Morgen-Ausgabe
No. 211 — 58. Jahrgang

Berliner Volks-Zeitung

Zweites Beiblatt
Sonntag, 8. Mai 1910

Aus der Unterwelt der Bühne.

Von [Nachdruck verboten.]

Max Grube.

Nicht nur das Parkett des Hofes, auch das Podium der Bühne ist ein gefährlich-glatter Boden, auf dem man leicht ausrutschen und zu Falle kommen kann. Der Bühnenboden entzieht sich aber an allen besseren Theatern der Hauptstadt schamhaft den Blicken der Zuschauer. Wenn die Szene einen Wohnraum darstellt, so ist ein grauer oder grüner Stoffteppich oder eine wie Parkett- oder wie Bretterbelag gemalte Leinwand darüber gespannt, die „freie Gegend" hat ein „Terrainituch" oder gar einen schönen Rasenteppich. Und doch brauchte sich der Bühnenboden gar nicht so zu verstecken, denn er ist in seiner Art auch ein sehr künstliches Ding. Aus allerbestem Buchenholz gefertigt, das sehr sorgsam ausgetrocknet worden ist.

Nur in der Oper pflegt sich der Bühnenboden unbekleidet zu präsentieren, teils aus Gründen der Akustik, teils weil der Oper noch allerhand Rokokotrum in den Gliedern steckt und weil sie bei ihren aus alter Zeit stammenden Maschinerien vor allem die Versenkung nicht entbehren kann.

Das Schauspiel hat sich von dem Trick, der einst unsere Väter grusein machte, immer mehr und mehr freigemacht. Er ist im ganzen zu durchsichtig geworden, und nur in wenigen Stücken, wo es nun gar nicht anders geht, wird er noch angewendet, zum Beispiel im „Hamlet", wo Hamlets Geist durchaus seinen alten Maulwurfscharakter nicht ablegen kann. Natürlich bemüht man sich, den Vorgang so wenig wie möglich theatermäßig zu gestalten. Vor der Versenkung werden Verstaßstücke angebracht, damit man die Oeffnung nicht zu sehr bemerkt, und es darf nicht an Seife gespart werden, mit der das leichtknarrende Holzwerk eingeschmiert werden muß.

Früher war man, auch an ersten Bühnen, nicht so anspruchsvoll. Damals besaß das Publikum noch die Phantasie, die ihm das moderne Künstlertheater jetzt mit Gewalt wieder einreden will.

Ich erinnere mich noch aus meiner Knabenzeit, wie schauerlich schön es war, wenn mitten in der ergreifenden Rede des Geistes ein deutlich vernehmbares Klingeln ertönte. Dann wußte man mit ahnungsvollem Grausen, daß das Gespenst bald in das Fegefeuer zurückexpediert werden würde. Atemlos harrte man auf das zweite Klingelzeichen aus der Hölle, auf dessen Kommando der Geist verlauf, ein großes, gähnendes, viereckiges Loch in der Erde zurücklassend, über dem sich erst nach einer Weile zwei Schieber zusammenfügten, was selten ohne quietschendes Geräusch oder ein starkes Poltern abging.

Die Klingel, die vom Souffleurkasten aus gezogen wurde, ist schon längst durch das lautlose, leider nicht immer zuverlässige elektrische Lichtzeichen ersetzt worden, aber über das primitive System der die entstandene Oeffnung schließenden Schieber ist man noch nicht weggekommen. Man hat noch nicht einmal versucht, ihre ganz gradlinigen Enden etwa mit gewellten Konturen zu verkleiden, was doch malerischer wäre und weniger an Holzwerk erinnern würde. Gar so schwer könnte das doch nicht sein, aber von all den Bühnentechnikern, die alle mögliche Naturwahrheit auf der Bühne hervorzuzaubern bemüht sind, hat sich noch keiner der armen, geradezu verlachten Versenkung angenommen. Das davor gestellte Verstaßstück kann sie für die oberen Ränge ja doch nicht ganz verdecken.

Nicht die Versenkung selbst bildet eine gewisse Gefahr für den hermedersinkenden Mimen. Ihre Platte ruht auf starken und sicheren Stempeln und ihr Gang wird selbstverständlich genau ausprobiert, ihre Tragfähigkeit aufs sorglamste vorher geprüft. Aber die beiden Schieber sind etwas unangenehme Gesellen. Es wäre doch unmerhin denkbar, daß sie einmal zu früh zuschnappten, ehe die Platte die Fläche des etwa drei Meter unter der Bühne befindlichen Bottenwerks erreicht hätte. Dadurch käme dann solch ein unglücklicher Geist geradezu in die unangenehme Lage, guillotiniert zu werden. Ein solch gröstlicher Fall ist aber wohl nie vorgekommen, wenigstens habe ich davon niemals etwas gehört. Aber ich habe einmal gesehen, daß die zusammengehenden Schieber den dicken schwarzen Helmbusch des schwarzen Ritters in der „Jungfrau von Orleans" zusammenklemmten. Die Federn wippten dann während der ganzen folgenden Szene wie eine unheimliche schwarze Kohlstaude hin und her, was sehr vergnüglich anzusehen war.

Unten jedoch war die Sache gar nicht scherzhaft, sondern ziemlich schmerzhaft. Der schwere Helm, unter dem das Haupt des Ritters natürlich wegging, während er versank, löste sich bald von dem nur lose aufgesteckten Busch und fiel dem armen Unterirdischen auf den Kopf, worüber er mit einem dumpf ins Parkett herauftönenden: „Donnerwetter noch einmal!" quittierte.

Ein seltenes Mißgeschick, bei dem niemanden ein Verschulden traf, und das leicht üble Folge hätte haben können, begegnete vor Jahren dem trefflichen Charakterspieler Joseph Weilenbek in Breslau. Während er als schwarzer Ritter versank, legte sich sein mächtiges Schlachtschwert quer über die Oeffnung, und der arme Geist hing an Schwert und Schwertgurt zappelnd über der Tiefe, denn die Platte der Versenkung glitt natürlich unter seinen Füßen weg. Sie mußte schleunigst wieder emporgewunden werden, damit der Arme wieder einigermaßen festen Stand gewinnen und seinen Sarras in die richtige Lage bringen konnte, was allerdings keinen sehr geisterhaften, sondern einen durchaus fröhlichen Eindruck hervorrief.

Daß eine Versenkung einmal durchaus nicht gehen will, wenn eine Störung in den elektrischen Lichtzeichen eingetreten ist, oder ein Stickwort überhört wurde, kommt zuwal bei kleineren Bühnen gar nicht so sehr selten vor. Sogar am Bremer Stadttheater habe ich es einmal erlebt, daß meines teuren Vaters Hamlet Geist stolz wie ein Spanier in die Kulisse abging, nachdem er wenigstens sechsmal Ade in allen möglichen Tonarten gerufen und schließlich noch mit dem Fuße aufgestampft hatte.

Unsere großen Theater haben den Handbetrieb bei den Versenkungen meist durch hydraulische oder elektrische Kraft ersetzt. Bei der Oper und im Ballett, wo oft große Aufbauten, mit Menschen voll besetzt in den „Apotheosen" aufsteigen, hat dies selbstverständlich große Vorteile. Wo sonst eine Schar von Arbeitern tätig war, genügt nun ein leiser Druck auf eine kleine Hebelvorrichtung. Die Gefahr bei diesen Einrichtungen dürfte aber größer sein als beim alten Handbetrieb. Geht die Maschinerie zu früh los, so ist für nur von einem geistesgegenwärtigen Maschinisten rasch zum Stillstand zu bringen. Leicht kann dieser das Unglück zu spät bemerken, denn die Kontaktvorrichtung ist nicht immer unmittelbar neben der Versenkung.

Vor einiger Zeit gingen durch die Blätter die Meldungen von zwei solchen Unfällen, bei denen es nur einem besonders glücklichen Zufall zu danken war, daß keine Menschenleben in Gefahr gerieten. Wahrscheinlich hatte ein Unbefugter an die Kontaktvorrichtung gestoßen oder gar in frevelhafter Weise an ihr herumgespielt.

Die meisten Opfer fordert die Versenkung nicht während der Vorstellung oder der Probe, sondern in der Zwischenzeit, wenn Unbefugte oder Unkundige die Bühne betreten. Nur die neueren Bühnen haben direktes Tageslicht, die älteren liegen in einem Halbdunkel, das den von draußen Kommenden wie völlige Finsternis umfängt, und so kommt er nicht selten in die Gefahr, in eine offenstehende oder nicht gesicherte Versenkung zu stürzen. Das kann freilich nur durch ein schweres Verschulden des Maschinisten geschehen, aber Vorsicht ist immer am Platze, und man wird einen Theaterpraktiker stets daran erkennen, daß er den Weg über eine fremde Bühne stets nur die Fußrampen entlang oder über die Hinterbühne nehmen wird. An beiden Stellen gibt es nämlich keine Versenkungen.

Der Bühnenboden weist noch andere kleinere Oeffnungen auf, die dem Verkehr zwischen Unter- und Oberwelt dienen. Ein aufmerksames Auge wird, zumal in der Oper, manchmal schmale Ritzen im Podium bemerken, die quer über die ganze Bühne gehen. Das sind die sogenannten Freifahrten, die für gewöhnlich durch schmale Latten, die sogenannten Fidern, geschlossen sind. Aus den Freifahrten steigen Gazeschleier auf, während Verstaßstücke aus den sogenannten Kaffetten kommen, die man auch als kleinere Versenkungen bezeichnen könnte. Die Freifahrten haben auch ihre kleinen Tücken. Ein Stuhlbein kann dort hineingeraten, sogar ein Damenstöckelschuh, was das dazugehörige zarte Füßchen sehr wohl in ernste Gefahr bringen kann. Hier und da sind kleine Löcher in den Bühnenboden gebohrt. Aus ihnen steigen die höllischen Flammen empor, wenn zum Beispiel Siebel in Auerbachs Keller seinen Wein verschüttet hat.

Ein gut eingerichtetes Theater hat ferner in der Mitte des Podiums auf jeder Seite eine etwa 25 Zentimeter lange ovale Oeffnung, die nur selten geöffnet wird, und zwar für die Reihverwandlungen. Richtiger gesagt für die Reihverwandlung, denn in einem anderen Stücke als im lieben alten „Verschwender" kommt dieser Trick wohl kaum mehr vor. Cheristane erscheint bekanntlich als Bäuerin gekleidet, plötzlich verschwindet das dörfliche Gewand und sie steht als strahlende Fee da.

Die wird auf eine sinnreiche und einfache Weise bewerkstelligt. Das über das leichte Feengewand gezogene Bauernkleid hat keine Nähte, sondern wird durch eine einzige lange Darmsaite zusammengehalten, die durch Ringe läuft, die an den Säumen der einzelnen Gewandteile angebracht sind. Das Ende der Darmsaite ist durch ein kleines Bleigewicht beschwert, das am rückwärtigen Saum des Kleides in einem kleinen Täschchen verborgen ist.

Die Darstellerin stellt sich nun genau vor das Reißloch, aus diesem ergreift ein geschickter Garderobier das Bleigewicht und zieht es mit einem kräftigen Ruck hinunter. Die Darmsaite wird durch die Ringe hindurchgerissen, die einzelnen Teile des Anzugs fallen auseinander und werden rasch durch die Oeffnung nach unten gezogen.

Wenn die Sache glückt, so macht sie auf ein naives Publikum großen Eindruck, sehr oft aber gerät dies Kunststück vorbei, denn der Garderobier kann durch die kleine Oeffnung wenig sehen und muß sich auf sein Tastgefühl verlassen. Die Schnur darf sich nicht verfangen oder gar reißen, und vor allem muß die Schauspielerin genau auf die bezeichnete Stelle treten.

Die arme Cheristane pflegt denn auch immer aufgeregter zu werden, je näher die Verwandlungsszene heranrückt, und diese Aufregung pflegt sich auf alle Mitspieler, namentlich aber auf die Mitspielerinnen zu übertragen. Aus allen Kulissen gucken sie neugierig zu, ob's auch kein Malheur geben wird.

Pfingstfahrten.

Kommt Prinz Mai ins Land gefahren,
Macht die Runde durch den Staat,
Alles pupt sich, alles schmückt sich,
Alles freut sich, daß er naht,
Und mit tausend Maienglocken
Läutet es von fern und nah',
Und es schwirrt und summt und zwitschert:
Kommt und schaut: Prinz Mai ist da!

Seine Hoheit der Prinz Mai, von dem der Dichter singt, scheint nach den Erfahrungen der letzten Jahre in Fehde mit dem grimmigen Wettergott zu liegen. Auch in diesem Jahr hat der so viel besungene „wonderschöne Monat Mai" bei den Menschen bisher nur schnöde Erinnerungen an die winterlichmolligen Pelze und andere „Futterale" wachgerufen. Aber der Großstädter, hauptsächlich aber der Berliner, läßt sich sein Recht auf die allgemein beliebten Pfingstausflüge zu Wasser und zu Lande nicht so leicht nehmen und wird auch dieses Mal — trotz alledem — dem alten Brauch nicht untreu werden, zum Pfingstfest sein Mäntel zu schnüren und hinauszuwandern in die freie Natur. Für diejenigen, die dem alten Pfingstbrauch treu bleiben wollen, wird nachstehende Zusammenstellung der beliebtesten Pfingstfahrten von Interesse sein:

Zum ersten Male hat sich die Eisenbahndirektion Berlin entschlossen, den Berlinern Gelegenheit zu geben, auf billigste Weise die Naturschönheiten des Harz kennen zu lernen. Es ist zu diesem Zweck ein Sonderzug eingestellt worden, der am 14. Mai früh 7.33 vom Potsdamer Bahnhof abgelassen wird. Dieser Zug trifft ein: in Potsdam 8.01, in Brandenburg 8.39, in Magdeburg 10.13, in Halberstadt 11.28, in Quedlinburg 11.53, in Steinkeet 12.03 und kommt 12.12 in Thale an. Nach Bad Harzburg Anschluß ab Halberstadt 11.31, ab Wernigerode 12.09, ab Ilsenburg 12.36, an Harzburg 12.59. Außerdem geht von Potsdam ein Sonderzug 7.54 früh ab, der 12.12 in Thale eintrifft. Die einfache Fahrt 3. Klasse kostet ab Berlin: bis Harzburg 4.40 Mark bis Ilsenburg 4.20 Mark, bis Halberstadt 3.70 Mark, bis Steinkeet 4.10 Mark, bis Quedlinburg 4.00 Mark, bis Thale 4.20 Mark, und bis Wernigerode 4.10 Mark. Die Fahrkartenausgabe findet bis zum 12. Mai im Reisebureau Potsdamer Bahnhof statt. Da nur eine bestimmte Anzahl Fahrkarten ausgegeben wird, um die Ueberfüllung der Sonderzüge zu vermeiden, dürfte sich baldige Eintnahme der Karten empfehlen. Ausgabeschluß 12. Mai, abends 6 Uhr.

Nach dem Riesengebirge, dem beliebten Ziel vieler Pfingstausflügler, fährt auch in diesem Jahre ein Sonderzug zu ermäßigten Preisen. Abfahrt am 14. Mai früh 7.50 vom Görlitzer Bahnhof. Ankunft in Greiffenberg nachmittags 1.49, Friedeberg am Queis 2.54, Bad Flinsberg 3.28, Hirschberg 2.42, Schmiedeberg 3.41, Hillerthal-Erdmannsdorf 3.20, Krummhübel 3.51, Petersdorf 3.40, Ober-Schreiberhau 4.30. Anschluß nach Krummhübel in Zillerthal-Erdmannsdorf. Es werden zu diesem Sonderzuge Rückfahrkarten mit einer Geltungsdauer von zwei Monaten ausgegeben. Der Fahrpreis beträgt von Berlin: nach Friedeberg am Queis 2. Klasse 21.80 Mark, 3. Klasse 14.10 Mark, nach Bad Flinsberg 2. Klasse 22.80 Mark, 3. Klasse 14.90 Mark, nach Schmiedeberg und Petersdorf 2. Klasse 21.80 Mark, 3. Klasse 14.10 Mark. Hierzu werden Anschlußfahrkarten ausgegeben: von Zillerthal-Erdmannsdorf nach Krummhübel 2. Klasse 0.80 Mark, 3. Klasse 0.50 Mark, von Petersdorf nach Oberschreiberhau 2. Klasse 0.40 Mark, 3. Klasse 0.30 Mark. Zur Ausgabe gelangen nur 650 Fahrkarten; sobald diese Zahl erreicht ist, wird der Verkauf geschlossen, sonst Verkaufsschluß am 12. Mai, nachmittags 6 Uhr. Das Gepäck muß mindestens eine halbe Stunde vor Zugabgang am Görlitzer Bahnhof abgegeben werden. Zur Rückfahrt können alle fahrplanmäßigen Eil- und Personenzüge benutzt werden, bei Benutzung von Schnellzügen ist der übliche Zuschlag zu entrichten.

Nach der Sächsischen Schweiz wird am 14. Mai nachmittags 2.10 vom Anhalter Bahnhof ein Sonderzug abgelassen. Ankunft in Dresden-Neustadt 5.51 nachmittags, Dresden-Hauptbahnhof 6.01 und Schandau 7.14. Der Fahrpreis beträgt Berlin-Dresden und zurück 3. Klasse 9.30 Mark, Berlin-Schandau und zurück 11.10 Mark. Der Fahrkartenverkauf auf dem Anhalter-Bahnhof wird am 11. Mai, mittags 12 Uhr geschlossen. Zur Rückfahrt können alle fahrplanmäßigen Züge über Eisterwerda oder Röderau benutzt werden. Von Schandau bis Dresden kann die Fahrt auch mit den Elbdampfern ausgeführt werden, bei Eildampfern Zuzahlung an Bord.

Zum Besuch von Hamburg und den Nordseebädern bieten zwei Sonderzüge, die am 14. Mai 12.25 mittags bezw. 12.40 vom Lehrter Hauptbahnhof abgelassen werden. Diese Züge sind 5.38 bezw. 5.48 nachmittags in Hamburg (Hauptbahnhof). Der zweite Zugteil (12.40) wird nur abgelassen, wenn der erste besetzt ist. Außerdem fährt noch ein dritter Sonderzug am Pfingstsonnabend abends 10.45 vom Lehrter Hauptbahnhof ab, der um 4.54 morgens in Hamburg ankommt. Der Preis der Rückfahrkarten beträgt ab Berlin, Lehrter Hauptbahnhof nach Hamburg-Altona 2. Klasse 20.40 Mark, 3. Klasse 13.50 Mark.

Zum Anschluß an diese Sonderzüge hat der Seebäderdienst der Hamburg-Amerika-Linie folgende Pfingstextrafahrten arrangiert: Den Verkehr zwischen Hamburg und Cuxhaven, Helgoland, Sylt auf Westerland vermitteln die Dampfer „Kaiser", „Cobra" und „Silvana". Am Pfingstsonntag früh 7.00 Uhr fährt der Dampfer „Kaiser" ab Hamburg, St. Pauli Landungsbrücken nach Helgoland, Ankunft 1.20. Ferner um 8.00 früh Dampfer „Cobra" nach Helgoland, Ankunft 3.00, Abfahrt von Helgoland 3.30 und Ankunft in Sylt 7.30. Dieselben Fahrten finden auch am zweiten Pfingstfeiertag früh statt. Die Rückfahrt kann am 15., 16. und 17. Mai erfolgen. Für Reisende, die durch direkten Dampferverbindungen erst von Cuxhaven benutzen wollen, empfiehlt sich die Wetterfahrt von Hamburgerer Hauptbahnhof am 15. und 16. Mai 8.18 früh, Ankunft Cuxhaven (Hafen) 10.34 vormittags, wo die Dampfer um 11 beziehungsweise 12.20 Uhr eintreffen. Die kombinierten Sonderzuabdampferrückfahrkarten kosten ab Berlin: nach Helgoland 2. Klasse 35.20, 3. Klasse 25.00 (inklusive Ausboten in Helgoland), nach Westerland 2. Klasse 46.70, 3. Klasse 32 Mark. Vorverkauf der Fahrkarten vom 9. bis 11. Mai in den Stunden von 9 bis 12 Uhr vormittags und am 11. Mai außerdem von 12 bis 6 Uhr nachmittags auf dem Lehrter Hauptbahnhof. Am 11. Mai 6 Uhr nachmittags wird der Verkauf geschlossen.

Nach den Ostseebädern Swinemünde, Heringsdorf, sowie nach der Insel Rügen, Stubbenkammer, Saßnitz usw. bietet sich infolge eines Uebereinkommens der Eisenbahn mit der Stettiner Dampfschiffgesellschaft z. F. Braeunlich in diesem Jahre eine besonders billige Fahrgelegenheit. Vom Stettiner Bahnhof geht am 14. und 15. Mai, 12.24 mittags ein Sonderzug ab, der um 2.35 morgens in Stettin eintrifft. Fahrpreise der Rückfahrkarten nach Stettin: 2. Klasse 13.00 Mark, 3. Klasse 8.40 Mark. Im Anschluß an diesen Zug werden ab Stettin Wollwerk folgende Dampfer fahren: Dampfer „Odin" ab Stettin 3.30 früh, Ankunft Swinemünde 6.30, Heringsdorf 7.15, Stubbenkammer 10.20, Saßnitz 11.00 Uhr. Ferner um 3.30 früh ab Stettin Dampfer „Imperator" nach Swinemünde, Heringsdorf, Göhren, Sellin, Binz und Saßnitz. In Saßnitz Ankunft 11.00 Uhr, Weiterfahrt 11.15 mit Dampfer „Imperator" nach Kopenhagen. Die Rückfahrt kann am 3. Feiertag mit Dampfer „Hertha" ab Saßnitz 10.30, ab Swinemünde 3.00 Uhr, Ankunft Stettin 6.15 vor sich gehen. (Anschluß nach Berlin). Ab Saßnitz bietet sich am 4. Pfingstsonntag 11.15 mit dem Dampfer „Hertha" Gelegenheit die Felseninsel Bornholm zu besuchen. Die Fahrpreise betragen für die kombinierten Karten Berlin-Stettin-Rügen und zurück: Bahn 2. Klasse Schiff 1. Klasse 21.00 Mark, Bahn 3. Klasse, Schiff 1. Klasse 16.00 Mark. Berlin-Stettin-Swinemünde 2. bezw. 3. Klasse 12.90 Mark, 3. bezw. 1. Klasse 9.60 Mark, ab Berlin einzeln für die Sonderzüge 2./1. Klasse 10.30 Mark, 3./1. Klasse 8.00 Mark. Außerdem werden in Stettin Schiffskarten ausgegeben: eintägig Stettin-Swinemünde 3.10 Mark mehrtägig 4.70 Mark. Stettin-Heringsdorf eintägig 3.70 Mark, mehrtägig 5.90 Mark. Der Fahrpreis der kombinierten Rückfahrkarten nach Bornholm beträgt: 2. bezw. 1. Klasse 31.40 Mark und 3. bez. 1. Klasse 26.80 Mark. Kabinen für 2 und 3 Personen zum Uebernachten auf Dampfer „Hertha" in Saßnitz pro Nacht und Platz nach vorheriger Anmeldung 2 Mark. Von Saßnitz nach Kopenhagen beträgt der Preis der Rückfahrkarte 1. Kajüte 16 Mark, 2. Kajüte 12 Mark. Die Gültigkeit der Eisenbahn-Pfingstfahrkarten beginnt Freitag, 13. Mai und endet Mittwoch, 18. Mai incl. Kinder unter 10 Jahren halbe Fahrpreise.

Für die Vielen, die es vorziehen sich einer sogenannten billigen Pfingstgesellschaftsreise anzuschließen, mögen folgende Mitteilungen dienlich sein. Unter Leitung des bekannten Reisebüros Fromm-Stettin findet auch in diesem Jahre eine der stets mit großem Beifall aufgenommenen Reisen nach Kopenhagen, Helsingör, Fredensborg, Frederiksborg usw. zu dem Preise von 95 Mark inklusive sämtlicher Verpflegung, Logis, Wagenfahrten, Entrees, Trinkgeldern in Hotels usw., Dampfer 1. Klasse, Bahn in Dänemark 2. Klasse statt. Die Hinreise erfolgt mit Dampfer „Imperator", der am Pfingstsonntag früh 3.30 von Stettin abgeht. (Anschluß an den Sonderzug, der 12.25 Pfingstsonnabend nachts vom Stettiner Bahnhof abgeht.) Anmeldungen sind rechtzeitig an das Reisebüro Fromm-Stettin zu richten. Dieselbe viertägige Reise mit geringen Kürzungen kann auch schon ab Berlin zum Preise von 58 Mark unternommen werden.

Mehrere Gesellschaftsreisen, die das Reisebüro Riesel-Berlin veranstaltet, führen nach London und Antwerpen, nach der Schweiz und nach Bornholm-Kopenhagen.

Besonderes Interesse wird die von dem Reisebüro der Hamburg-Amerika-Linie veranstaltete Pfingstsonderfahrt zum Besuch der Weltausstellung in Brüssel erregen. Diese Reise beginnt am Pfingstsonnabend abend. Abfahrt 9.51 Bahnhof Friedrichstraße (Wartesaal 3. Klasse) über Hannover, Köln, Aachen, Herbesthal, Lüttich nach Brüssel. Preis der zweitägigen Reise 85 Mark, der dreitägigen Reise 100 Mark. In diesen Preis sind eingeschlossen: Eisenbahnfahrt 3. Klasse nach Brüssel und zurück, Logis, Verpflegung, Führer, Eintrittsgelder, Trinkgelder, Wagenfahrten usw.

Wer nicht in die Ferne schweifen will, sondern sich an dem „guten Nahen" erquicken will, dem bieten sich genügend Gelegenheiten, sich die Schönheiten der Mark anzusehen. Die „Stern"-Dampfergesellschaft hat wie bisher auch in diesem Jahre am Pfingstsonntagmorgen verschiedene Extrafahrten nach Zwiebusch, Gosen, Werder usw. in Aussicht genommen. Ebenso die Reedereien von Nobiling, Trömer usw., deren Dampfer von der Jannowitz- bzw. Schillingsbrücke abfahren. Ferner hat die Berliner Omnibus-Gesellschaft einen verstärkten Verkehr auf ihren Autobuslinien nach Wannsee usw. eingerichtet.