bewrtigen. Der nchstgrste ist der Haversting-Tunnel zwischen Gulsvit und Solna mit 2290 Meter Länge. Um einen ununterbrochenen Betrieb auch im Winter zur Zeit der Schneefurme sicherzustellen, hat man nach dem Muster der Central-Pacific-Bahn über die Sierra Nevada an den am meisten bedrohten Stellen große, starke Holz-berbauten angebracht, deren Herstellung in dieser völlig waldarmen Gegend besondere Schwierigkeiten und große Kosten gemacht hat. Um die oft ganz fabelhaften Schneemassen zu bewrtigen, die sich im Winter den Zügen in den Weg legen können, hat man außerdem drei rotirende Dampfschneepflge zur Verfügung, die nach amerikanischem Muster in Norwegen erbaut worden sind und eine Stärke von je 1000 Pferdekraften entwickelten. Das gewaltige Schaufelrad dieser Schneepflge dreht sich mit einer Geschwindigkeit von 13 Kilometer in der Stunde und bewrtigt die dcksten Schneewste, wirt spielend die Schneemassen haushoch zu allen Seiten und schafft freie Bahn. Daß es den norwegischen Ingenieuren gelungen ist, sich auf eine Höchstleistung von 1:465 westwärts und 1:50 ostwärts zu beschränken, beweist besonders deutlich, wie sorgfältig sie die Geländeverhältnisse untersucht haben, ehe sie zum Ausbau der Bahn schritten.

Nicht nur das Arbeiten an sich in solcher Höhe und unter so ungnstigen Witterungsverhältnissen, auch die Unterbringung und Verpflegung einer so großen Arbeiterkraft (1500-1600 Mann) hat oft die gröſsten Schwierigkeiten gemacht. Aber in keiner Richtung hat man Anstrengungen und Kosten gescheut. Die Bergensbahn hat im Ganzen rund 53 Millionen Kronen gekostet, was ungefähr der Hälfte des jährlichen Staatsbudgets Norwegens gleichkommt. Trotzdem sind die

Fahrtreife überaus billig. Die einfache Fahrt von Christiania bis nach Bergen kostet 2. Klasse 26,70 Kronen, also knapp 5 Dore das Kilometer, 3. Klasse 17,10 Kronen, 3 Dore das Kilometer. Bei der Lösung von Rckfahrtskarten stellen sich die Preise noch billiger, auf 40,05 und 25,65 Kronen. Die Personenwagen sind auerst bequem, und auch die Abtheile 3. Klasse sehr sauber und nett, mit großen, breiten Scheiben zu beiden Seiten, die allen Mitreisenden freien Ausblick auf das großartige Panorama ringsumber gestatten. Mit jedem Zuge folgt ein elegant ausgestatteter Speisewagen, in dem man sehr preiswerth gut zubereitete warme und kalte Speisen und alle möglichen Getränke erhalten kann.

Zeitgemäß.

Zeitathskandidatin: „Dieser Herr hier würde mir gefallen, wenn er nicht schon eine so entseglige Blage hätte.“

Bermittler: „Na wenn Sie bei Ihrem Zukünftigen auf einen vollen Haarwuchs reflektiren, so müssen Sie einen älteren Herrn wählen.“

Zurückgegeben.

„Der wahre Eroberer von Damenhergen ist der Jgermann“, sagte ein Jagdjunker. „Von den ältesten Zeiten her bis heute hat sich unser Grün unvordersichtlich bewiesen.“

„Für die Gänse, gewiß“, bemerkte eine schöne Zubherin.

Ausgleich.

„Raa, Vater, die Thalbacher Genzzeitath ist net, die hintz ja, weil sie  kurzes Bein hat.“

„Dummer Bau, dees macht doch nix — dafür is doch dees annere  Std länger!“

Geschen's Glückwunsch.

„Liebe Tante! Wge Du noch oft viele solcher frohen Geburtstage erleben ... und Mama sagt, ich soll den Dollar nicht verpassen, den ich von Dir bekommen werde.“

Gefährliche Nachbarin.

Ude: „Wo wohnst du denn jetzt, Ede?“

„A? In der Kanakstrasse, jrg vis-a-vis von Arbeitsnachweis.“

„Menich, biste denn ganz variet je vor?“

„Woj?“

„Na, kennst denn det olle Sprichwort nicht mehr? Wer sich in Gefahr begibt, der kommt drin um?“

Tobischer.

Hausherr (zum Nachwchter): „Sie kloppen also morgen früh punkt vier Uhr an mein Fenster. Daß Sie es aber ja nicht vergessen; ich muß zur Bahn!“

„Haben Sie keine Sorge, Herr Mller; ich hab's meine Frau schon gesagt, die wet mich!“

Am liebsten Himmel.

Freundin: „Nun, Ella, wie war es aufurer Hochzeitsreise?“

„Entzündend; himmlisch — nein, so etwas kennst du dir gar nicht vorstellen! Dreimal sind wir in den falschen Raa eingestiegen, und fünfmal haben wir die Stationen berfahren!“

Das gebildete Stubenmddchen.

„Aber Anna! Jetzt haben Sie die Schillerbnne in laulenden Scherben fallen lassen!“

„Regen Sie sich deshalb nicht auf, gnädige Frau! Wenn aus nur seine unsterblichen Werte erhalten bleiben!“

Reiter Kompositi.

Kompositi (zum befehlenden Dienner): „Sie waren also bei dem Kompositen Langfinaer in Stellung — haben Sie da auch schriftliche Arbeiten gemacht?“

Dienner: „Gewiß — ich mußte sogar mitkomponiren!“

Sicherheitsapparat „Esfandruiz-fischn“. Patentirt.



Der Luftballon im Dienste des Wassersports.