

Lübecker Volksbote.

Organ für die Interessen der werththätigen Bevölkerung.

Telephon Nr. 926.)

Mit der illustrierten Sonntagsbeilage „Die Neue Welt“.

Telephon Nr. 926.

Der „Lübecker Volksbote“ erscheint täglich Abends (außer an Sonn- und Festtagen) mit dem Datum des folgenden Tages und ist durch die Expedition, Schmalstraße 50, und die Post zu beziehen. Preis vierteljährlich M. 1,60. Honorarlich 25 Pfg. Postzusatz 10 Pfg. 6. Nachtrag.

Die Anzeigengebühr beträgt für die viergespaltene Zeile oder deren Raum 15 Pfg., für Verlagsanlangen, Arbeits- und Wohnungsanzeigen nur 10 Pfg., auswärtige Anzeigen 20 Pfg. Inserate für die nächste Nummer müssen bis 9 Uhr Vormittags in der Expedition abgegeben werden.

Nr. 200.

Donnerstag den 28. August 1902.

9. Jahrgang.

Hierzu eine Beilage.

Eisenbahnen und Wasserstraßen.

— Eine Arbeit, die Günther Seibt über die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen in Schmollers Jahrbüchern veröffentlicht hat, findet andauernd wühende Erwähnung in der agrarischen Presse. Es besteht ja noch immer der alte Zustand, daß das preussische Junkerthum beharrlich die Mittel verweigert für ein Werk, durch dessen Ausführung Preußen zeigen könnte, daß es auch einmal etwas anderes sein kann, als ein bloßer Polizei- und Militärstaat. Eben hat ja der preussische Landwirtschaftsminister Poddieski in der „Liebeswürdigen Art“, die diesen Mann zieht, gesagt, er wolle sich mit dem Mittelkanal nicht „vor den Bauch stoßen“ lassen. Die preussische Regierung kann noch immer nicht daran denken, das Kanalwerk zur Ausführung zu bringen, weil das Junkerthum ihr tragt, die Ausführungen Seibts in Schmollers Jahrbüchern gewinnen deshalb wesentlich an Interesse.

Seibt führt den junkerlichen Kanalgegnern den Nachweis, wie die Wasserstraßen neben den Eisenbahnen immer mehr die Hilfsmittel des großen Verkehrs im Binnenlande werden, und wie die Beförderung auf den Landstraßen auf größere Entfernungen nicht mehr in Betracht kommt. Sie dienen den Eisenbahnen und Wasserstraßen nur noch als Zubringer des Verkehrs. Leider hat sich die Wissenschaft mit der Binnenschifffahrt bisher noch wenig beschäftigt und die Mangelhaftigkeit der wissenschaftlichen Unterlagen erschwert ja auch die Begründung der Kanalvorlage im preussischen Abgeordnetenhaus. Soviel aber wissen wir doch, daß nichts bei den Umwälzungen, welche das verfloffene Jahrhundert im Verkehrswesen gebracht hat, größere Umwälzungen durchgemacht hat, als die Binnenschifffahrt.

Der Vorläufer des Mittelkanals war der 1886 bewilligte Dortmund-Ems-Kanal. Er wurde mit einem Kostenaufwande von 80 Millionen Mark erbaut und 1899 dem Verkehr übergeben. Dieser Kanal war als Theil eines Kanals vom Rhein bis zur Elbe gedacht, des Mittelkanals. Diese Mittelkanalidee ist schon nahezu ein Jahrhundert alt und drängt sich jedem auf, der auf der Karte einerseits den Zusammenhang aller östlichen Stromsysteme von der Elbe bis zur Weichsel, andererseits die Njorkung der Weiser und des Rheins betrachtet. 1863 hatte deshalb bereits die preussische Regierung Vorarbeiten zu einem Mittelkanal machen lassen. Immer wieder beschäftigte das Projekt die Öffentlichkeit. 1894 wurde dann vom Abgeordnetenhaus das erste Ergänzungsgesetz des Dortmund-Emskanals, ein Kanal von Dortmund zum Rhein, verlangt, aber abgelehnt. Ebenso wurde 1899 die erste große Vorlage über den Mittelkanal abgelehnt und 1901 die erweiterte wasserwirtschaftliche Vorlage. Diese geamnte Vorlage verlangte beinahe 389 Millionen Mark Ausführungskosten. Am dem jüngsten Großkanal, dem Elbe-Elbe-Kanal, war Preußen nur mit einem kleinen Beitrag von annähernd 7 Millionen Mark beteiligt, deren Bewilligung eine kurze Episode in den Kanalungskämpfen bildete.

Wenn es auch keinem Zweifel unterliegen kann, daß die Eisenbahnen, was Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit ihrer Beförderung anbelangt, der Schifffahrt überlegen sind, so ist es doch andererseits die Frage, wie hoch man die Bedeutung dieser Ueberlegenheit gegenüber dem Vorzug größerer Billigkeit einzuschätzen hat, welcher der Schifffahrt zukommt. Wenn man von der winterlichen Unterbrechung der Schifffahrt absieht, so hat der Betrieb der letzteren denartige Fortschritte gemacht; daß er den Anforderungen des großen Massenverkehrs, der in erster Linie nach Billigkeit verlangt, vollauf genügt. Ja, in ihren besten Leistungen, dem Stückgutverkehr, steht die Schifffahrt den Eisenbahnen überhaupt nicht mehr so sehr viel nach. Es läßt sich nicht absehen, welche Fortschritte durch Einführung des elektrischen Schiffszuges auf Kanälen oder eines öffentlichen Dampfeschleppbetriebes mit Schleppzug, wie ihn Lübeck auf dem Elbe-Travekanal eingeführt hat, in Bezug auf Regelmäßigkeit und Schnelligkeit noch bevorstehen. Jedenfalls ist es heute schon nicht mehr richtig, daß die Schifffahrt wegen der Unvollkommenheit ihres Betriebes nur die billigeren Güter und hauptsächlich nur die großen Massengüter befördert. Man darf nicht übersehen, daß im heutigen Verkehr die Massengüter allgemein die Hauptrolle spielen und auch bei der Eisenbahn der absoluten nach bei weitem überwiegen. Im Jahre 1899 kamen auf den preussisch-hessischen Eisenbahnen 200 Millionen Tonnen zum Versand. Hieron entfielen 0,6 auf Eilgut, 8,5 auf Frachtstückgut und 4,5 auf die allgemeinen Wagenladungsklassen für die höherwertigen Güter, während der gesammte übrige Verkehr sich in den Spezialtarifen für Massengüter und in den Ausnahmetarifen vollzog. Wenn also auch nur die billigeren Güter die Schifffahrt in Frage kämen, so könnte sie gleichwohl Beschäftigung genug finden. Inwiefern ist es lehrreich zu sehen, in welchem Maße sie auch an der Beförderung der ihrer absoluten Menge nach weniger in's Gewicht fallenden höherwertigen Güter be-

theiligt ist. Im Verkehr Hamburgs von und nach der Landseite befördert die Wasserstraße die größere, die sämtlichen Eisenbahnen die kleinere Menge der Güter. Ganz ähnlich stellt sich der Verkehr auf der Weiser dar, für den Bremen noch mehr als Hamburg für den Elbeverkehr Ausgangs- oder Endpunkt ist. Die Schifffahrt auf den Wasserstraßen geringer Leistungsfähigkeit findet ihre Beschäftigung in noch stärkerem Maße in der Verfrachtung mittelwertiger Güter. Denkt man sich die Gesamtheit der von den Eisenbahnen und von der Schifffahrt auf diesen Wasserstraßen beförderten Güter in zwei Hälften getheilt, von denen die eine die billigeren, die andere die besseren Güter umfaßt, so ist sicher, daß die Schifffahrt an der Beförderung der besseren Güter stärker beteiligt ist, als an derjenigen der billigeren Güter.

Danach sind die Wasserstraßen ebenso wie die Eisenbahnen in der Zukunft berufen, dem großen Verkehr zu dienen. Wasserstraßen und Eisenbahnen schieben sich als zwei Systeme von Verkehrsmitteln ineinander, von denen jedes besonders qualifizierte Leistungen bietet. Aufgabe einer einheitlich geleiteten Verkehrspolitik muß es sein, die Vorzüge jedes zur unbehinderten Entfaltung zu bringen, sie zu einem Zusammenwirken zu verbinden und damit eine Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse zu ermöglichen, wie sie jedes für sich allein nicht zu gewähren vermöchte.

So lange freilich das volks- und kulturfeindliche Junkerthum in Preußen und im Reiche die Macht hat, können solche Kulturaufgaben nicht erfüllt werden. Erst wenn es der Sozialdemokratie, deren erstmalige Wahlbetheiligung zum preussischen Landtage im nächsten Jahre in Aussicht steht, gelingen sollte, durch eine gewisse Verschiebung der Machtverhältnisse dem Junkerthum empfindliche Nachschläge zu versetzen, wird die Verkehrspolitik ihre Aufgaben erfüllen können.

Mit dem Augenblick, da in Preußen die Sozialdemokratie agitatorisch in die Landtagswahlen eintritt — und das wird bald der Fall sein — wird die Frage der großen Wasserstraße erhöhte Bedeutung gewinnen.

Politische Rundschau.

Deutschland.

Der Kaiser an die Märker. Bei einem Diner, zu welchem die Zivilbehörden und provinziellen Körperschaften der Provinz Brandenburg eingeladen waren, hielt der Kaiser am Montag folgende Ansprache:

„Ich heiße von ganzem Herzen die Vertreter der Provinz Brandenburg willkommen, willkommen hier in den Räumen des Neuen Palais, jenem großen Saal, der dem Kopf des großen Königs entsprang, um nach den heißen Kämpfen, worin er am die Zukunft und Größe der Mark und jenes Landes gerungen hatte, den Segnern zu zeigen, daß er noch Selbst zur Verfügung habe; auf dem Boden Botsdams, welches das Zukunfts für den großen König und für seine Nachfolger wurde, auf dem Boden heiligster Erinnerungen an meine Vorgänger, zumal an meinen jenseitigen Vater und meine jenseitige Mutter, deren schöpferischen Sinn so manches Schöne zu verdanken ist, was wir jetzt hier im Park und in der Umgebung von Botsdam bewundern können. Ich freue mich, die Märker wieder am mich versammelt zu sehen, denn ich habe das Gefühl, daß alles, was das Land geworden und was das Reich geworden, schließlich beruht auf einer festen Säule, und diese Säule ist die Mark. So wünsche ich denn von ganzem Herzen, daß es meinem Hause auch fernhin beschieden sei, treue, zuverlässige, gehorame und pflichttreue Unterthanen zu haben, wie die Märker es von jeher den Hohenzollern gewesen sind. Ich erhebe mein Glas und trinke auf das Wohl der Mark. Die Provinz Brandenburg hurra! hurra! hurra!“

Dem Kaiser ist offenbar ein geschichtlicher Irrthum unterlaufen: die „Märker“ sind durchaus nicht „von jeher“ treue, zuverlässige, gehorame und pflichttreue Unterthanen gewesen. Es gab eine Zeit, und sie liegt noch gar nicht allzu lange hinter uns, als sie übermüthig und frech an die Thüre des Kurfürsten, eines Hohenzollern, schrieben: „Joachimke, Joachimke, hüte di, fange wi di, so hange wi di!“

Noch ein Fall Löhnung. Der „Wost. Btg.“ wird ein überaus charakteristisches Gegenstück zu dem Fall Löhnung mitgetheilt: „In einer Stadt D. Preussens wirkte ein Oberbürgermeister 16 Jahre hindurch in tadelloser Amtsführung und mit großem, durch seine Wiederwahl und deren Bestätigung anerkanntem Erfolge. Vor etwa drei Jahren verlobte er sich mit einer an einer dortigen städtischen Schule angestellten Lehrerin. Kaum war die Verlobung erfolgt, so erklärte der Regierungspräsident Hegel, ein Schwager des Oberpräsidenten v. Bitter in Posen, dem Stadtverordnetenvorsteher, nach dieser Verlobung sei die Stellung des Oberbürgermeisters unhaltbar. (!) Diese Aeußerung kam auch der Braut des Oberbürgermeisters zu Ohren. Diese Dame, eine Wittwe mit fünf Kindern, die nach dem Tode ihres ersten Gatten sich und ihre Familie ohne jedes Vermögen von ihrer Arbeit ernährte, hatte den Ehemuth, um in die amtliche Laufbahn ihres Bräutigams keine Störung zu bringen, ihm nicht nur sein Wort zurückzugeben, sondern auch noch durch Dritte besondere Bemühungen anzustellen, damit der Oberbürgermeister

diesen Verzicht annehme. Dieser aber, ein Mann von unabhängiger Gesinnung und ein Ehrenmann, dachte nicht daran, den aus innerster Neigung geschlossenen Bund zu lösen, und heirathete seine Braut. Als bald nach Vollziehung der Ehe wurde dem Oberbürgermeister vom Regierungspräsidenten Hegel eine Disziplinaruntersuchung angekündigt, falls er nicht in seine Pensionierung willige. Der Oberbürgermeister hatte aber schon mit Rücksicht darauf, daß in Folge der Aeußerung des Regierungspräsidenten zu dem Stadtverordnetenvorsteher auch gewisse „Honorarentreise“ von den Ständesabenden des Herrn Hegel befallen wurden — man muß es ertragen, welches Aussehen es in einer Mittelstadt erregt, wenn ein Heirathskandidat von Stand und Würden statt einer der vielen heirathsfähigen und heirathswilligen Honoratioren-Töchter eine arme Wittve heirathet —, seine Pensionierung selbst beantragt und willigte, um sich aller Fesseln widriger Vorurtheile zu entledigen, in seine Pensionierung. Bemerkenswert ist, daß bei dem Regierungspräsidenten Hegel der freisinnige und unabhängige Charakter des Oberbürgermeisters, den dieser in seiner amtlichen und bürgerlichen Haltung bewährte, schon wiederholt Anstoß erregt hatte. So erklärte nach einer Landtagswahl der Regierungspräsident, die Wahl in dem betreffenden Kreise sei gut — hierunter verstand er natürlich konservativ — ausgefallen, wemgleich der Landgerichtspräsident und der Oberbürgermeister freisinnig gewählt hätten. Sollte auch, so schließt der Bericht, in diesem Falle, wie in dem Falle Löhnung, eine fromme Seele durch Aufstichung von allerlei Klatsch dem Regierungspräsidenten Hegel, wie eine jüngst andere dem Finanzminister v. Rheinbaben im „Reichsboten“, zu Hilfe kommen, so wird es an der Antwort nicht fehlen.“ — Es ist sehr zu bedauern, daß der betr. Oberbürgermeister — nach dem „B. Tg.“ handelt es sich um den früheren Oberbürgermeister von Tilsit, Thesing — als „gefeierter Mann von unabhängiger Gesinnung“ es nicht auf ein Disziplinarverfahren hat ankommen lassen. Durch eine falsche Nachgiebigkeit dieser Art werden die Herren von der Regierung gerade erst ermuthigt, ihre Kastenanschauungen in die Praxis umzusetzen. Im Uebrigen fordert auch dieser Fall durchaus eine amtliche Erklärung.

Holland und der Dreibund. Bekanntlich hat der niederländische Ministerpräsident im Frühjahr eine Reise nach verschiedenen europäischen Hauptstädten unternommen. Wenn seiner Zeit der politische Charakter dieser Reise befruchtet wurde, so war das von vornherein nicht glaubhaft, denn die Thatsache, daß Rußper in Berlin und Wien mit dortigen maßgebenden Männern Besprechungen hatte, konnte nicht verhohlen bleiben. Jetzt meldet man aus dem Haag:

„In den Unterredungen zwischen dem niederländischen Ministerpräsidenten Rußper mit dem deutschen Staatssekretär des Auswärtigen, Freiherrn von Richthofen, und dem österreichischen Minister des Auswärtigen, Grafen Gulowowski, wurde hauptsächlich ein Vertrag zwischen Holland und dem Dreibund bezüglich der internationalen Stellung Hollands erörtert. Holland soll gewisse Garantien geben. Deutschland ist besonders an der Einrichtung einer Kohlenstation und an der Schaffung eines Hafens auf der Riouw-Insel gegenüber Singapore unter Betheiligung deutscher Kapitalisten interessiert. Von einer Abtretung der Riouw-Insel an Deutschland ist keine Rede. Die Verhandlungen dauern noch fort. Holland lehnt die Malage von Befestigungswerken auf der Insel ab.“

Ergänzende Nachrichten zu dieser interessanten Meldung bleibt abzuwarten.

Steuerefreie Kapitalisten. Aus der Rheinprovinz wird dem konservativen „Reichsboten“ geschrieben: „Es kommt in Zeiten wirtschaftlichen Niedergangs vielfach vor, daß die Inhaber großer Fabriken oder anderer industrieller Unternehmungen, die ein Vermögen von Hunderten tausenden besitzen, ja die in den guten Jahren Millionäre geworden sind, in einzelnen Jahren keinen Pfennig Einkommensteuer bezahlen, weil der geschäftliche Durchschnittsertrag der letzten drei Jahre eine Unterbilanz ergab. Natürlich wird die Lebensweise nicht im mindesten geändert, Equipagen und Reitperde werden weiter gehalten, Feste gefeiert, Badereisen unternommen; aber Steuer wird nicht bezahlt, auch keine Kommunal- und Kirchensteuer. Der Wächhalter, der Komptoirist, der Fabrikarbeiter bezahlen ihre Steuern wie zuvor; aber hinter dem Namen des „Herrn“ steht in der Steuerliste ein Punkt (.) statt einer Zahl. Ob dies ganz dem Gesetz entsprechend ist (welches § 6 I, 2 Jahres Einkünfte und Kapitalvermögen, ebenso den Miethswert des eigenen Hauses als steuerpflichtiges Jahreseinkommen bezeichnet), bleibt dahingestellt; die Herren haben doch eine Anzahl Aktien, deren Coupons sie einlösen und leben doch nicht bloß vom Ertrag ihres Geschäftes. Aber Thatsache ist es, daß eine Anzahl sehr reicher Leute keine Einkommensteuer zahlen, wenn der Durchschnitt der letzten drei Jahre eine Unterbilanz ergibt. Man macht auch gar kein Hehl daraus, man unterhält sich darüber in

Sarg-Magazin

Fernsprecher 427. Gebr. Mütter

obere Mühlenstraße 13 und kurze Königstraße 116a.

Grösstes Lager am hiesigen Platze, bekannt billige Preise.

Stets Neuheiten in Perl- und Metallkränzen.
Eiserne Grabkreuze.

Ueberführung von und nach Auswärts mit eigenem Wagen.

Komitee- u. Kommissions-Sitzungen.

Saffalefeier-Komitee.

Donnerstag Abend 8 1/2 Uhr mit Hülf-Komitee.

Die glückliche Geburt eines kräftigen Jungen zeigen an

Theod. Reese nebst Frau geb. Buchholz.

Wöhlich und unerwartet starb in Folge eines Unglücksfalles mein lieber Mann und meiner Kinder treuer Vater

Heinrich Holst

im Alter von 35 Jahren.
Liefbetrauert von mir und meinen Kindern.

Jda Holst Wwe.

Die Beerdigung findet am Freitag den 29 August, Vormittags 11 Uhr, von der Kapelle des St. Lorenz-Kirchhofes statt.

Bauarbeiter-Verband

In Folge Unglücksfall verstarb am Dienstag den 26. d. M. unser Vorsitzender

Heinrich Holst.

Wir verlieren in ihm ein treues Mitglied. Ehre seinem Andenken.

Die Beerdigung findet Freitag den 29. d. M. Morgens 11 Uhr, von der St. Lorenz-Kapelle aus statt.

Verammlung um 10 Uhr im Vereinshaus. Der Vorstand.

Eine Wohnung zu vermieten

zum 1. Oktober im Preise von 150 Mk Hundestraße 14.

Eine Wohnung zu vermieten

zu sofort oder 1. Oktober. Preis 200 Mk. Begeleitstr. 3.

Gesucht sofort

ein tüchtiger Ziegel- und ein Schieferdecker.

Gerke & Havemeister
Bedergrube 80, 1. Etage.

Ein Doppelsportwagen z. k. gef.

Kugel u. A P 85 an die Exped. d. Bl.

Zwerg-Hühner, Hahn u. Henne,
billig zu verkaufen oder zu vermiehen gegen
Kauf. Klappenstraße 28, 1. Etg.

Fortzugshalber zu verkaufen

vier Stühle, Tisch, Spiegel.

Näheres in der Expedition d. Bl.

Ein unterhaltenes Sopha

Preis 10 Mk. Begeleitstr. 7.

Verloren am Sonntag eine schwarze
Wand-Uhrfette mit Silber-
beischlag. Der ehl. Finder wird gebeten, dieselbe
Fleischhauerstraße 6 abzugeben.

Zum Anspolieren von Sopha's und
Matratzen in und außer dem Hause, gut und
billig empfiehlt sich F. Lenius, Tapezier.
Engelswisch 33 7, Thorweg.

Pa. neue Matjes-Seringe

6 Stück 20 Pfg.

Ein grosser Posten

Züfiter Bollfett-Säse

Stück 40 Pfg.

M. Pauls

Sackweg. Allee 34 gegenüber der Kaserne.

Brot

von frischem Sandroggen

fr. im Geschäft

empfehlen die Kapler-Bäckerei von

Paul Burmester

23 Sackweg. Fernspr. 832.

Zur bevorstehenden Saison bringe ich

Möbelkäufer

mein reichhaltiges Lager mit
gut gearbeiteter

Möbel- u. Polsterwaren

in empfehlende Erinnerung.

Folckers Möbel-Magazin

25 Marienstraße 25.

Sozialdemokratischer Verein.

Die Beerdigung unseres Genossen

Heinrich Holst

findet am Freitag den 29. d. M., Morgens 11 Uhr, von der St. Lorenz-Kapelle aus statt.

Die Genossen werden ersucht, sich zur Teilnahme an der Beerdigung um 10 Uhr im „Vereinshaus“ einzufinden.

Um zahlreiche Beteiligung ersucht Der Vorstand.

Die in guter Ausführung hergestellten

Bilder

vom Gewerkschaftsfest

während der Festrede in Israelsdorf

sind in Kabinetformat erschienen und zum Preise von 50 Pfg. pro Stück zu beziehen durch die

Buchhandlung von Friedr. Meyer & Co.

Johannisstraße 50.

Grosse Auswahl.

Billige
Preise.

TAPETEN

Hafen-
Drogerie

Georg Bornhöfft

(vorm. W. G. Böhndel.)

Untertrave Nr. 445, bei der Drehbrücke.

Verband der Fabrik-, Land-, Hilfsarbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.

(Zahlstelle Lübeck)

Außerordentliche

Mitglieder-Versammlung

am Donnerstag den 28. August

Abends 8 1/2 Uhr

im Vereinshaus, Johannisstraße 50-52.

Tages-Ordnung:

Bericht der Delegierten vom Verbandstage.

Pflicht eines jeden Mitgliedes ist es, in der Versammlung zu erscheinen.

Die Ortsverwaltung.

Einladung zum

Ball der Steinseker u. Beruhtgen.

am Sonntag den 31. August d. Js.

im Vereinshaus, Johannisstr. 50/52

Anfang 6 Uhr.

Eintritt 60 Pfg., Damen frei.

NR. In diesem Saale sind die Delegierten des Mecklenburger Parteitag's
freundlicherweise eingeladen.

Das Comité.

Die Rechte u. Pflichten des Miethers.

20 Auflage. Preis 20 Pfg.

Von Richard Lipinski.

Bürgerliches Gesetzbuch.

Kleine Ausgabe 1 Mk.

Große Ausgabe mit Erläuterungen 4.20 Mark.

Zu beziehen durch die

Buchhandlung von Friedr. Meyer & Co.

Johannisstraße 50.

Oeffentliche

Kartell- Versammlung

unter Teilnahme

sämtl. Gewerkschafts-Vorstände

am Freitag den 29. August

Abends 8 1/2 Uhr

im Vereinshaus, Johannisstr. 50/52

Tages-Ordnung:

Abrechnung.

Die Kartell-Kommission.

Oeffentliche

Versammlung der Seeleute

am Mittwoch den 27. August

Abends 8 1/2 Uhr

im Lokale des Herrn Th. Kruse.

Untertrave 60.

Tages-Ordnung:

1. Nutzen und Zweck der Organisation

für die Seeleute.

Referent: Reichstagsabgeordneter Th. Schwarz.

2. Diskussion.

Um zahlreiches Erscheinen ersucht

Der Einberufer.

Nur noch 6 Tage.

Zirkus Corty-Althoff

Lübeck, Burgfeld.

Donnerstag den 28. August 1902,

Abends 8 Uhr:

Grande Soiré High-Life

Reuevous der Elite Lübeck.

Das Weltstadt-Programm enthält:

20 der sensationellsten 20

Nummern.

Schlager auf Schlager!

Jede Nummer ist

eine Attraktion ersten Ranges!!

Besonders hervorzuheben:

Zum ersten Male!

Transvaal.

Bilder vom südafrikanischen

Kriegsschauplatz.

u. a. Entgleisung eines wirklich ge-

panzerten Eisenbahnzuges.

Erfürmung der ca. 30 Fuß hohen

glatten Mauer.

(Sensationelle gymnastisch-akrobatische

Bravovorstellung.)

Gastspiel der

Ueber-Rembahn-Kompagnie.

Beste Radfahrer der Welt.

Mr. Henricksen mit seinen

15 Eisbären 15.

Neue Original-Dressuren des Direktors

P. Althoff.

Das gesammte Künstlerpersonal, Damen

und Herren.

Alle Gläubig und Angene.

Freitag den 29. Aug., Abds 8 Uhr:

Grosse

Clown- u. Komiker-Vorstellung.

Alles Nähere siehe Zettel und Plakate.

Einachtend Pierre Althoff, Direktor

