



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

**General-Anzeiger der Stadt Mannheim und Umgebung.
1886-1916
111 (1901)**

232 (21.5.1901) Abendblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-90261](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-90261)

General-Anzeiger



Telegraph-Adresse:
Journal Mannheim.
In der Postliste eingetragen unter
Nr. 2821.
Abonnement:
70 Pfg. monatlich.
Erweiterung 20 Pfg. monatlich,
durch die Post bez. incl. Post-
zuschlag M. 3.42 pro Quartal.
Inserate:
Die Colonel-Beile . . . 20 Pfg.
Auswärtige Inserate . . . 25
Die Reklamen-Beile . . . 60
Einzelnummern . . . 5

(Badische Volkszeitung.)

der Stadt Mannheim und Umgebung.

(Mannheimer Volksblatt.)

Mannheimer Journal.

Telephon: Redaktion: Nr. 377.

(111. Jahrgang.)

Expedition: Nr. 218. Druckerei: Nr. 341.

Erscheint wöchentlich zwölf Mal.

Titel: Nr. 815.

E 6, 2

Größte und verbreitetste Zeitung in Mannheim und Umgebung.

E 6, 2

Verantwortlich für Inhalt:
Dr. Paul Harns,
für den lokalen und prov. Teil:
Ernst Müller,
für Theater, Kunst u. Neuheiten:
Eberhard Buchner,
für den Interesentheil:
Karl Uffel.
Korrespondent und Verlag der
Dr. D. Haas'schen Buch-
druckerei (Erlte Mannheimer
Typographische Anstalt).
(Das Mannheimer Journal ist
im Eigentum des katholischen
Bürgerhospital.)
Sämtlich in Mannheim.

Nr. 252.

Dienstag, 21. Mai 1901.

(Abendblatt.)

Kilometerheft und Tarifreform.

III.

Erleichterung des Schalterverkehrs. — Anschlusscoupons. —
Total- und Fernverkehr. — Fort mit der 1. Klasse!

Die Beseitigung dieser, das Kilometerheft heute noch umgebenden Fesseln würde es ermöglichen, den ersten Schritt zur Aufhebung des Schalterzwangs zu thun. Die Halbrunde der Hefte auf solche zu 500 Kilometer und die Zulassung der Benutzung derselben durch eine beliebig zusammengesetzte Gesellschaft von Personen würde die Ausgabe von Heften für bestimmte, stark frequentierte Relationen nahelegen. So könnten z. B. für Mannheim-Heidelberg (19 Kilometer) Hefte für 26 Fahrten, Karlsruhe-Baden (38 Kilometer) für 13 Fahrten, Freiburg-Tiisee (41 Kilometer) für 12 Fahrten, Basel-Zell i. W. (30 Kilometer für 16 Fahrten u. s. w. ausgegeben werden, wobei für die Restkilometer ein beliebig zu benutzender Bancoausweis beizufügen wäre. Diese Hefte wären im Uebrigen genau so wie die Kilometerhefte auszustatten; dagegen würde an Stelle der Abstempelung am Schalter die Eintragung des Datums auf den abzufahrenden Abschnitt (mit Ausnahme des Bancoausweises) durch den Benützer treten, wie dies heute schon bei den Fahrscheibbüchern geschieht. Damit würde eine ganz bedeutende Entlastung der Schalter, die bei ihrer dermaligen Einrichtung ohnehin für den Kilometerheftverkehr nicht geeignet sind, herbeigeführt und das Publikum von dem unangenehmen Gang zum Schalter mit seinem lästigen Gedränge befreit. Eine weitere Steigerung des Verkehrs wäre durch diese Maßregel sicher zu erwarten.

Beziehen sich die bisherigen Erörterungen auf das Kilometerheft, so werfen wir jetzt die Frage auf, warum dasselbe der auf die Main-Neckarbahn angewiesenen badischen Bevölkerung von Ladenburg, Großschafen, Heidesheim, Weinheim, Hemsbach und Laubach mit Hinterland, sowie der übrigen badischen Bevölkerung zu Reisen von und nach diesem vortrefflichen, gelegenen Gebiete des badischen Landes vorenthalten wird. Mannheim z. B., welches heute nach drei Richtungen seines natürlichen Verkehrsgebietes (Pfalz, Rheinhafen und Bergstraße) auf das Kilometerheft verzichten muß, hat ein Interesse daran, daß dieser nachteilige Zustand wenigstens insoweit geändert werde, als dies in der Macht der badischen Verwaltung steht. Man komme nur nicht mit Schwierigkeiten, die einer solchen Ausdehnung in Folge der Verteilung der drei Staaten an der Verwaltung dieser Bahn entgegenstehen. Trotz dieses stamessischen Drillingverhältnisses muß dies möglich sein und zwar durch Auslegung von Anschlusscoupons (an Kilometerhefte) auf den Uebergangsstationen Heidelberg, Friedrichsfeld, Schwetzingen und Mannheim, sowie durch Ausgabe besonderer, mit Berechnungscoupons versehenen Hefte. Solche Coupons bestehen heute schon in vielen Konkurrenzrelationen für gewöhnliche und Rundreisebillete, und sie können auch für diese Hefte eingerichtet werden.

In inniger Begleitung zu der Gestaltung der Personentariife steht die Gestaltung des Fahrplans und die Ausrichtung der Züge für den Personenverkehr. Wir haben im Eingang schon bemerkt, daß eine schärfere Trennung des Lokal- und Fernverkehrs, als bisher geschehen, stattfinden müsse. Dabei sind wir von der Voraussetzung ausgegangen, daß das Ziel einer rationellen Bedienung des Lokalverkehrs das Ein-

klasseystem mit dem Vorteil der Doppeltage für die geringe Zahl derjenigen Reisenden sei, welche abgetrennt von der großen Masse sitzen wollen. Man hat berechnet, daß in ganz Deutschland der Lokalverkehr nicht einmal 30 Kilometer erreiche, und wenn wir in dem allerdings mangelhaften Jahresbericht der badischen Generaldirektion — es sind wahre Zahlenlumpen darin, aus denen sich oft Unbrauchbares herausfischen läßt — nachschlagen, so finden wir, daß auf Zeitkarten, Fahrscheibbüchern, Totalzugscoupons, selbst bei Zurechnung der doch eigentlich mehr dem Fernverkehr dienenden Kilometerhefte, der einzelne Reisende im Jahre 1899 nur durchschnittlich 16 Kilometer zurückgelegt hat, und daß in der 3. Klasse die sog. „große Zahl“ seit langen Jahren um 17 und 18 herumgeht. Für solche kurze Reisen, die im Grunde genommen nichts anderes als ein erweitertes Tramwayverkehr sind, ist unbedenklich mit einer Klasse auszukommen. Sodann zeigt uns ein Blick in unsere gewöhnlichen Personenzüge, daß die 1. und 2. Klasse in der Regel unbefüllt, oder doch so gering befüllt ist, daß die Führung dieser Klasse ganz unnötig erscheint. Den Lokalverkehr denken wir uns jedoch nicht schematisch auf eine gewisse Zahl von Kilometern beschränkt, sondern wir wünschen, daß in bedeutenderen Relationen, wie z. B. Mannheim-Karlsruhe, durchgehende Totalzüge zum Zweifelhinstsystem eingerichtet werden, etwa nach Art der cheap trains in England, oder mit anderen Worten, daß der gesamte Verkehr in gewöhnlichen (also nicht beschleunigten) Personenzügen mit der Zweifelhinstklasse bedient werde, während für alle anderen Züge zunächst die jetzigen alten Tarife bezw. die Kilometerhefte zur Anwendung zu kommen hätten, bis f. Zt. der Uebergang zu den Sägen von 4 für II. und 2,5 Pfg. für III. Klasse für den Fernverkehr allgemein, unter Beseitigung der Kilometerhefte, stattfinden bezw. keinen finanziellen Bedenken mehr begegnen könnte. Denn daß die Kilometerhefte bei weiterer Steigerung des Verkehrs namentlich im Hinblick auf die notwendig einzuführende Bahnhofspreise unmöglich beibehalten werden können, wird jeder Frachtmann zugeben. Man denke sich nur die Ein- und Ausgänge eines Bahnhofs, wenn die Mehrzahl der Reisenden mit Kilometerheft versehen und die Biletkontrolle dahin verlegt wäre. Die Ersparnisse, welche das Einlassensystem für den gewöhnlichen Personenverkehr durch stärkere Ausnützung der Sitzplätze bezw. Verbesserung des Verhältnisses zwischen Brutto- und Nettolast und Vereinfachung des Betriebs im Gefolge hätte, wären so groß, daß ein durch Herabsetzung des Einheitsplatzes auf 2 Pfg. etwa befürchteter Einnahmeausfall dadurch reichlich ersetzt würde.

Die beschleunigten Personen-Schnellzüge wären wie jetzt mit 3 Klassen auszurüsten; dabei wäre aber die Ausrottung der 1. Klasse systematisch zu betreiben. In einer im vorigen Jahre erschienenen kleinen Broschüre (zur Reform der Personentariife in Baden, Verlag von Ernst Klett, Mannheim) ist nachgewiesen, daß im Jahre 1898 von der Gesamtzahl der Reisenden auf der badischen Bahn nur 1/2 % in 1. Klasse gefahren sind, daß ferner von 100 im Jahre bewegten Sitzen dieser Klasse nur 8,76 % besetzt waren und daß, wenn den Reisenden 1. Klasse der Fahrpreis unter Zugrundelegung des Anschaffungs- und Ertragswertes des Wagensitzes berechnet würde, er nicht wie jetzt 8 oder 6 Pfg., sondern 20,5 Pfg. pro Kilometer zu zahlen hätte, während auf die Reisenden 2. Klasse statt 5,3 nur 4,7 und auf jene 3. Klasse statt 3,4 nur 2,7 Pfg. pro Kilometer zu entfallen hätten. Die Verschwendung und der Luxus, der mit der 1. Klasse

getrieben wird, muß aufhören; in diesem Sinne haben sich anerkannte Autoritäten, wie z. B. Ulrich in seinem klassischen Buche „Das Eisenbahntarifwesen“ aufs Energischste ausgesprochen. Die Wagen 2. Klasse sind heute so komfortabel eingerichtet, daß es genügt, wenn für diejenigen Personen, welche absondert reisen wollen, die Bereitstellung von Coupes dieser Klasse zu Doppeltagen nach Analogie der Totalzüge stattfindet. Damit kämen wir dann von selbst zu dem vereinfachten Tarif von

I. Klasse	8 Pfg. (Doppeltage der II. Klasse)
II. „	4 „
III. „	2,5 „ für alle Züge
	2,0 „ für gewöhnliche Personenzüge mit reservierten Doppeltagen.

Zum Schluß empfehle ich nicht nur dem Herrn Verkehrsminister unsere Darlegungen zur geneigten Erödrung, sondern wir fordern auch die gesamte badische Presse aller Parteien auf, positiv an dem Werk der Reform unserer Tarife im Besonderen und der Besserung unserer Eisenbahnverhältnisse im Allgemeinen mitzuwirken. Diese Mitwirkung ist angesichts der im Eingang gekennzeichneten Bestrebungen eine badisch-patriotische That. Nicht in Angriffen auf Persönlichkeiten, so sehr sie auch die Kritik herausfordern mögen, sondern in sachlichen Darlegungen und positiven Vorschlägen liegt der Schwerpunkt dieser Mitwirkung, weshalb es auch wohlgehehen sein mag, daß die Bureaukratie im Allgemeinen und einzelne versessene Bureaukraten im Besonderen dann und wann vor dem sammeltem Volke mit der Peitsche der Intelligenz gezüchtigt werden!

Deutsches Reich.

AMC. Berlin, 20. Mai. (Deutscher Flotten-Verein.) In Ausführung des auf der Vorstandssitzung in Frankfurt a. M. am 21. April gefaßten Beschlusses hat das Präsidium des deutschen Flotten-Vereins einstimmig den Generalsekretär z. D. Menge zum Geschäftsführer gewählt. Dieser hat vorübergehend seiner endgiltigen Bestätigung durch die nächste ordentliche Mitgliederversammlung die Geschäfte des Deutschen Flotten-Vereins heute übernommen.

Großbritannien.

London, 20. Mai.

Eine neue Leibwache des Königs.

König Edward VII. macht die weitgehendsten Anstrengungen, um sich in seiner neuen Herrschertätigkeit mit möglichst großem Pomp zu umgeben und in dieser Hinsicht nachzuholen, was seine verstorbenen Väter in langen Jahrzehnten abgesehen vernachlässigt hat. Er hat nach Vorsehung mit Feldmarschall Roberts den Befehl gegeben, daß eine neue Leibwache gebildet werden soll, welche ausschließlich aus rüstigen indischen Kavalleristen bestehen wird und nur zum persönlichen Dienst bei Sr. Majestät bestimmt sein soll. Aus sämtlichen eingeborenen Kavallerie-Regimenten Indiens werden die Mannschaften, die thunlichst einige Kriege mitgemacht und recht viel Decorationen erworben haben müssen, ausgewählt und zu ein- bis zweijähriger Dienstzeit in dieser Leibgarde nach London geschickt werden, sobald diese Auswahl gleichzeitig eine Belohnung für besonders treue Dienste darstellen würde. Die Truppe wird den Namen „The Imperial Body-Guard“ tragen und natürlich eine Art

Tagesneuigkeiten.

— Ein Berliner Bankier als Aufwäscher. Die „New-Yorker Staats-Zeitung“ schreibt unter dem 8. Mai: Der Dampfer „Batavia“, der am 1. Mai von hier nach Hamburg abdampt, nimmt ein Pärchen mit, das auf demselben Dampfer mit rosigem Zukunftsplänen dem gelobten Lande zuzieht, um hier bitter enttäuscht zu werden. Er heißt Max Gehrke, und seine nicht Frau Anna von Restorf. Er ist 28 Jahre alt, sie zählt 43 Jahre. Gehrke, der am 20. März d. J. mit der Gräfin Restorf als seiner angeblichen Gattin auf der „Batavia“ hier ankam, hat eine bewegte Vergangenheit hinter sich. Er war in Berlin Banquier und sah zwei Jahre wegen Konkursvergehens und Unterschlagung im Gefängnis. Dies sollte ihm hier verhängnisvoll werden und seine ganzen mit der Gräfin erbauten Lustschlösser zerstören. Die Einpanderungsbehörde war von der Vergangenheit Gehrke's unterrichtet, und das Paar wurde bei seiner Ankunft von dem Chef der Registrations-Division in Ellis Island in Empfang genommen. Gehrke mußte am 23. März mit der „Batavia“ die Rückreise antreten, während es der Gräfin gelang, hier ihre Landung zu bewerkstelligen. Beim Abschied inskurierte die Gräfin Gehrke einen Versuch zu machen, auf andere Weise wieder hierher zu gelangen, sie würde seiner mit Sehnsucht harren. Gehrke versprach es und hielt auch Wort. Da ihm kein anderer Weg offen blieb, so ließ er sich bei seiner Ankunft in Hamburg auf der „Batavia“ als Aufwäscher mit dem fürstlichen Gehalt von 25 Mark monatlich anwerben und kam wieder mit der „Batavia“ hierher, in der Hoffnung, sich auf irgend eine Weise vom Schiff entfernen zu können, um hier mit der Gräfin zusammenzutreffen. Die Behörden auf Ellis Island bekamen jedoch von seiner Ankunft Wind und verständigten Gehrke in nicht mißzuverstehender Weise, daß, wenn er sich vom

Schiff „drücken“ sollte, man seiner habhaft werden und ihn wieder deportieren würde. Da auch der zweite Landungsplan fehlerhaft war, so hat sich die Gräfin entschlossen, auf der „Batavia“ nach Deutschland zurückzukehren, und so wird das Paar auf demselben Dampfer, auf dem es nach Newyork kam, wieder in die Heimat reisen, der Bankier als Aufwäscher, die Gräfin als Passagier.

— Die Flucht eines Arztes mit seinem geisteskranken Patienten ereigt gegenwärtig in Petersburg großes Aufsehen. In der dortigen Psychiatrischen Anstalt des heiligen Nikolaus des Wunderthäters befand sich seit einiger Zeit in einer besondern Abteilung ein Geisteskranker, ein Häftling, der im Hospital auf seinen Geisteszustand hin beobachtet werden sollte. Kürzlich wurde nun als Ordinator der Anstalt der Psychiater Dr. Masnopolitsch aus Warschau angestellt, der vier Tage au jour hatte. Bei dieser Gelegenheit schickte Dr. M. den Portier unter einem Vorwande fort und ließ sich dann durch einen Wärter den vorerwähnten Geisteskranken in das Spechzimmer bringen. Als der Portier nach längerer Zeit von seinem Ausgange wieder zurückkehrte, fand er das Zimmer von innen verschlossen vor; er nahm daher an, daß der Arzt dort noch beschäftigt sei. Um Mitternacht erschien jedoch der Wärter, der den Kranken zum Arzte geleitet hatte und sprach seine Verwunderung über das lange Ausbleiben des Patienten aus. Portier und Wärter warteten nun noch bis gegen 3 Uhr Morgens, und als die Verschwindenden sich dann nicht sehen ließen, benachrichtigten sie die Administration der Anstalt von dem Vorfall. Diese ließ das Spechzimmer gewaltsam öffnen, und es stellte sich sofort heraus, daß sowohl Dr. M., wie der Geisteskranke spurlos verschwunden waren. Die alsbald in Kenntnis gesetzte Polizei nahm sofort die Verfolgung der Flüchtigen auf, ohne jedoch bis jetzt eine Spur von ihnen zu entdecken. Es scheint ein wohlüberdachter Fluchtplan vorzuliegen; der Arzt hat vermutlich dem Patienten bei dessen Entfernung aus der Anstalt seinen eignen Mantel gegeben und hat dann selbst im bloßen Gehrod das Hospital verlassen.

— Der erste Baugredner. Die „Revue hebdomadaire“ veröffentlicht eine interessante Studie über die Baugredner, der wir

folgendes entnehmen: „Als man zum ersten Male einen Baugredner zu hören bekam, erlangte man natürlich nicht, diese seltsame Eigenheit der Wirkung eines Damons zuzuschreiben. Es war im Jahre 1770, als ein Gewürzkrämer in Saint-Germain aux Halles namens Saint-Gille die Entdeckung machte, daß er seine Stimme so ändern konnte, um sie aus verschiedenen Orten dringend erscheinen zu lassen. Bald erklärten ihn die Einen für einen Zauberer, während die Anderen wissenschaftliche Studien über seinen Fall anstellten. Einige suchten ihn auch zu süßigen Streichen und Ueberredungen zu verwenden. So lud ein Herr de la Chapelle mehrere Freunde ein, mit ihm im Walde von Saint-Germain zu frühstücken, indem er sie darauf aufmerksam machte, daß in einem Gebüsch ein Waldgeist wohne. Man amüsierte sich zuerst über diese Idee und begann zu speien. Plötzlich vernahm die Gräfin de V. eine Stimme, die sie von einem hohen Baume bei ihrem Namen rief. Sie sah auf, konnte aber Niemanden erblicken. Gleich darauf wurde sie von einer anderen Seite angerufen, und dann wieder von einer anderen. Sie suchte trotz ihrer Verwirrung ihre Haltung zu wahren, gerieth aber in die höchste Verwirrung, als die unsichtbare Stimme gewisse intime Einzelheiten aus ihrem Leben mittheilte. Die anderen Damen wollten sich, da sie gleiche Indiskretionen bezüglich ihrer Personen befürchteten, mit der Gräfin aus dem Staube machen, worauf Herr de la Chapelle lachend den Sachverhalt auseinandersetzte.“

— Ein obscurer New-Yorker Theaterdirektor, Herr Prescott Loveland, der mit seiner armseligen „Schmiede“ den Staat New-York unsicher machte, ist über Nacht Millionär geworden, ohne „Northern-Pacific“-Aktien besitzen zu haben. Sein Argrohvater hatte damals die gute Idee, ein in New-York gelegenes düres Feld zu pachten. Der Pachtvertrag wurde für 99 Jahre geschlossen; während dieser Zeit, die jetzt verfloßen ist, entsprang aus dem brachliegenden Felde eine prächtige Stadt, Atlantic City, so daß das Besitztum des Argrohvaters heute einen Wert von 336 Million Mark hat. Diese hübsche Summe soll allerdings unter fünfzehn Erben verteilt werden; aber mit

habe die Absicht, demnächst nach Paris zu kommen und die Regierung zur Wiederaufnahme des Dreifußhandels zu zwingen. ...

Konstantinopel, 21. Mai. Der griechische Metropolit in Prevesa, welcher sich in Kina in Haft befand, ...

Empfang der Delegationen.

Wien, 21. Mai. Bei dem heutigen Empfang der Delegationen erwiderte der Kaiser auf die Ansprache des Präsidenten: ...

Zur Verurteilung der thueren Verbündeten.

Petersburg, 21. Mai. Die russische Telegraphenagentur verbreitet nachfolgendes Telegramm: ...

nachdem der drei benachbarten Reiche bestehen. Man darf deshalb den in der ausländischen Presse aufgetauchten Gerüchten ...

Der Burenkrieg.

Middelberg, 21. Mai. (Neuter.) Eine bedeutende Konzentration der Buren geht in Zuerberg vor sich. ...

Stimmen aus dem Publikum.

Die engen Manteltheile

In Ihrer Samstagsnummer bemerkt sich ein offenbar an großstädtischen Verkehre nicht gewöhnter Herr, ein Lamento über den bedrückenden Verkehre loszulassen, an dessen Schluß Sie noch ...

Mannheimer Handelsblatt.

Mannheimer Effektenbörse vom 21. Mai. (Offizieller Bericht.) Bei Altem Verkehre notierten heute: ...

Schiffahrts-Nachrichten.

Mannheimer Hafenverkehr vom 17. Mai.

Table with columns: Schiff, Kommt von, Abgang, etc. for Hafenverkehr I and II.

Table with columns: Rheinstraße, bei km-Stein, Stand des Pegels, etc. for Mannheim, 21. Mai.

Amts- und Kreis-Verkündigungsblatt

Behanntmachung. Die Straßenbahnstrecke Friedrichsbrücke-Pfälerhof wird Mittwoch, den 22. d. Mts. ...

Schüler-Pensionat Gehrs. Nordseebad Borkum. Ferienheim für erholungsbedürftige Schüler ohne Begleitung. ...

Bade- u. Luftkurort Liebenzell. In schönsten Teile des Badkations: Linie Altschwäbischer Kurort an der Nahe, ...

Kupferberg Gold. Metall-Putz-Glanz das Beste in Dosen à 10 Pfg. überall zu haben. ...

Sopha- u. Bettvorlagen Teppich-Haus A. Sexauer Nachf., Mannheim, D 2, 6. Braut- u. Kinderausstattungen Marquiseendrolle, Betten ...

Amor Metall-Putz-Glanz das Beste in Dosen à 10 Pfg. überall zu haben. ...

Kronthal Natürliches kohlen-saures Mineral Wasser Tafelgetränk Sr. Majestät des Kaisers. ...

Continental PNEUMATIC Für jedes Fahrzeug die beste Bereifung. ...

Pfeuffers Kassenschranke gehören anerkannt zu den besten und in Folge dessen auch zu den billigsten. ...

Wer seine Frau und sein Geld liebt. Achte darauf, dass im Haushalt allein die bewährte „Naumannia-Seife“ verwendet wird. ...

M. Kropp Nachfolger. N 2, 7. Runkstrasse. Einziges Spezialgeschäft mit Tropen- u. Orient-Gewandung. ...

Leibniz Cakes HANNOVER CAKES-FABRIK H. BAHLSEN Wellenstraße Paris 1880 Goldene Medaille.

Motten und sonstiges Ungewisser kaufen Sie die besten Mittel in der Abteilung für Drogen bei W. Wellenreuther, F 3, 1. am Strömmarkt.

Rhederei Independent Mannheim.

Table with 4 columns: Activa, Bilanz pro 31. Dezember 1900, Passiva. Includes sub-sections for Schiff-Gonto, Debitoren, and Creditoren.



Deutsche General-Schule Verband Mannheim. Advertisement for a school or society.

Mannheimer Dieffenweg-Verein. Advertisement for a club or association.

Verkauf. Advertisement for the sale of various goods like pianos and furniture.

Schloßerlehrling. Advertisement for a locksmith apprentice position.

Bureau, Lager-Arbeitsraum. Advertisement for office and storage space.

T 6, 43 Große helle Räumlichkeiten. Advertisement for large, bright premises.

Kohlen! Advertisement for coal, mentioning different types and prices.

K 1, 5 schöne Wohnungen. Advertisement for beautiful apartments.

ein Bernhardiner Hund. Advertisement for a dog.

Badewanne. Advertisement for a bathtub.

Lehrling. Advertisement for an apprentice position.

Räume für Comptoir oder Lager. Advertisement for office or warehouse space.

Laden. Advertisement for a shop or store.

Eckladen. Advertisement for corner shops.

Zu vermieten. Advertisement for rental properties.

Zu verkaufen. Advertisement for items for sale.

Stellen finden. Advertisement for job openings.

Bureau. Advertisement for office space.

Laden. Advertisement for a shop.

Laden mit Wohnung und Souverain. Advertisement for a shop with a flat.

Laden mit Wohnung. Advertisement for a shop with a flat.

Laden mit Wohnung und Souverain. Advertisement for a shop with a flat.

Laden mit Wohnung. Advertisement for a shop with a flat.

Glaspacker. Advertisement for glass packaging services.

Bureau. Advertisement for office space.

Börsenplatz. Advertisement for a stock exchange location.

Eckladen. Advertisement for corner shops.

Laden mit Wohnung. Advertisement for a shop with a flat.

Laden mit Wohnung. Advertisement for a shop with a flat.

Laden mit Wohnung. Advertisement for a shop with a flat.

Lehrstelle. Advertisement for a teaching position.

Bureau. Advertisement for office space.

Börsenplatz. Advertisement for a stock exchange location.

Eckladen. Advertisement for corner shops.

Laden mit Wohnung. Advertisement for a shop with a flat.

Laden mit Wohnung. Advertisement for a shop with a flat.

Laden mit Wohnung. Advertisement for a shop with a flat.