



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

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

396 (27.8.1901) Abendblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-87743](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-87743)

General-Anzeiger



(Badische Volkszeitung.)

der Stadt Mannheim und Umgebung.

(Mannheimer Volksblatt.)

Mannheimer Journal.

Telephon: Redaktion: Nr. 577.

(III. Jahrgang.) Expedition: Nr. 218. Druckerei: Nr. 341.

Erscheint wöchentlich zwei Mal. Filiale: Nr. 815.

E 6, 2

Gelesenste und verbreitetste Zeitung in Mannheim und Umgebung.

E 6, 2

Telephon: Adresse: Journal Mannheim. In der Poststr. einmorgen unter Nr. 2021. Abonnent: 70 Pfg. monatlich. Preis: 20 Pfg. monatlich. In der Poststr. einmorgen unter Nr. 2021. In der Poststr. einmorgen unter Nr. 2021. In der Poststr. einmorgen unter Nr. 2021.

Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Paul Karas. Für den Inhalt und pro. Theil: Dr. Paul Karas. Für den Inhalt und pro. Theil: Dr. Paul Karas.

Nr. 596 Dienstag, 27. August 1901. (Abendblatt.)

Das Chaos im Bahnbetrieb.

Die Wiener Wochenschrift „Die Zeit“ bringt einen Aufsatz über die Verhütung von Eisenbahnunfällen, der allgemeine Beachtung verdient, weil er einer notwendigen Reform großen Stills das Wort redet. Der hauptsächlichste Mangel des „modernen“ Eisenbahnbetriebs liegt, abgesehen von der Ueberlastung des Personals, in dem Umstand, daß die Betriebsformen unmodern geworden sind. Eine Zugdisziplin und Schnelligkeit, wie sie in den letzten zehn Jahren üblich geworden ist, kann mit den früher zugänglichen Mitteln nicht mehr bewältigt werden, sie bewegt sich in Fesseln und sucht diese Fesseln zu sprengen. Die Unfälle, Bahnhofverstopfungen und das beschämende Geklingel der Eisenbahndirektionen, den Verkehr ohne Beihilfe der Wasserstraßen nicht mehr bewältigen zu können, sind Zeichen dieser Beengung, und es wäre an der Zeit, daß sie die richtige Deutung und Beachtung finden. Weniger die Häufigkeit der Züge bringt Störungen, Unordnung und Gefahren hervor, als die verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten und vor allem die Abwechslung des Personen- und Güterverkehrs auf denselben Gleisen. Zahlreiche Eisenbahndirektionen sind sich darüber einig, daß eine gründliche Reorganisation des Eisenbahnbetriebs im Sinne größerer Sicherheit nicht möglich ist ohne die vollkommene Trennung der Personen- und Güterbeförderung nicht nach Zügen, sondern nach Gleisen und Bahnhöfen, Einfahrten und Ausfahrten.

Der heutige Zustand

Es ist, und zwar in allen Ländern mit starker Eisenbahnbelastung in ziemlich gleichem Maße chaotisch. Express- und Durchgangszüge, denen alles Andere weichen muß, Schnellzüge, die auf zwanzig kleinen Stationen anhalten, wo kaum zwei oder drei Reisende aussteigen, Personenzüge von Sechshundertlänge, wozu noch drei, vier Güterwagen beladen, die auf jeder Station zwischen drei und fünfzehn Minuten halten, durchgehende Güterzüge, die mit 30 bis 40 Kilometern fahren, und Sammelgüterzüge, die allenthalben vier- bis fünfstündig liegen und tanzen, das wird Alles in tollem Durcheinander über dasselbe Geleis gejagt. Ungeheure Massen von Gütern treiben ausschließlich Nachts, weil tagsüber die Linien überlastet sind, viele Güterzüge machen von U n e r b a r e U m w e g e über genial konstruierte Umgehungslinien; die einfacheren Verbindungen sind eben überlastet und anstatt sie viergleisig auszubauen, zieht man natürlich vor, die Güter mit Kohlenverschwendung auf Umwegen in der Welt herumzuschleppen und damit die Nebenlinien auch zu überlasten. Die Folgen dieses Betriebssystems sind es denn, die überall, selbst dem Laien erkennbar, zu Tage treten. Verspätungen an allen Enden, verfehlte Anschlüsse, ständige Okkupation der Stationen durch Güterzüge, zeitweilige Verstopfungen, die bis zu der Weigerung führen, überhaupt noch Güterzüge anzunehmen, Unpünktlichkeit und Notbehelfe. Unpünktlichkeit und Notbehelfe sind aber die Todfeinde der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs. Verspätete, eingeleitete, zu dicht aufeinander folgende Züge verursachen einen großen Theil der Unfälle, einen ebenso großen Theil haben die zu langen und zu schweren Züge im Gefolge, die ebenfalls zu den Ausgeburten des Notbehelfssystems gehören. Man hat nicht mehr die Rücksicht, vierzig Züge in der und der Zeit zu expediren; gut, man macht zwanzig doppelt so lange daraus, und es geht. Aber wie? Die übermäßig langen Züge, besonders

im Güterverkehr schon mehr Regel als Ausnahme, sind der Schrecken der Stationen. Vorn stehen sie am Ausfahrtsignal, hinten reicht ihr Schwanz über das Einfahrtsignal hinweg. Bald zerreiht so ein hundertachtziger Güterzug, und die zurückbleibende Hälfte stiftet irgend etwas an, bald ist es auf einer Rampe nicht möglich, den viel zu schweren Zug zu bremsen, und wie ein Unwetter stürzt die eiserne Masse in den Bahnhof hinein, wo gerade ein Zug abgefertigt wird. Bald wird eine gestellte Weiche zurückgelegt, wenn die letzten Wagen des endlosen Zuges noch außen sind, und es gibt eine Entgleisung. Bald kann ein Personenzug nicht aus den Bahnhöfen kommen, weil das Aus- und Einsteigen, das Güterverladen u. s. w. viel zu lange dauert. Das sind Alles Verhältnisse, die bei der Frage: wie entstehen Eisenbahnunfälle und wie verhüten wir sie? je einmal gedreht und erwogen werden sollten. Dies Alles ist ohne die Anlage

besonderer Güterzuggleise

auf den stärker belasteten Hauptbahnen und ohne den Umbau der wichtigeren Bahnhöfe nicht zu beseitigen. Es brauchen ja keineswegs alle, ja bei Weitem nicht einmal die sämtlichen Hauptlinien auf diese Weise verbessert zu werden, aber für Bahnen, auf denen es schon dahin gekommen ist, daß sie ihren Güterverkehr nützlich von anderen „Entlastungslinien“ besorgen lassen müssen, ist der Ausbau von Gütergleisen die höchste, dringende Nothwendigkeit. Eine solche Bahn, verbunden mit dem Ausbau einiger wichtigerer Stationen und Kreuzungsbahnhöfe, würde nicht bloß das Doppelte, sondern das Vielfache des jetzt möglichen Verkehrs bewältigen können. Befreit von dem Zwang der eingehobenen und die Stationen blockierenden Güterzüge, könnte der

Personenverkehr

nicht allein mit häufigeren kürzeren Zügen, sondern auch mit größerer absoluter Geschwindigkeit derselben abgewickelt werden. Die Kufenhalte auf den Stationen können abgekürzt, die Wartezeiten an den Signalen vermieden werden, die größere Sicherheit ergibt sich von selbst. Andererseits ist auf den Gütergleisen das selbe der Fall. Da nirgend auf die Vorbeifahrt eines überholenden Personenzuges gewartet werden muß, ergibt sich eine größere Durchschnittsgeschwindigkeit ganz von selbst. Eine gleichmäßige oder annähernd gleichmäßige Schnelligkeit auf demselben Geleis kann nämlich die Leistungsfähigkeit einer Bahn enorm vermehren. Nicht in der dichten Aufzählung, sondern in der beständigen Ueberholung und Verschiebung der verschieden schnell fahrenden Züge unter einander liegt gegenwärtig die Gefahr. Da nähern sich unausgesetzt Züge, die zu ganz verschiedenen Zeiten abgefahren waren, und die langsameren müssen oftmals Nebengeleise auffuchen, um die rascher vorbeizulaufen. Kommen Verspätungen hinzu, so weicht bald kein Zugführer, was er vor und hinter sich hat. Dies Alles wird vermieden, wenn auf demselben Geleis nur Züge von annähernd gleichen Geschwindigkeiten verkehren. Mit Ausnahme der wenigen Expresszüge brauchen Ueberholungen nicht stattzufinden, und es kann die Zahl der Personenzüge im Ganzen noch vermehrt werden durch die Theilung in oftmals haltende Lokals- und selten haltende Fernzüge, ohne damit neue Komplikationen hervorzurufen. Das so wohl verkehrsmäßig als im Interesse der Betriebssicherheit ideale System der Zugfolge würde sich darnach wie folgt gestalten. Den Verkehr der großen Handels- und Industriehäute

und gleichzeitig den Durchgangsverkehr zwischen den Staaten veranlassen die schon heute vorhandenen Express-, Schlafwagen- und D-Züge, die jedoch viel seltener zu halten brauchen und deshalb bei gleicher Fahrgeschwindigkeit dennoch eine größere Reisegeschwindigkeit erzielen. Zwischen ihnen haben in angemessenen Zeiträumen Personen-Fernzüge zu verkehren, die auch in den bedeutenderen Zwischenstationen halten, aber durch alle kleineren Landstädte und Haltepunkte hindurchfahren. Diese nur in Zwischenräumen von 30 bis 50 Kilometern haltenden Züge dienen als Zubringer für die Expresszüge und können selbst eine hohe Fahrgeschwindigkeit erzielen, da sie drei- bis viermal seltener als jetzt anhalten. Zwischen ihren Haltestationen hätten dann endlich ganz kurze Lokalszüge, beziehungsweise Einzelwagen mit Akkumulatortrieb, wie sie sich schon in vielen Fällen, besonders in Italien, bewährt haben, in kurzen Zwischenräumen von einer Stunde etwa zu verkehren, und zwar so, daß sie ihre Anfangs- und Endstationen stets kurze Zeit vor, beziehungsweise nach der Abfahrt und Ankunft der Fernzüge erreichen oder verlassen. Kreuzungen der Express- mit den Fernzügen werden ausnahmslos auf die größeren Stationen verlegt, solche von Schnell- resp. Fernzügen mit Lokalszügen auf die kleinen Haltepunkte, wo die großen Züge Durchgangsgleise besitzen und die Ueberleitung der Lokalszüge, meist nur Motor- mit Anhängerwagen, sich auf besonderen Gleisen, ähnlich wie die Expedition von Straßen resp. Kleinbahnen abspielt. Neben diesen nur dem Personenverkehr dienenden Gleisen geht nun auf einem besonderen Schienenwege der

Güterverkehr

der. In ähnlicher Weise nach Lokal- (Sammel-) und Fern- (Eil-) Güterzügen getrennt, findet er wenigstens auf den mittleren und größeren Bahnhöfen, wo die auf den Zwischenhaltepunkten gesammelten Güterwagen angehängt werden, ausreichende, von den Personenzuggleisen getrennte Rangiranlagen. Eine solche Güterbahn, auf der Zug auf Zug folgen könnte und die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht mehr durch ein fortwährendes Ueberholen der Personenzüge beeinträchtigt würde, stellt natürlich bedeutende Ansprüche an Baukosten, heißt aber auf der anderen Seite so viele Vortheile, daß sich die Baukosten sicher nicht als ein todttes Kapital erweisen würden. Einmal können die vorhandenen Betriebsmittel besser ausgenützt, es kann der Wagenlauf beschleunigt werden, und alle Eisenbahntechniker sind sich darin einig, daß an der wirtschaftlichen Rentabilität des Güterverkehrs mangels der langsamen Wagenumlauf, das nutzlose Stundenlange Herumstehen der Güterzüge auf den kleinen Stationen schuld ist. Dann braucht auch nicht mehr ein Theil des Frachtverkehrs großer Linien auf Nebenbahnen abgewälzt zu werden, um hier alle oben geschilderten Erscheinungen der Ueberlastung ebenfalls hervorzurufen.

Deutsches Reich.

* Berlin, 26. August. (Das Gerlach.) Kaiserin Friedrich sei in zweiter Ehe mit ihrem langjährigen Obersthofmarschall, dem Grafen Götz von Seckendorff, verlobt gewesen, ist von der „Zukunft“ und darnach von der „Volkszeitung“ wieder aufgewärmt worden und läuft seit mehreren Tagen durch in- und ausländische Blätter. Was Gerlach ist es nicht neu, in so bestimmter Form ist es aber bisher noch nicht ausgesprochen worden. Auffallen muß daher, daß ein Dementi bisher noch nicht erfolgt ist.

Tagesneuigkeiten.

— Wein als Pferdefutter. Als kürzlich die Nachricht verbreitet wurde, daß man in Frankreich wieder einer außerordentlichen Weinernte entgegengehe, wurde dazu die Bemerkung gemacht: Alles kann man in Frankreich decken, nur nicht eine Reihe von guten Weinsorten. Es ist in der That kaum glaublich, in welcher Weise man sich in Frankreich des überflüssigen Weins entledigen muß, nur damit er nicht gänzlich unkenntlich wird. Wenn er auf andere Weise gar nicht zu beseitigen ist, so bekommen ihn schließlich die Pferde zu trinken, oder das Verfahren wird nicht nur allen Erntes in Frankreich jezt in Vorschlag gebracht, sondern es ist schon vor längerer Zeit versucht und verbreitet worden. Nach den Reiben überreicherer Ernten von 1874 und 1875 war der Preis des Weines tief gesunken, und damals kam zuerst der Vorschlag der landwirtschaftlichen Gesellschaft im Departement des Tarn auf den Gedanken, einen Theil des Pferdefutters durch Wein von geringer Qualität zu ersetzen. Im Journal für praktische Landwirtschaft vom August 1875 findet sich dann folgende genauere Anweisung: Die Erzeugung des gewöhnlichen Futters durch Wein darf nicht sogleich vorgenommen werden. Fast alle Pferde haben zunächst einen Abscheu vor dem Wein. Man muß daher das erste Mal die Hälfte des für sie bestimmten Hafers in Wein aufweichen und ihn, wenn die Körner gewaschen sind, zu unterst in die Reiheliege legen und mit der anderen unverändert gebliebenen Hälfte bedecken. Man vermehrt dann allmählich die Menge des mit Wein getränkten Hafers, und schon nach wenigen Tagen hat sich das Pferd daran gewöhnt, ausschließlich solchen Haffer zu fressen. Auf diesem Wege kann die Menge des Hafers fortgesetzt verringert die des Weines vermehrt werden, und manche Pferde

kommen dazu, den Wein fast rein zu saufen. Ja, sie werden sogar zu ordentlichen Feinschmeckern, wenigstens insofern, als sie dem allerdings recht mittelmäßigen Wein einen ganz besonderen Geschmack abgeminnen. Ist dies der Fall, so wird die Leistungsfähigkeit der Pferde durch diese Ernährung nicht nur nicht vermindert, sondern sogar gesteigert. Für jedes Kilogramm Haffer, das man ihnen entzieht, muß ein Liter Wein zugesetzt werden. Jedemfalls wird doch eine gewisse Vorsicht dabei beobachtet werden müssen, einmal mit Bezug auf den Alkoholgehalt des Weins, der nicht zu hoch sein darf, und dann mit Rücksicht auf den auch bei den Pferden ausgeprägten individuellen Geschmack, der zweiten dem Weingenuss widersteht. Im Allgemeinen haben die Erfahrungen von 1875 recht günstige Ergebnisse gebracht, indem in den meisten Fällen bei Pferden, Maulseifen u. s. w. die Hälfte des Hafers durch Wein von geringer Güte ersetzt werden konnte, was damals eine nicht unerhebliche Ersparnis bedeutete. Auch können Gerste, Saubohnen und andere Getreidearten durch einen Zusatz von Wein als Futtermittel für Pferde verwendbar gemacht werden. Die landwirtschaftlichen Blätter Südranfrankreichs empfehlen im Hinblick auf die diesjährige ungeheure Weinernte die Wiederaufnahme jener Versuche den Landwirthen aufs Dringendste.

— Ueber die Poststation in der Schweiz plaudert ein Mitarbeiter des „Bernener Bund“: Wir sind auf der Höhe der Saison angelangt. Von allen Seiten bedrängen die Saison-Korrespondenten. In Engadin ist gewaltiges Hosen- und Treiben. Diejenigen Ankommende, welche nicht die Vorliebe hatten, sich zum Corvus Zimmer zu bestellen, werden oft von Postkutschern zu Filialen geführt, bis sie endlich Unterkunft finden. Raubmal müssen sie sogar aufsuchen sein, wenn ihnen in einem Rauch- oder Billardzimmer, auf einer Bühne oder gar in einer Kegelbahn ein improvisiertes Nachtlager angewiesen wird. Aus dem Berner Oberland lauten die Berichte nicht minder günstig. Die Hotels sind alle voll und überfüllt, die Fremdenlisten wachsen zu

wahren Riesenzahlen an. So eine Fremdenliste scheint wohl auf den ersten Blick mit ihrer trockenen Aufzählung der Namen ein langweiliges Ding; sieht man aber näher zu, so findet man doch allerlei Interessantes, berühmte Namen aus allen Gebieten. Jurell sollen dem Leser natürlich die festgedruckten Namen auf; das sind die Fremdenlisten. Die Engadiner Liste zeigt den Namen der Herrin von Bärenthal, einer treuen Besucherin des Engadins; in der Oberländischen ist zu lesen: Sid Dindrich De Maharajah of Jobore, India. Auch der Name des deutschen Vorkämpfers in Paris, des Helden Radolphi, erfreut sich fetter Druckes. Ganz bescheiden wie die anderen treten in der ganzen Liste von St. Gallen zwei Namen auf, die für viele Leute von größerer Bedeutung sind als die längsten indischen Namen: Rothschütz und Weidacher. Aufregende Bilder von Geldrollen und Dienern, die den ganzen Tag nichts zu thun haben als Banknoten abzuhäuten, tauchen auf — aber bald erscheinen zwei Namen, die mit ihrem möglichen geistlichen Klang die Herzen wieder beruhigen: Gabriel Sedlmayr aus München und Meißner aus Erlangen. Althe Bierkeller, kühnende Krüge! Lesen wir weiter: Ein Sprung hübler in die tüchtigen Gefilde von Ansbach und Wissenschaft. Hermann Sudermann führt uns ins Schauspiel, Siegfried Licht und Händrude in den Kongressaal und in die Oper. Und dann die Größen der Wissenschaft! Professor von Leyden, Prof. Erb (Heidelberg), Prof. Binding (Leipzig), der durch sein köstliches Transvaal-Buch bekannt geworden, Prof. Rüttner aus Künigsberg — eine ganze Reihe glänzender Namen. So eine Fremdenliste ist eine Art Repetitorium für berühmte Namen.

— Felix Hauere's Verdichte gegen die Cigarette. Die bevorstehende Patentrecht nach Frankreich gibt einem Mitstreiter des „Kain“ Bekanntschaft, an den großartigen Erfolg zu erinnern, den Felix Hauere in Russland erzielte. „Er hatte“, schreibt der Journalist, der Augenzeuge dessen war, was er erzählt, dort unten einen großen persönlichen Erfolg. Sein Bild war populär geworden, man stellte es als Wüste unter Wägen zur Schau, und die fremden Wägen, aber etwas erkrankten Menschen machten große Augen, als sie es sahen. In den Städten sah man zahllose Bilder, auf welchen

Husland.

Teuerlich-ungarn. Fortgesetzte Beunruhigung...
Frankreich. Der Gnadenakt zu Ehren des Zaren...
Vorzheim, 26. Aug. Eine merkwürdige Beerdigung...
Kornberg, 26. Aug. Freitag Vormittag besaß hier nach längerem...
Lorch, 26. Aug. Das Verbrechen oder Vergehen...
Pfalz, Hessen und Umgebuung.
Luzern, 27. Aug. Aus der Untersuchungsdraft...
Schifferstadt, 26. Aug. Am Samstag Abend...
Luzern, 26. Aug. In unangenehmer Weiss wurden...
Luzern, 26. Aug. Der erste Vorgang des landwirthschaftlichen...
Worms, 26. Aug. Wie die 'W. Sig.' aus...
Wien, 26. Aug. Wiefern Abend...
Erlangen, 26. Aug. Ein...
Worms, 26. Aug. Wie die 'W. Sig.' aus...
Wien, 26. Aug. Wiefern Abend...

Aus Stadt und Land.

Wannheim, 27. August 1901.

Verkehrswesen. Duffel in Belgien...
Das holländische Elektrizitätswesen in Nürnberg...
Verkehrsvereinswesen. Eine Anzahl Frankfurter Schuhmachermeister...
Schädliche Insekten. Dornen und Wespen...

Der Torsch einer berühmten Familie...
Aus dem Großherzogthum.
Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Wannheim, 27. Aug. Eine...
Der Präsident...
Der zweite...
Der dritte...

Stimmen aus dem Publikum.

Kaiserhof...

Bei der Eingetreibung Kaiserhofs zu Mannheim...
Theater, Kunst und Wissenschaft.
Die 'Medaille' von Ludwig Thoma...
In der Arena von Böhlers Land...

Theater, Kunst und Wissenschaft.
Die 'Medaille' von Ludwig Thoma...
In der Arena von Böhlers Land...

Theater, Kunst und Wissenschaft.
Die 'Medaille' von Ludwig Thoma...
In der Arena von Böhlers Land...

Theater, Kunst und Wissenschaft.
Die 'Medaille' von Ludwig Thoma...
In der Arena von Böhlers Land...

Theater, Kunst und Wissenschaft.
Die 'Medaille' von Ludwig Thoma...
In der Arena von Böhlers Land...

Theater, Kunst und Wissenschaft.
Die 'Medaille' von Ludwig Thoma...
In der Arena von Böhlers Land...

Theater, Kunst und Wissenschaft.
Die 'Medaille' von Ludwig Thoma...
In der Arena von Böhlers Land...

Theater, Kunst und Wissenschaft.
Die 'Medaille' von Ludwig Thoma...
In der Arena von Böhlers Land...

und Gama an die Stille ihrer Triumphe zurück. Zum ersten Male...

Über Vergehen durch unbefugte Ausübung des Hypnotismus...

Zum Prozeß Krohlf. Berlin, 27. Aug. (Hess. Ztg.) Von sozialdemokratischer Seite...

Der trauke Sühneprinz. Berlin, 27. Aug. Ob der Sühneprinz Ichnu...

Der französisch-türkische Streitfall. Paris, 27. Aug. Die „Agence Havas“ veröffentlicht...

Der Querkrieg. London, 27. Aug. Daily Telegraph meldet aus Sit...

Die „Erbfeind“ (mit fünf Abbildungen). Prof. Dr. J. Moor...

Neueste Nachrichten und Telegramme.

Private Telegramme des „General-Anzeigers.“ München, 27. Aug. Die oberbayerische Regierung...

Wilhelmshöhe, 27. Aug. Der Kaiser gedenkt Mittags 12 Uhr von hier abzureisen.

Breslau, 27. Aug. In Scherrwalden bei Reichenbach in Schlesien...

Budapest, 27. Aug. Ein von Konstantinopel nach Berlin reisender Beamter...

Petersburg, 27. Aug. In Besprechung der politischen Bedeutung des Besuchs des russischen Kaisers...

Berlin, 27. Aug. (Hess. Ztg.) Von sozialdemokratischer Seite...

Der trauke Sühneprinz. Berlin, 27. Aug. Ob der Sühneprinz Ichnu...

Paris, 27. Aug. Die „Agence Havas“ veröffentlicht folgende Note...

Der französisch-türkische Streitfall. Paris, 27. Aug. Die „Agence Havas“...

Der Querkrieg. London, 27. Aug. Daily Telegraph meldet aus Sit...

genannt, dann hätte man die irreguläre Kriegsführung geübt...

Wannheimer Effektenbörse vom 27. Aug. (Offizieller Bericht.)

Frankfurt a. M., 27. Aug. Kreditaktien 199.—, Staatsbahn 104.50...

Table with exchange rates for various locations like Amsterdam, London, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

Table with stock prices for various companies like Bad. Anilin, etc.

