

General-Anzeiger

für Halle und den Saalkreis

Antikles Verordnungsblatt des Magistrats zu Halle a. S.

Wöchentliche Gratisbeilagen „Halle'sche Familienblätter“ und „Der Bauernfreund“

Galle'sche Tageblatt — Halle'sche Neuere Nachrichten — Halle'scher Lokal-Anzeiger — General-Anzeiger für die Provinz Sachsen. Eigene Anzeigen und Annahmestellen für Abonnements und Anzeigen: Obere Leipzigerstraße 34 (Tel. Nr. 1353) und Giebichenstein, Burgstraße 7, Ecke Brunnenstraße (Tel. Nr. 1403).

Der Untergang der „Titanic“.

Der größte Dampfer der Welt. — Zusammenstoß mit einem Eisberg. — Die „Titanic“ gesunken, über 1600 Opfer.

„Titanic“ nannten seine Erbauer das Schiff. Das größte, das je den Ozean gekreuzt. Eine schimmende Stadt, die mehr als zehntausend Menschen zu beherbergen vermochte, ein Weltwunder in seinen riesigen Masten und seiner schimmenden Brack. Klingt es hoch wie ein Märchen, wenn man vernimmt, was dieser Koloss in seinen neun übereinander gelegenen Decks alles in sich hat. Da gab es außer den heuteutage auf jedem größeren Schiff zu findenden Einrichtungen ein vollständiges Theater und einen Ballsal. Eine Galerie mit Musikbänken, in denen Jüngeln, Seiten und andere Musikinstrumente zu haben sind, sorgt für die Zerstreuung der reisenden Welt. Im Sportfreund dient ein Turmloch und eine Rollbahnbahn; ein großes Schwimmbassin steht ebensowenig wie ein höchstbesitzes Tisch für Anker. Ein Kinderpielplatz unterhält die kleine Welt, und in dem prächtigen, mit exquisiten Pflanzen besetzten Garten promenierte jung und alt nach den Klängen einer ausserordentlichen Musikkapelle. Was nur der menschliche Geist an raffinierter Luxus erfinden mochte, in diesem schimmenden Koloss der Luft findet es sich vereint. Selbst das gefährlichste Element der Seefahrt findet sich gebannt durch die riesigen Dimensionen dieses Schiffes, das hielen die stärksten Brisen bricht und den grimmigsten Naturgewalten in seiner trotigen Kraft ein lächelndes Lächeln zurufen scheint. So sticht das Riesenschiff denn am Mittwoch von dem englischen Hafen Southampton aus nach Newpor in See. Es ist die Jungfernfahrt; denn erst im vorigen Jahre wurde der Bau des Kolosses auf der Werft der White Star Line vollendet. Mehr als dreitausend hoffnungsvolle Menschen trägt der „Titanic“ in seinen luxuriösen Kajüten und im Zwischendeck nach der neuen Welt. Zwar ereignet sich schon bei der Anfahrt aus dem Hafen Englands ein Unfall, in dem oberflächliche Menschen leicht ein böses Omen liegen konnten: die „Titanic“ sog mit solcher Stärke das Wasser an sich, daß sie sieben Anstürmer des nahebei verankerten Dampfers „New-York“ brachen. Die „New-York“ wurde durch die foliose Einlangungsbrücke des Meeres auf diesen angetrieben, und nur durch schnelle Hilfe von vier Schleppdampfern wurde eine Katastrophe vermieden. Aber das Schiff kam schließlich nach dem Hafen und eilte in rascher Fahrt über den Ozean seinem fernen Ziele zu. Schon ist die amerikanische Küste nicht mehr fern. Die Nacht lenkt sich schwer und düster herab. Der Kiel der „Titanic“ durcht die berückelnden Gewässer bei Neufundland. Aber sorglose Freude herrscht an Bord; denn was vermag Peleides Dreizahl wider dieses herrliche Gebilde aus Menschenhand? Höchstens den Kapitän auf der Brücke überschleicht ein Gefühl der Sorge, und seine Augen blicken sich in das Dunkel, das nur aus und zu der Scheinwerfer gerichtet. Denn er kennt den südlichen Feind, der in diesen Breiten lauert, und wenn auch der „Titanic“ wohl allen Gefahren trohen mag, so wird ein Zusammenstoß mit dem Eisberge doch besser vermieden. Aber gerade die ungeheure Größe und die Kraft des Riesenschiffes mit der dadurch bedingten Anlangungsbrücke führt das furchtbare Verhängnis herbei. Mit unwiderstehlicher Gewalt wird das weiche Ungeheuer, wird der Eisberg auf den Dampfer angetrieben, und der große, unbegreifliche Scheinwerfer Koloss erhält die Todeswunde. Der ganze Umfang des Unglücks läßt sich auch nach den heute vorliegenden Meldungen noch nicht erkennen. Während aber noch gestern alle Depeschen die glückliche Errettung sämtlicher Passagiere und des größten Teiles der Besatzung meldeten, stellt sich die Katastrophe nach den heute früh eingetroffenen Drahtungen als eine der schrecklichsten heraus, von denen jemals ein Schiff auf hoher See betroffen wurde. Die „Titanic“ ist wenige Stunden nach dem Zusammenstoß mit dem Eisberge gesunken und mehr als 1600 Menschen hat die See bestattet. Wie ergründungen des Menschengeistes, der fähige Bau des Schiffes so wenig wie die Wunder der drahtlosen Telegraphie, wodurch die in der Nähe befindlichen Hilfschiffe herbeigerufen wurden, vermochten die „Titanic“ zu retten. Der stolze Bau versank fast angetrieben der Küste auf den Grund des Meeres und mit ihm die vielen Hunderte, denen der Ozean Heimat und Zuflucht war. Die brutale Gewalt der Elemente hat wieder einmal gehort, ohnmächtig liehen die Schöpfer ihr fähiges Werk verfallen und über den Trümmern und den unglücklichen Opfern singen die Wogen ihr ewig Lied, höhnend der Umhüllung der Menschen, die der Meer für unzerstörbar hielten, die mit der „Titanic“ der Welt der Elemente trohen wollten.

Die Katastrophe ereignete sich Sonntag abend gegen 10 Uhr etwa 450 Seemeilen südlich Cap Race, 1150 Seemeilen östlich von Newpor. Der letzte drahtlose Hilferuf, der gegen Mitternacht von der „Titanic“ abgehend wurde, lautete: „Wir sinken!“ Selbst nach der drahtlose Verbindung unterbrochen. Die die „Titanic“ berichtig, hatten das Eisfeld, in das die „Titanic“ hineingeraten war, kurz zuvor mehrere andere Dampfer unter großen Gefahren passiert. Bereits gestern war unweit der „Titanic“ der französische Auswandererdampfer „Niagara“ mit einem Eisberg zusammengefallen, heute jedoch nur leichte Spalten so daß er die Fahrt fortsetzen konnte. Das Unglück der „Titanic“ war, daß sich zu der Zeit, als sie in das Treibeis hineingeraten war, unvorhergängerlicher Nebel auf das Meer herabstiegt. So geriet sie zwischen zwei Eisbergen, und der Zusammenstoß war so stark, daß auf dem Schiff die schwersten Verwundungen angerichtet wurden.

Nach den letzten Depeschen sind mehr als 1600 Menschen

mit dem „Titanic“ in die Tiefe gesunken. Die ersten Nachrichten, wonach Passagiere und Mannschaften gerettet worden wären, waren falsch, denn sämtliche zur Hilfeleistung herbeieilenden Dampfer kamen zu spät, der „Titanic“ war bereits gesunken. Nach den letzten Informationen befanden sich an Bord 2358 Passagiere und 900 Mann Besatzung.

Wir erhalten folgende Drahtmeldungen:

Newpor, 16. April. (Privattelegr.) Neber Cap Race treffen fortgesetzt drahtlose Telegramme vom Kapitän Sobboc von der „Olympic“ ein. Die „Titanic“ ist Montag früh 2 Uhr 20 Min. gesunken. Ein Teil der Passagiere wurde von Rettungsbooten aufgenommen. Der Dampfer „Virginian“ hat mehrere Hundert Passagiere gerettet. Auch der Canarddampfer „Carriaga“ hat aus den Rettungsbooten mehrere Hundert Passagiere der „Titanic“ an Bord genommen.

London, 16. April. (Eigene Drahtmeldung.) Aus den neuesten Meldungen ist zu entnehmen, daß die Katastrophe der „Titanic“ noch mehr als tausend Menschenleben ge fordert hat. Die ersten Nachrichten, die davon sprachen, daß alle Passagiere und die gesamte Mannschaft gerettet worden sei, haben sich leider nicht bestätigt. Die Widersprüche, die die ersten drahtlosen Meldungen enthielten, sind darauf zurückzuführen, daß alle nach der Unfallstelle fahrenden Dampfer durch drahtlose Telegraphie, so daß ein furchtbarer Wirrwarr entstand. Die Nachrichten sind nur bruchstückweise von der auf Cap Race befindlichen Marconi-Station aufgenommen worden. Ein großer Teil der Passagiere allerdings konnte auf den Rettungsbooten abgeholt werden, von denen bei dem Sinken des Schiffes mehrere kenterten. Nach den bisher eingetroffenen Meldungen sind von den insgesamt 2358 Passagieren und 900 Mann Besatzung nur 675 gerettet. Allerdings liegen bisher nur Nachrichten von dem Canarddampfer „Carriaga“ und der „Virginian“ vor. Man weiß nicht, welche Dampfer noch Passagiere aufgenommen haben.

Newpor, 15. April. 8 Uhr 45 Minuten abends. Die folgende Depesche ist von Cap Race in Neufundland eingetroffen: Der Dampfer „Olympic“ berichtet, daß die „Carpathia“ die Unglücksstelle bei Tagesanbruch erreicht hat, aber nur Boote und Schiffstrümmern vorfand. Er berichtet, daß die „Titanic“ ungefähr um 2 Uhr 30 Minuten früh unter dem 41. 16. Breitengrad und 50. 14. Längengrad gesunken ist. Alle Boote der „Titanic“ sind fehlgeschlagen. Ungefähr 675 von den Passagieren und der Mannschaft sind gerettet worden. Die geretteten Passagiere sind fast sämtlich Frauen und Kinder. Der Dampfer der Linie „California“ ist zurückgekehrt, um die Unglücksstelle abzulassen. Die „Carpathia“ fährt mit den Hebertenden nach Newpor zurück. Der Zusammenstoß der „Titanic“ mit dem Eisberg fand um 10 Uhr 20 Minuten am Sonntag abend statt.

Newpor, 15. April. 9 Uhr 10 Minuten abends. Im Bureau der White Star Line wird festgestellt, daß sich unter den Überlebenden an Bord der „Carpathia“ alle Passagiere der ersten Klasse befinden. Das Schiff wird am Freitag früh in Newpor erwartet.

Newpor, 16. April. (Privattelegr.) Die Verwaltung der White Star Line gibt bekannt, daß bei dem Unglück der „Titanic“ eine große Anzahl von Passagieren ertrunken ist. Der Schiffbauingenieur hat ein Privattelegramm des Kapitäns der „Olympic“ erhalten, demzufolge die „Titanic“ gesunken ist. Der Vizepräsident des Trusts, Franklin, weist sich jedoch, den genauen Wortlaut des Telegramms zu veröffentlichen. Man fürchtet, daß die offiziellen Nachrichten weißlich immer erfind, als die Verwaltung eingestehen will.

Newpor, 16. April. Es liegen bisher keine Nachrichten von der Paritiana und der Virginian vor. Man glaubt, daß sich viele Passagiere der Titanic an Bord dieser Schiffe befinden.

Montreal, 16. April. Im Bureau der Allan-Union wird bekanntgegeben, daß die Virginian die Passagiere, die sie von der Titanic aufnahm, deshalb an Bord der Carpathia beförderte, weil dieses Schiff nach Newpor geht, während sich die Virginian mit der Post auf der Fahrt nach Europa befindet.

Verantwortliche Redaktionen: **Sachsen-Anhalt**: Halle a. S., Poststraße 10. **Sachsen**: Magdeburg, Poststraße 10. **Preußen**: Berlin, Poststraße 10. **Bayern**: München, Poststraße 10. **Württemberg**: Stuttgart, Poststraße 10. **Hessen**: Kassel, Poststraße 10. **Niederrhein**: Köln, Poststraße 10. **Westfalen**: Münster, Poststraße 10. **Brandenburg**: Potsdam, Poststraße 10. **Schlesien**: Breslau, Poststraße 10. **Polen**: Warschau, Poststraße 10. **Österreich**: Wien, Poststraße 10. **Ungarn**: Budapest, Poststraße 10. **Russland**: St. Petersburg, Poststraße 10. **Frankreich**: Paris, Poststraße 10. **England**: London, Poststraße 10. **Skandinavien**: Stockholm, Poststraße 10. **Italien**: Rom, Poststraße 10. **Spanien**: Madrid, Poststraße 10. **Portugal**: Lissabon, Poststraße 10. **Brasilien**: Rio de Janeiro, Poststraße 10. **Argentinien**: Buenos Aires, Poststraße 10. **Chile**: Santiago, Poststraße 10. **Peru**: Lima, Poststraße 10. **Colombien**: Bogotá, Poststraße 10. **Venezuela**: Caracas, Poststraße 10. **Kuba**: Havanna, Poststraße 10. **Guatemala**: Guatemala, Poststraße 10. **El Salvador**: San Salvador, Poststraße 10. **Honduras**: Tegucigalpa, Poststraße 10. **Nicaragua**: Managua, Poststraße 10. **Panama**: Panama, Poststraße 10. **Kolumbien**: Bogotá, Poststraße 10. **Paraguay**: Asunción, Poststraße 10. **Uruguay**: Montevideo, Poststraße 10. **Argentinien**: Buenos Aires, Poststraße 10. **Chile**: Santiago, Poststraße 10. **Peru**: Lima, Poststraße 10. **Colombien**: Bogotá, Poststraße 10. **Venezuela**: Caracas, Poststraße 10. **Kuba**: Havanna, Poststraße 10. **Guatemala**: Guatemala, Poststraße 10. **El Salvador**: San Salvador, Poststraße 10. **Honduras**: Tegucigalpa, Poststraße 10. **Nicaragua**: Managua, Poststraße 10. **Panama**: Panama, Poststraße 10. **Kolumbien**: Bogotá, Poststraße 10. **Paraguay**: Asunción, Poststraße 10. **Uruguay**: Montevideo, Poststraße 10.

Der zu Hilfe geeilte Dampfer „Carpathia“ befindet sich mit mehreren hundert Geretteten an Bord auf dem Wege nach Newpor, auch der Dampfer „Virginian“ hat zahlreiche Schiffbrüchlinge aufgenommen. Mehrere andere Schiffe beruhen auf der Unfallstelle, um die zwischen den Trümmern noch auftauchenden Schiffbrüchlinge zu retten. In Überburg nahm der „Titanic“ bei seinem Aufenthalt noch 274 Personen auf. Weitere Newporer Meldungen besagen, daß dem Dampfer „Titanic“ von zwei deutschen Dampfern, dem „Rins Halberst“ und „Prinz Friedrich Wilhelm“, Hilfe gebracht worden ist.

Die deutschen Passagiere auf der „Titanic“.

Newpor, 15. April. (Telegr.) Einer Anzahl des hiesigen Vertreters der White-Star-Line zufolge befinden sich unter den Passagieren an Bord der „Titanic“ folgende deutsche Reisende: Marguerite Hochschild, Hermann Klüber, Wolobol Franke, Max Stehl mit Frau und Töchtern, Emil Zanfuss und Carl E. Goldenberg.

Die Eisberge.

Sind im nördlichen Teil des Atlantischen Ozeans, besonders in Verbindung mit dem dort oft herrschenden Nebel die gefährlichsten Feinde der Schifffahrt. Eiswallen sind nun an Eisbergen geworden; sie sind häufig mehrere hundert Meter lang, breit und hoch. In das Eis nur ein Beutel leichter als Wasser ist, so ragen diese schwimmenden Eisberge nur mit dem nennenswerten Teil ihrer Masse aus dem Wasser heraus. Wenn ein Eisberg als 100 Meter hoch ist, kann man annehmen, daß er sich etwa 800 bis 900 Meter unter das Wasser erstreckt.

..... nascetur ridiculus mus.

Am Tage vor dem Wiedereintritt des Reichstages hat es die Regierung für gut gefunden, den dichten Schleier, der bisher über ihre Pläne für die Deutung der Wehrverordnungen geblieben war, zu lüften. Und was kommt daraus? Daß die Deutung eigentlich keine Deutung ist. Die Wehrverordnungen, die sich im ersten Jahre auf rund 95 Millionen belaufen, sollen zum größten Teile abgedeckt werden aus den Wehreinahmen von 45 Millionen aus den Zöllen und Steuern, die bei Aufstellung des Etats noch nicht zu übersehen waren. Vorausgesetzt, daß diese Wehreinahmen wirklich vorhanden sind, so werden sie eigentlich bestimmt für die Tilgung der immensen Reichsschuld. Wenn sie jetzt für andere Zwecke verwendet werden, so muß die Schuldentilgung naturgemäß verlangsamt werden oder überhaupt ins Stocken kommen. Damit ist also der Möglichkeit, die den verschiedenen Finanzreformvorschlägen zu Grunde liegenden, die man nicht ohne weiteres als ein Mittel annehmen kann, die den Ausgaben für die verbriefte Tilgung eine erhebliche Steigerung erlauben, gestatten werden. Nichts als ein Mittel. Ja, man weiß noch nicht einmal, ob es denn überhaupt noch vorhanden sein werden.

Man muß also sagen, daß die sogenannte Deckungsverträge für das erste Jahr wirklich Deutung laßt. Für die nächsten Jahre läßt man den lieben Gott einen guten Mann sein und macht sich einen kleinen Sorgen darüber, wie man die Wehreinahmen für die Mittel berechnen soll. Die 15 Millionen, die aus den Wehreinahmen der Post und der Reichseisenbahnen berechnet werden, sind die einzige Summe, auf die man mit einiger Bestimmtheit auch für längere Zeiten rechnen könnte, obwohl sie natürlich auch nicht ganz sicher sind. Ein ständiger Umschwung in der Wirtschaft, der konstant, der bekanntlich sehr leicht eintreten kann, kann auch diese schöne Rechnung über den Haufen werfen. Wenn ferner für die Deutung der Wehrverordnungen die 10 Millionen in Anspruch genommen werden, die durch die Tilgung der Reichsschuld in den letzten Jahren erlöst worden sind, so werden diese 10 Millionen ihrer eigentlichen Bestimmung entzogen; denn sie werden für die weitere Schuldentilgung bestimmt.

Weiter sollen 10 Millionen dadurch gewonnen werden, daß der Bau zur Erweiterung des Nord-See-Kanals verlangsamt wird. Das ist ein kleiner, wenn auch nicht vernachlässigbarer Betrag, aber diese angebliche Ersparnis auf Kosten der Schlagschiffahrt unserer Marine, in deren Interesse es liegen würde, wenn die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals so rasch wie möglich fertiggestellt würde, kann denn werden. Die 10 Millionen in Reichsschuld überhand nicht getrieben werden, so kommen nur 10 Millionen heraus. Dieses Rechenexempel erinnert daher an die berühmte Milchmädchenrechnung.

Man hat also aus den erwähnten Quellen im ganzen achtzig Millionen zusammengekommen, die sich auf dem Papier sehr gut ausnehmen, aber leider zum größten Teil eben auch nur auf dem Papier stehen. Irigend ein Anhaltspunkt dafür, daß diese angeblichen Einnahmen aus wirklich im Bedarfsfälle vorhanden sein werden, ist nicht gegeben. Man kann das nicht eine voraussehende rechtliche Wirtschaftspolitik nennen, sondern das ist ein Wirtschaften ins Blaue hinein, das leicht die besten Folgen zeitigen kann. Die Finanzmiserie des Reiches, die erst durch die Finanzreform von 1909 und die daran anschließende Periode der äußersten Sparmaßnahmen behoben werden konnte, hat der Reichstag nicht vergessen, wenn er in seinen Beschlüssen die Wehreinahmen für die kommenden Jahre und alle im nächsten Jahre 36 Millionen vorbanden, während sich die Kosten der Wehrverordnungen auf rund hundert Millionen jährlich belaufen. Denn man darf nicht übersehen, daß die Erdinnahme an Zinsen für die Reichsschuld fünfzig fortfallen müssen, wenn die Schuld nicht weiter abbezahlt wird.

Die Regierung scheint sich der Schwächen ihrer Rechnung auch selbst bewußt zu sein; denn sie zieht die eventuelle Notwendigkeit, doch noch neue Steuern einzuführen, selbst hinzu in Betracht und fügt an, daß gegebenenfalls auch die verbriefte Erhöhung der Zölle und der Grundbesitzsteuern, die zum größten Teil um einige Ringe hinausgeschoben werden sollen. Das wäre ein großer Fehler; denn wenn die Regierung wieder einmal ein gegebenes Versprechen nicht einlöst, so würde das das Vertrauen an ihr

Der Zusammenstoß.

Die Titanic am letzten Mittwoch von Southampton nach Newpor abgegangen. Nach einem Telegramm vom Cap Race erhielten die Dampfer „Galic“, „Virginian“ und „Olympic“ in drahtlose Depeschen, daß die Titanic Hilfe zu leisten. Die Dampfer bereiteten sich auf die Ausfahrt vor. Die Titanic befand sich um Mitternacht 170 Meilen westlich der Küste von Newpor und um 10 Uhr morgens zu erreichen. Die „Galic“ war 200 Meilen entfernt. Die letzten Signale von der Titanic erreichten die „Virginian“ um 12 Uhr 27 Min. morgens; sie waren verstimmt und brachen plötzlich ab. Auch die in Newpor eingetroffenen Dampfer „Garcinia“ und „Niagara“ waren 68 Meilen entfernt. Die „Garcinia“ hatte sich unter großer Gefahr von Newpor entfernt, und die „Niagara“ hatte zwei Wochen am Meer bestanden, und einige Platten waren eingedrückt. Das Eis war auf der Westküste nahe den Grundbänken angetroffen worden.



Handel und Verkehr.

Manufaktur-Produkte für den Export. Die Manufaktur-Produkte für den Export sind im Vergleich mit dem Vorjahr...

Die Manufaktur-Produkte für den Export sind im Vergleich mit dem Vorjahr...

Die Manufaktur-Produkte für den Export sind im Vergleich mit dem Vorjahr...

Die Manufaktur-Produkte für den Export sind im Vergleich mit dem Vorjahr...

Die Manufaktur-Produkte für den Export sind im Vergleich mit dem Vorjahr...

General-Anzeiger für Halle und den Saalkreis. 17. April 1912. Seite 5

Bankhaus Paul Schausseil & Co., Halle a. S. - Bitterfeld - Delitzsch - Eilenburg, An- und Verkauf von Wertpapieren, Einlösung von Coupons, Konto-Korrent-Scheck- und Wechsel-Verkehr, Vorrichtung von Geldanlagen etc.

Table with columns: Deutsche Fonds und Anleihen, 4% Reichs-Anleihe, 4% Preuss. conf. Anl., etc. Includes interest rates and values.

Konkurs-Nachrichten aus dem Oberlandesgerichtsbezirk Hammburg a. S.

Table with columns: Name (Ntrm), Wohnort, Konturs-Samstag, etc. Lists bankruptcy cases and administrators.

Friedmann & Weinstock, Halle a. S. Telegr.-Nr. 2700, Postfach 12, Teichpark 11 u. 12/17

Table with columns: Name, Rang, Summe, etc. Lists names and financial details.

Berliner Börse, 15. April 1912

Table with columns: Aktien, Obligationen, etc. Lists stock and bond prices for various companies.

Berlin. Bankdiskont 5, Lombarddiskont 6, Privatdiskont 8 3/4 %

Table with columns: Industri-Aktien, Bank-Aktien, etc. Lists various stock prices and market data.

Table with columns: Gold, Silber, etc. Lists gold and silver prices and other market information.

Die Qualität meiner Molkerei-Tafel-Butter ist eine solche vorzügliche, daß Ihnen keine andere Firma eine feinere Qualität liefern kann. Ein Versuch lohnt, Sollten Sie nicht zufrieden sein, erbitte die Butter gegen vollen Betrag wieder retour.

Als ganz besonders hochfein empfohlene Marke

reinlich schmeckende Molkerei-Butter

garantiert reine allerfeinste unübertroffen Qualität

68 50/10 Rabatt!

68 50/10 Rabatt!

68 50/10 Rabatt!

Zauende und abertausende Hausfrauen

Wollen sie unbedingt

Echte Knäusels allefeinster Randbutter 38

allefeinste unübertroffen Qualität 48

allefeinste unübertroffen Qualität 48

Albert Knäusel Halle, Magdeburg, Gr. Steinstr. 63

Schmeerstr. 21

Leipzigstr. 72

Merseburgerstr. 8

Jägergasse 2

Bornburgerstr. 15, Coethenstr. 9

Möbel August Förster Pianinos

Schafe F. Schumann

Schafe F. Schumann

Friedrich Pelleke Schreibmaschine

Wohnzimmer-Einrichtung

Bitte

Möbel - Steinherbrande Carl Bieler

Engl. Daimler-Automobile

Engl. Daimler-Automobile

Geldspränze

Renner

Spurlos

Deutzer Gasmotor

Bücher-Pianos

Bücher-Pianos

Arbeitspferde

Kleines Pferd

Spurlos

Fussbodenöl

S. Rosenberg

S. Rosenberg

Arbeitspferde

Kleines Pferd

Spurlos

Abbruch

Milch

Milch

Tafelwagen

Briefmarken

Handwagen

