

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1891

299 (1.11.1891)

Sonntag, 1. November 1891.

Badische Biographien.

Um die Mitte des Monats September kündigt uns an, daß zu den von Herrn Dr. Friedrich v. Weich, dem Direktor des Großherzoglichen Generalarchivs, herausgegebenen „Badischen Biographien“ demnächst ein Viertel erscheinen werde. Dieser Viertel des groß angelegten Sammelwerkes ist seitdem ausgegeben worden. Er bildet einen stattlichen, 35 Bogen starken Band, und umfaßt gegen 200 Lebensskizzen. Mit ihm sind die zwei Hefen erschienen und dann im Jahre 1891 durch einen Dritten Teil bereicherten „Badischen Biographien“ bis auf die Gegenwart fortgeführt worden. Der Tod hat in den letzten zehn Jahren, seitdem der Dritte Teil der „Badischen Biographien“ dem Publikum vorgelegt wurde, eine überreiche Ernte unter den ausgezeichneten Männern Badens gehalten und so gewann die Fortsetzung der „Biographien“ eine im Vergleich zu den vorangegangenen Bänden sehr erhebliche Ausdehnung. Um so mannigfaltiger, um so bedeutender hat sich freilich auch der Inhalt dieses neuesten Theils gestaltet; es ist ein gewaltiges Stück der geistigen Geschichte Badens aus der Neuzeit, das uns aus der Gesamtheit der hier vereinigten Lebensbeschreibungen entgegentritt, denn überall ist mit der Erzählung persönlicher Geschichte ein Ausblick auf die allgemeinen Verhältnisse verknüpft. Alle die in dem letzten Jahrgang aus dem Leben geschiedenen Persönlichkeiten, denen eine hervorragende öffentliche Wirksamkeit ein Anrecht auf ein solches literarisches Denkmal verleiht, haben in dem jetzt veröffentlichten Theile der „Badischen Biographien“ eine zugleich liebevolle und wahrhaftige Schilderung ihres Lebens und ihrer Thätigkeit erfahren. Der Vierte Teil der „Badischen Biographien“ bildet übrigens nicht nur infolge einer Ergänzung des Unternehmens, als ein Lebensdarstellung solcher Persönlichkeiten enthält, deren Wirksamkeit in den letztverflohenen zehn Jahren abfloß, er stellt sich als eine Vervollständigung der vorangegangenen Theile auch in der Richtung dar, daß in ihm die Lebensbeschreibungen einer Anzahl früher aus verschiedenen Ursachen unerwähnt gebliebener Männer einer älteren Generation aufgenommen wurden. So gemäßen nach dem jetzt erfolgten Erscheinen des Vierten Theils die „Badischen Biographien“ eine vollständige, erschöpfende Sammlung von Lebensskizzen hervorragender Persönlichkeiten, die ihrer Geburt oder ihrer öffentlichen Thätigkeit nach dem Großherzogthum Baden angehören, so weit ihr Leben und Wirken eben zu dem, allem Menschlichen beschreibenden Abschluß gelangt sind. Vertreter aller Berufsstände, aller Lebensstellungen treten vor das Auge des Lesers — vom Fürsten bis zum Künstler herab, wie man mit einem geflügelten Worte sagen könnte; auch eine kleine Anzahl von Frauen, fürstliche Damen und Künstlerinnen, hat die verdiente Würdigung gefunden. Viele der hier vorzüglich charakterisirten Persönlichkeiten haben eine weit über die Grenzen unseres badischen Heimathlandes hinausreichende Bedeutung erlangt, sei es durch ihr Eingreifen in den Gang der politischen Ereignisse zu einer für die nationale Entwicklung Deutschlands besonders wichtigen Zeit, sei es durch bahnbrechende Thaten der wissenschaftlichen Forschung, oder wie bei Schell, durch die weiterführende Macht der Dichtung. Schon daraus erhellt, daß das Interesse an diesem bedeutenden Sammelwerke nicht auf das badische Publikum beschränkt ist, sondern daß die „Badischen Biographien“ ein Werk von allgemeinem Interesse sind, dem auch außerhalb unserer engeren Vaterlandes die ihm gebührende Beachtung zu Theil werden wird. Lebensabrisse wie diejenigen Bluntschli's (vom Geh. Hofrath Meyer in Heidelberg), des Erzbischofs Dein (von Professor Rüdert in Freiburg), Schell's (von Frau Alberta v. Freytag in Karlsruhe), Daniel Schenkel's (vom Stadtpfarrer Höng in Heidelberg), Hermann v. Schulze's (von Dr. Humboldt in Heidelberg), des Generals v. Werder (vom Herausgeber) u. v. a. verdienen die Aufmerksamkeit der weitesten Kreise, denn es sind wohlgetroffene und fein ausgearbeitete literarische Vorarbeiten von Männern, deren Name den Nicht-Badenern kaum weniger vertraut ist als uns. Wir haben in dem letzten Bande bereits einige Mitarbeiter an dem Vierten Bande der „Badischen Biographien“ genannt. Man wird von uns nicht verlangen können, alle Mitarbeiter namhaft zu machen, obgleich ihre Aufzählung vielleicht die nachdrücklichste Empfehlung des Werkes wäre; denn der Herausgeber hat ein halbes Hundert von Mitarbeitern für diesen Band gewonnen. Der Herr Herausgeber ist selbst schriftstellerisch an dem Werke durch eine Anzahl von Lebensbeschreibungen, die er schrieb, und durch die Bearbeitung vieler aus Zeitschriften entlehnter Aufsätze betheiligigt. Seine eigenen Arbeiten zeigen die unbestreitbare Urtheilskraft des herausgegebenen Historikers, verbunden mit einer ungemein übersichtlichen Anordnung des oft überreichen Stoffes und einer plastisch wirkenden Darstellung. In der Wahl seiner Mitarbeiter ist er überall außerordentlich glücklich gewesen. Seine zahlreichen Verbindungen, die sowohl aus seiner amtlichen wie aus seiner gesellschaftlichen Stellung hervorgingen, mögen sich ihm in dieser Hinsicht förderlich erwiesen haben. Die große Zahl der an dem Werk schriftstellerisch betheiligten Personen beweist allein schon, wie der Herausgeber für jede einzelne Biographie die dafür am meisten geeignete Persönlichkeit auszusuchen bemüht war. Die in dem Werk enthaltenen Lebensdarstellungen sind von Männern geschrieben, die den Dahingegangenen theilweise selbst nahe gestanden haben und jedenfalls nach der Richtung ihrer Thätigkeit am zuverlässigsten in der Lage waren, den Werth und das Bezeichnende der Wirksamkeit der von ihnen geschilderten Persönlichkeiten festzustellen. Daraus ergibt sich, daß die einzelnen Aufsätze nicht etwa eine trockene Aufzählung von Lebensfacten enthalten, sondern ein farbiges, anschauliches und frisches Bild von dem Wesen und Schaffen des Betreffenden geben, belebt und verfeinert durch manchen rein menschlichen Zug, der den Helden der Biographie unserem Gemüth näher bringt. Die wohlwollende Würdigung des Lebens und Strebens der in den „Badischen Biographien“ dargestellten Männer, das verständnisvolle Eingehen auf ihre Absichten und Ziele schließt indessen nirgends die wohlüberlegte und bestimmt sich äußernde Kritik aus; vielmehr beruht der Werth dieser Lebensbeschreibungen zum großen Theile gerade in der Gewissenhaftigkeit und Unbefangenheit, mit welcher das Urtheil abgemessen ist. Was dieses Lob für den Herausgeber und für die Mitarbeiter seines Werkes bedeutet, ist leicht zu erkennen, wenn man daran denkt, daß es sich um die wahrheitsgetreue Schilderung von Leuten handelt, welche in die politischen und wissenschaftlichen Streitfragen

unserer Zeit eingegriffen haben. Wie frei von jeder Voreingenommenheit und jedem Parteistandpunkte die „Badischen Biographien“ gehalten sind, kennzeichnet sich auch darin, daß die Verfasser der einzelnen Aufsätze verschiedenen politischen Parteien und verschiedenen wissenschaftlichen Anschauungsrichtungen angehören. Um so bemerkenswerther ist die einheitliche und strikte Durchführung des dem Werke zu Grunde liegenden Prinzips, die ruhige und klare Beurtheilung der geschilderten Persönlichkeiten in Lebensbildern, die bei aller Wärme und Frische der Veranschaulichung die festen Züge strenger Unparteilichkeit und Wahrheitsliebe aufweisen.

Der Herausgeber der „Badischen Biographien“ hat das Verdienst, ein vorbildliches Werk in's Leben gerufen zu haben, indem er eine Sammlung von Lebensbeschreibungen der hervorragendsten und verdientesten Männer eines deutschen Staates veröffentlicht. Es wäre für die politische Geschichte wie für die Geschichte der Wissenschaften und Künste in Deutschland von Werth, wenn dieses Beispiel in allen andern Staaten des Deutschen Reichs Nachahmung fände; denn die Artikel der „Allgemeinen Deutschen Biographie“ können unmöglich so tief in die Einzelheiten eingehen, wie dieses bei Spezialwerken der Fall sein kann. Gerade aus der genauen und liebevollen Betrachtung einzelner hervorragender Persönlichkeiten lassen sich aber die wichtigsten Resultate für die Beurtheilung allgemeiner Verhältnisse gewinnen. Vieles, was sonst der Kenntniß des späteren Forschers verloren sein würde, erhält sich auf dem Wege solcher Lebensbeschreibungen, die von Zeitgenossen, von Freunden oder Schülern der Geschilderten verfaßt sind. Deshalb darf man die Fortsetzung der „Badischen Biographien“ in dem jetzt vorliegenden Vierten Theile des Werkes als eine verdienstliche That bezeichnen. In diesem Verdienst nimmt auch die Verlagsbuchhandlung theil, die für eine sorgfältige Drucklegung und vortreffliche Ausstattung dieses jüngsten Theils der „Badischen Biographien“ bemüht gewesen ist.

Ein Schiffuntergang.

Der große deutsche Reichspostdampfer „Kanzler“ hat, wie wir s. Z. mittheilten, in der Nacht zum 5. September d. J. auf der Fahrt zwischen Sanibar und Mozambique Schiffbruch gelitten. Jetzt sind ausführliche briefliche Nachrichten über die Katastrophe eingegangen, denen wir nach Berichten in der „Kreuzzeitung“ und in den „Münchener Neuesten Nachrichten“ Folgendes entnehmen:

Der 3000 Tons-Dampfer war auf der Fahrt von Blohm und Vogt in Hamburg erbaut. Am 3. September Nachmittags 5 Uhr, so schreibt der „Münchener Neuesten Nachrichten“ als Augenzeuge der Schiffszug der verunglückten Dampfers, waren wir von Lindi, dem letzten Hafen, den wir in Deutsch-Ostafrika anlaufen, abgedampft. In der Nacht vom 3. auf den 4. September ereignete sich ein Maschinenbruch, der den Dampfer zu einer geraume Zeit still zu liegen, bis der Schaden ausgebessert war. Dies war die Ursache, daß, als der Kapitän Pape am Mittag, dem 4. September, die Ortsbestimmung machte, er sich überzeugete, daß es unmöglich sei, noch am gleichen Tage in Mozambique einzutreffen. Es wäre dies unsere fahrplanmäßige Zeit gewesen. Da es aber keinen Zweck hatte, noch Nachts in den Hafen einzuliegen, so wurde von Mittag an nur halbe Kraft gehalten. Ich mochte etwa zwei Stunden geschlafen haben, die Uhr vielleicht gegen zwei Uhr sein, als ein so heftiger Stoß erfolgte, daß ich vom Sopha rollte und die auf den Tisch stehenden Blumenvasen zu Boden fielen, wo sie in tausend Scherben zerfielen. Der Dampfer legte sich langsam von einer Seite auf die andere. Jedesmal, wenn er nach Steuerbord rollte, bekam er einen Stoß, der ihn in allen Fugen erbeben machte, zugleich hörte man den ominösen, knirschenden Ton, den Eisen auf hartem Stein verursacht. Die Schraube arbeitete rückwärts. Der Dampfer saß fest auf hartem Stein auf Steuerbordseite, und wenn er noch kein Loch hatte, so konnte es nicht mehr lange dauern, bis sich eines bildete, bei dem fürchterlichen Aufschlagen des Schiffsbodens auf dem Felsen. Auf Deck traf ich Menschen ratlos umherirren, inbühne, weiß und schwarze Deckpassagiere, dazwischen auch ein paar Stewards aus den Kajüten.

Wohin man auch über Bord blickte, überall schienen die milchweißen Räume der Brandung durch die tief schwarze Nacht um uns. Auf dem Maschinendeckbord sah ich ein Boot herumertappen. Der Telegraph zur Maschine ertönte, die Schraube hielt still, der Dampfer rollt nach wie vor und schlägt mit fürchterlicher Heftigkeit auf. Alles, was auf Deck ist, klammert sich irgendwo an, um nur auf den Beinen stehen zu können. Die Taus, welche die beiden Radebäume in ihrer Stellung erhalten, reißen sich los und fallen bei jedem Ueberholen durch die Luft, bedecken sich mit den Kläden, die noch an ihnen hängen. Die Radebäume pendeln wackrig über unseren Häuptern und scheinen jeden Augenblick herabzufallen zu müssen. Es ist ein Wunder, daß Niemand durch die herumgeschleuderten schweren Taus verletzt, Niemand über Bord geschleudert wird.

Die Maschine arbeitet von Neuem. Ich springe zum Maschinenraum. Da ruft mir ein eben herkommender Maschinist zu: Ru word's Tid. Ich blide herunter in den Maschinenraum und sehe das Wasser unten blitzen, sehe, wie die mächtigen Maschinen (2000 Pferdekraften) sich in ihren Fugen bewegen. Die Maschinisten bemühen sich, den Dampf abzuschließen, ein Dampfrohr ist gebrochen und läßt mit unheimlichem Zischen den Dampf entweichen. Die Maschinisten beilen sich, aus dem bereits kochenden Wasser an die Oberfläche zu kommen, denn bei jedem Ueberholen des Dampfers schneit die Wassermasse mit Wucht gegen die Schiffswand und bedroht jeden Menschen. Das Serventil war gebrochen und ein mannsdicker Strahl Wasser schoß rauschend und gurgelnd in den Maschinenraum. Der Resselraum und ein Laderaum waren voll Wasser. Ru word's Tid! Den Handloffer hatte ich gepackt, nur noch schnell Wäsche und Kleider in den Sack! Noch brannte das elektrische Licht. Doch war ich noch nicht ganz zu Ende mit dem Einpacken, als mit einem Mal das Licht erlosch. Das Wasser war über die elektrische Maschine gefluthet. Noch einmal flammte das Licht auf; ich hörte von meiner Kammer aus, wie die Maschine ausfaule, dann umhüllte uns tiefe Nacht.

Wir mußten das Schiff verlassen, doch waren noch nicht genügend Boote zu Wasser gelassen. Im Nachbordgang stand eine Anzahl von Menschen, Stewards, ein paar Passagiere erster Klasse. Die letzteren waren völlig sprachlos vor Aufregung und

Entsetzen. Nur unter der größten Anstrengung gelang es, von den sieben Booten drei klar zu machen; denn schon neigte sich das Schiff zu sehr nach Backbord, um die Boote frei von der Schiffswand zu bekommen, dazu arbeitete das Schiff auf dem Riff in der Weise, daß sich kein Mensch mehr halten konnte. Nun hieß es: hinunter auf der Sturmleiter!

Einen Moment schien es, als wenn nun keine Ordnung mehr einzuhalten wäre, nur das Faustrecht entschiede. Die Deckspassagiere, unsere schwarzen Heizer drängten und stießen, jeder wollte der erste sein. Vergebens stemmte sich der erste Offizier dagegen und suchte sie zurückzuhalten. Sie kletterten ihm über den Kopf weg und sprangen in die Boote. Doch auch dieser gefährliche Moment verlief ohne Schaden; Passagiere, Post, Schiffspapiere und Kasse wurden in den Booten geborgen, auch der letzte Mann hatte das Schiff verlassen. Nun entschloß sich auch der Kapitän dazu. Es mochte gegen 4 Uhr Morgens sein, als wir vom Schiff weg ruderten. Wir fuhren am Schiffsbug vorbei in die offene See und legten uns in einiger Entfernung vom Dampfer, um den Tag abzuwarten und dann eventuell wieder an Bord zurückzugehen.

Allmählig röhete sich der Osten, die Sonne stieg auf und beschien unseren Jammer. Der Dampfer war getrandelt auf einem mächtigen Korallenriff (Bundo Shoal), das sich von der Memba-Bay bis zur Fernando-Beleoso-Bay erstreckt und etwa 40 bis 50 Seemeilen nördlich von Mozambique liegt. Der „Kanzler“ rollte nach wie vor, aber er hielt sich noch, und da wir in die Boote gestiegen waren, so wie Jeder ging und stand, zum Theil sehr schlecht bekleidet, so wurde beschlossen, zurück zu geben, zu retten, was zu retten war, und zu versuchen, die Dampfbarlaste zu Wasser zu bringen. Sie hatte Wasser und Kohlen vorräthig und konnte uns nach Mozambique schleppen. Die gleichen Menschen, die kurz vorher mit solcher verzweifelter Eile das Schiff zu verlassen suchten, sie waren nun mit gleicher Schnelle wieder hinauf und bald flogen Bündel und alles mögliche Gerümpel in die Boote. Die Leute wollten alles retten und das wurde die Ursache, daß, trotzdem wir eigens dazu wieder gekommen waren, Niemand etwas rettete, außer Geld und Werthsachen. Der Kapitän stellte sich mit gespanntem Revolver auf das Maschinendeck und bedrohte Jeden, der es wagte, Sachen in die Boote herunterzulassen. Als Letzter verließ der Kapitän das Schiff; kaum hatte der Kapitän sich in's Boot fallen lassen und das letzte eine Schiffslänge vom „Kanzler“ entfernt, als sich der „Kanzler“ noch einmal erhob, sich dann langsam zur Seite neigte und bei ganz ruhiger See beim schdullen Wetter in den Fluthen um 5 Uhr Morgens verschwand.

Es galt nun, mit den Booten die Passagiere sicher an Land zu bringen. Dies ist auch sehr gelungen und um 10 Uhr war der letzte Mann an Land, und zwar auf einem Fleck Erde, der fast einer Wüste glich. Es wurden einige Schwarze gefunden, die jedoch furchtsam die Flucht ergriffen, bis es denn einigen von den Schiffsnegern gelang, Unterhandlungen anzuknüpfen, und die Schiffbrüchigen mit ihren durchnässten Kleidern müßten froh sein, für eine Kupie einen Topf Schlammwasser zu erhalten und für jede fernere Kupie ein Huhn, zwei Eier, etwas Reis u. s. w. Es sind vier schlimme entbehrungsreiche Tage für diese 100 Personen gewesen, unter denen sich glücklicherweise nur eine Frau befand, dies war die Frau des Stewarts. Am Morgen des 8. September erschienen der „Emin“ zur Hilfe und brachte die Schiffbrüchigen, von denen keiner bei der Katastrophe das Leben eingebüßt, nach Mozambique.

Verchiedenes.

* (Die 3. Münchener Jahresausstellung) ist nach nicht ganz viermonatlicher Dauer geschlossen worden. An Eintrittsgeldern kamen etwa 96000 M. ein und die Verkaufssumme beliefert sich auf über 600000 M. gegen 389 474 M. im Vorjahre.

* (Theater-Ausstellung.) Für die vom 7. Mai bis 9. Oktober 1892 in Wien stattfindende Internationale Ausstellung für Musik und Theaterwesen regt sich auch in Deutschland das Interesse, so daß eine reiche Beschickung in Aussicht stehen dürfte. Der Termin für die Anmeldungen zur Ausstellung läuft am 15. November ab. Die letztere ist nicht allein als Fachausstellung gedacht, welche die künstlerische und technische Entwicklung des Musik- und Theaterwesens zur Darstellung bringen soll, sondern enthält auch eine gewerbliche Spezialausstellung, die alle der Musikpflege und dem Theaterwesen dienenden Erzeugnisse der modernen Industrie umfassen wird. In einem auf dem Ausstellungsvlage zu erbauenden Theater werden musikalische und theatralische Aufführungen stattfinden, welche insbesondere die historische Entwicklung aller Zweige des Bühnenwesens zur Anschauung bringen werden. Zu diesem Zweck sollen Gastspiele ausländischer Künstler wie ganzer Theatergesellschaften veranstaltet werden.

Handel und Verkehr.

Mannheim, 30. Okt. Weizen per Novbr. 23.75, per März 23.35. Roggen per Novbr. 24.25, per März 24.—. Hafer per Nov. 15.70, per März 16.50.

Wien, 30. Okt. Weizen per Nov. 23.70, per März 23.40. Roggen per Nov. 24.85, per März 23.85. Rüböl per 50 kg per Oktober 63.70, per Mai 63.80.

Bremen, 30. Okt. Petroleum-Markt. Schlussbericht. Standard white loco 6.05. Still. — Amerikanisches Schweineschmalz, Wilcox 35½, Armour 34½.

Antwerpen, 30. Okt. Petroleum-Markt. Schlussbericht. Raffinirtes, Type weiß, disponibel 15, per Oktober 15, per Dezember 15½, per Januar-April 15½. Still. — Amerikan. Schweineschmalz, nicht verzollt, dispon. 83½ Frcs.

Paris, 30. Okt. Rüböl per Oktbr. 68.25, per Nov. 68.75, per Novbr.-Debr. 69.25, per Januar-April 71.50. Feff. — Spiritus per Oktober 40.50, per Januar-April 40.75. Feff. — Zucker, weißer, Nr. 3, per 100 Kilogr., per Okt. 36.30, per Januar-April 37.10. Feff. — Mehl, 8 Marques, per Okt. 60.25, per Nov. 60.40, per Nov.-Debr. 61.25, per Januar-April 62.25. Still. — Weizen per Oktober 26.80, per November 27.—, per November-Februar 27.60, per Januar-April 28.25. Feff. — Roggen per Okt. 21.60, per Nov. 21.90, per Nov.-Februar 22.50, per Januar-April 23.—. Günstig. — Talg 62.—. Wetter: schön.

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Dardet in Karlsruhe.

Table of financial data including bond prices (Staatspapiere), stock prices (Aktien), and exchange rates (Wechsel) for various locations like London, Paris, and New York.

Advertisement for 'Karlsruher Lokalbahnen' (Local Railways) featuring a steam locomotive illustration and a detailed train schedule for routes between Karlsruhe, Friedhof, and Grenzstraße.

Erklärung (Explanation) - A public statement from the Synagogue Council regarding the election of a rabbi and the role of the community.

Advertisement for 'Grosse Silber-Lotterie' (Large Silver Lottery) for the first German Reichswaisenhaus (Orphanage) in Karlsruhe, including details on prizes and ticket prices.

Advertisement for 'Grösste Neuheit der Corset-Industrie!' (Largest Newness of the Corset Industry!) by Corset Margarethe, highlighting the latest fashion trends.

Advertisement for 'Möbel-Fabrik' (Furniture Factory) by H. F. Rothweiler, located in Karlsruhe, specializing in high-quality furniture.

Advertisement for '2 Mt. 50 Hut-Bazar 2 Mt. 50' (2 Months 50 Hat Bazaar 2 Months 50) by Josef Goldfarb, featuring various hat styles and accessories.

Advertisement for 'Normal-Schulbänke' (Normal School Benches) by Carl Elsässer, showing an illustration of a child at a desk and describing the ergonomic features.

Advertisement for 'Madopolam' (Madopolam) fabrics, listing various types like Shirting, Schiffon, and Damast, along with their prices.

Advertisement for 'Clichés' (Clichés) by Ernst Geiger, offering photographic services and equipment.

Advertisement for 'G. L. DAUBE & Co.' (G. L. DAUBE & Co.) as a central advertising agency for newspapers and magazines.

Advertisement for 'Thurmuhre' (Tower Clock) by Oswald Schneider, featuring a detailed illustration of the clock mechanism.

Advertisement for 'Der praktische Ratgeber im Obst- und Gartenbau' (The Practical Guide to Fruit and Gardening) by Verlag König.

Advertisement for 'Bürgerliche Rechtsplege' (Bourgeois Legal Practice) by Dr. H. B. B., offering legal consultation and representation.

Advertisement for 'Feuer-, fall- u. einbruch-sichere Geld-, Bücher- und Dokumenten-Schränke' (Fire, fall, and break-in resistant safes) by Wilh. Weiss.

Advertisement for 'Eisenlieferung' (Iron Delivery) by the Eisenbahnmagazin, detailing the availability of iron products for the railway industry.

Advertisement for 'Muhholzversteigerung' (Oak Wood Auction) by the Eisenbahnmagazin, announcing an auction of oak wood.

December 1891, Vormittags 9 Uhr, vor das Großh. Schöffengericht (before the Grand Court of Assizes) regarding a legal case.

Die Lieferung der für das Jahr 1892 erforderlichen Bahnwaaren (Delivery of railway goods for 1892) - A notice regarding the procurement of railway supplies.

Die Lieferung der für das Jahr 1892 erforderlichen Bahnwaaren (Delivery of railway goods for 1892) - A notice regarding the procurement of railway supplies.

Die Lieferung der für das Jahr 1892 erforderlichen Bahnwaaren (Delivery of railway goods for 1892) - A notice regarding the procurement of railway supplies.

Die Lieferung der für das Jahr 1892 erforderlichen Bahnwaaren (Delivery of railway goods for 1892) - A notice regarding the procurement of railway supplies.