



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 1926

18 (12.1.1926) Abend-Ausgabe

[urn:nbn:de:bsz:mh40-227509](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-227509)

Neue Mannheimer Zeitung

Mannheimer General-Anzeiger

Bezugspreise: In Mannheim und Umgebung per ein Haus oder durch die Post monatlich R. M. 1,50 ohne Postgebühren. Bei sonstiger Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse Nachanforderung vorbehalten. Postfachkonto Nr. 17590 Karlsruhe - Hauptpostamtstelle E. u. Z. - Reichs-Verkehrsministerium, Postfach 6, Schwaningerstraße 24, Kreisstraße 11. - Telegramm-Adresse: Generalanzeiger Mannheim, Grichheim moderner Anstalt, Fernsprech-Anschlüsse Nr. 7941, 7942, 7943, 7944 u. 7945

Wanningerpreise nach Art. der Herausgabe per emp. Kolonialzeitung in jedem Anzeigenblatt R. M. 1,50. Kellern 3-4 R. M. Kolonial-Anzeigen werden abgerichtet. Für Anzeigen an bestimmten Tagen Geboten und Ausgaben wird keine Verantwortung übernommen. Häufige Gebote, Stillschreibungen um beizubehalten zu seinen Geboten, Anzeigen in ausgedehnter Weise, die die Anzeigenblätter oder für wertvolle Ausgaben von Anzeigen, Beiträge durch Fernverkehr ohne Gewähr. - Gerichtsstand Mannheim.

Beilagen: Sport und Spiel · Aus Zeit und Leben · Mannheimer Frauen-Zeitung · Unterhaltungs-Beilage · Aus der Welt der Technik · Wandern und Reisen · Gesetz und Recht

Handwerk und Preisabbau

Eine Kundgebung des Reichsverbandes des deutschen Handwerks

Im Rahmen des vorläufigen Reichswirtschaftsrates trat in Berlin am heutigen Dienstag vormittag die 6. Vollerfassung des Reichsverbandes des deutschen Handwerks zusammen, die sich vor allen Dingen mit der von der Reichsregierung eingeleiteten Preisentlastungsaktion und mit dem dem vorläufigen Reichswirtschaftsrat übergebenen Gesetzentwurf zur Förderung des Preisabbaues beschäftigte. Den Verhandlungen wohnte der Reichskommissar für das deutsche Handwerk, Ministerialrat Dr. Hocce, bei. Nach der Begrüßungsansprache durch den Vorsitzenden des Reichsverbandes des deutschen Handwerks, Berlin, ergriff Reichsverkehrsminister Dr. Rohne als Stellvertreter des Reichswirtschaftsministers das Wort, um u. a. zu betonen, daß der von dem deutschen Handwerk erhobene Vorwurf, daß die von der Reichsregierung betriebene Preisentlastungsaktion und der neue Gesetzentwurf zur Förderung des Preisabbaues sich gegen das deutsche Handwerk richtet, nicht berechtigt sei. Die Reichsregierung habe vielmehr gleichmäßige Untersuchungen angestellt, bevor sie die Maßnahmen zur Senkung der Preise getroffen habe.

Der Vertreter des preussischen Staatsministeriums dankte in seiner Begrüßungsrede für die Einladung und versicherte, daß das Preussische Staatsministerium die Interessen des preussischen Handwerks wohlwollend vertreten werde.

Den eigentlichen Zweck der Versammlung kennzeichnete ein Referat des Generalsekretärs des Reichsverbandes des deutschen Handwerks, Dr. Reusch, der die Versammlung als eine Kundgebung der Abwehr gegen ungerechte und einseitige Behandlung des Handwerks durch die Preisentlastungsaktion der Reichsregierung und insbesondere durch den Entwurf des Gesetzes zur Förderung des Preisabbaues bezeichnete. Der Redner stellte an Hand der bisherigen Maßnahmen innerhalb des Reichsverbandes des deutschen Handwerks zur Unterstützung des Preisabbaues wiederholt fest, daß das Handwerk weder in seiner Preisbildung noch in seiner Lohnbildung Handlungsfreiheit habe und infolgedessen nur eine begrenzte Verantwortung tragen könne. Dieser Standpunkt sei wiederholt gegenüber der Reichsregierung vertreten worden. Dr. Reusch teilte dann mit, daß der Reichsverband des deutschen Handwerks seinen Mitgliedsberufschäften empfohlen habe, auf die Ausübung des Ordnungsstrafrechtes und auf die Festsetzung von Höchstpreisen durch die Innungen zu verzichten. Die Mehrzahl der von ihm befragten Handwerks- und Gewerbestämmen sowie die Fachverbände haben sich dazu bereit erklärt. Trotz dieses weitgehenden Entgegenkommens sei bald darauf die Gesetzesvorlage der Reichsregierung, ohne daß das Handwerk gehört worden war, der Öffentlichkeit übergeben worden. Der Redner wies dann an einer Reihe von Beispielen den Ernst der Lage des Handwerks nach.

Der erste Generalsekretär des Reichsverbandes des deutschen Handwerks, Herrmann, stellte bei Beurteilung des dem Reichsrat und dem Reichswirtschaftsrat von der Regierung vorgelegten Entwurfes eines Gesetzes zur Förderung des Preisabbaues fest, daß dieser Gesetzentwurf in seinem Kernstück sich tatsächlich gegen das Handwerk richte. Der Aufhebung der Verordnung über die Geschäftsaufsicht und deren Ersatz durch ein Vergleichsverfahren zur Abwendung des Konkurses könne grundsätzlich zugestimmt werden. Der Artikel 2 des Gesetzentwurfes enthalte jedoch Maßnahmen gegen die Ringbildung, die auf das allerschärfste bekämpft werden müßten. Geradezu ungeheuerlich sei die Ausdehnung dieser Schutz-

vorschriften auf das private Submissionswesen. Der in Artikel 3 vorgeschriebene Einbeziehung des Kohlen- und Kalksindikates in die Vorschriften der Kartellverordnung könne das Handwerk zum Schaden. Schärfsten Widerspruch müsse aber gegen die Paragraphen in Artikel 4 erhoben werden, die Vorschriften über Gewichtsverhältnisse von Bodenkörpern enthielten. Der Reichsrat und Reichswirtschaftsrat seien zu ersuchen, die Artikel 2 und 4 des Entwurfes abzulehnen. Im übrigen erachte das Handwerk die Schaffung von langfristigen Realrediten für Handwerk und Landwirtschaft für eine Notwendigkeit.

Weiter müßte eine Abbildung der dem Handwerk auferlegten Lasten durch starken Abbau der Verwaltungskosten von Reich, Ländern und Gemeinden herbeigeführt werden. Hinsichtlich der Sozialpolitik wurde darauf hingewiesen, daß nur eine erfolgreiche Wirtschaft eine gute Sozialpolitik gewährleisten könne. Eine Wirtschaftspolitik lehne das Handwerk ab, denn nur verständige und Gemeinschaftsarbeit zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern könne die deutsche Wirtschaft vor dem Schlimmsten bewahren. Man müsse die Gedanken der Selbstverwaltung und der Selbsthilfe in die Köpfe der Wirtschaft einhämmern.

Nach eingehender Aussprache, in der die Maßnahmen der Reichsregierung einer scharfen Kritik unterzogen wurden, gelangte eine Entschlußfassung zur Annahme, in der der scharfste Protest gegen die im Gesetzentwurf enthaltenen Sonderbestimmungen erhoben wird. Eine wirkliche Befreiung der Wirtschaft, so heißt es darin, kann nur durch sparsamste Finanzwirtschaft, Steuerermäßigungen und Unterlassung jeglicher Steuerüberschußpolitik, Berücksichtigung der Notlage der Wirtschaft, Herabsetzung der Verwaltungsgebühren, Gerichts- und Eisenbahn- und Posttarif durchgeföhrt werden.

Im Anschluß an die öffentliche Kundgebung fand eine nicht-öffentliche Sitzung statt, in der die geschäftlichen Angelegenheiten erledigt wurden.

Der Reichsverkehrsminister über Verkehrspolitik

Auf Veranlassung der volkswirtschaftlichen Vereinigungen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet sprach in Essen am Montagabend der Reichsverkehrsminister Dr. Rohne vor einer großen Versammlung, die namentlich aus den Kreisen der Wirtschaft und der Verkehrsverbände der rheinischen Industrie bestand. Der Redner betonte in seinen Ausführungen die Notwendigkeit einer einheitlichen Behandlung der Wirtschaft und der Verkehrsstrassen. Anlässlich der scharfen nationalwirtschaftlichen Abfälligkeit der übrigen europäischen Länder und der Arbeitsbeschränkungen, die der Verkehrler vertraut mit sich abdrückt habe, dann aber auch mit Rücksicht auf die Reparationsverpflichtungen aus dem Dawesplan, müsse die nötige Rücksicht auf die Wirtschaft bei der Behandlung der Verkehrsstrassen genommen werden. Auch für die Binnenschifffahrt betonte der Minister die starken Wirkungen des Verkehrler Vertrauens. Gefährlich sei vor allem die Kurzarbeitskrise der deutschen Schifffahrt besonders durch die erzwungene Abfertigung von Schiffen. Regierungsschiffe könne nicht einbehalten werden. Das nicht alle auftauchenden Kanalprojekte bei der heutigen Lage verwirklicht werden könnten, sei klar. Beständig des Luftverkehrs bemerkte der Minister, daß dieser heute nur durch Subventionen aufrecht erhalten werde. Zunächst nach dem Krieg sei er durch 40 Gesellschaften betrieben worden, die sich dann schließlich auf zwei große Konzerne zurückgebildet hätten. Doch auch dieser Dualismus sei unwirtschaftlich gewesen und es sei gelungen, die Verkehrsstrassen zur Union zu vereinigen. Eine Entwicklung der deutschen Luftfahrt sei nur möglich, wenn die über den Verkehrler Vertrauens hinausgehenden Deutschland auszuweisen den Bedürfnissen des Verkehrs befriedigt würden. Nur wenn Deutschland hierin Entschlossenheit finde, könne es dem Ausland unter der Bedingung der Gesamtheit der Konventionen in Bezug auf das Ueberfließen deutschen Gebietes machen.

Die Komödie der abgesetzten Volkszählung

(Von unserem ostoberschlesischen Mitarbeiter.)
1. Kattowitz, 10. Jan.

„Gut Ding will Weile haben!“ sagte sich das Warschauer Ministerium und ließ keine Volkszählung in dem von Deutschland abgetrennten Teile Oberschlesiens zu. Seit Jahren haben die von Deutschland losgerissenen Gemeinden nicht einmal eine ordnungsmäßige und gesetzmäßige Vertretung. Trotzdem von deutscher Seite immer wieder die Ausschreibung der Kommunalwahlen gefordert wird, kommt es dazu nicht, weil die Regierung die Ergebnisse dieser Wahlen fürchtet, die leicht so ausfallen könnten, daß die Unsinzigkeit der Zerschneidung Oberschlesiens vor dem gesamten Auslaß in ein neues Licht gerückt wird. Die polnische Regierung weiß nun noch nicht einmal, wieviel Menschen sie durch die Teilung Oberschlesiens gewonnen hat. Man stütze sich bisher bei allen statistischen Angaben auf die bald 2 Jahrzehnte zurückliegende letzte deutsche Volkszählung, schlug einige Prozent darauf und arbeitete dann mit den so gewonnenen Ziffern weiter. Die Warschauer Regierung scheute eine Volkszählung in Ostoberschlesien genau so, wie die Ausschreibung der gesetzmäßigen Gemeindevahlen.

Schließlich sollte die Volkszählung nun doch durchgeführt werden. In dem deutsch gebliebenen Teile Oberschlesiens hat eine Volkszählung bereits stattgefunden. Polnische Wähler haben damals täglich geschrieben, daß kein Pole seine Nationalität bei der Ausschreibung der Wahlen verleugnen dürfe. Das hat dem Deutschland durchaus nichts geschadet und dem Zählergeschäft auch nicht. Anders ging die Entwicklung in Polnisch-Oberschlesien. Als die deutschen Wähler Ostoberschlesiens in mannhafter Weise täglich aufforderten, daß niemand sein Deutschtum bei der Volkszählung verleugnen dürfe, da begann in Warschau die große Wandlung, die zu einer wohl einzigartig dastehenden Komödie führte. Feierlich war verkündet worden, daß die Ergebnisse der Volkszählung geheim gehalten werden sollten. Niemand glaubte daran. Am allerwenigsten der berüchtigte polnische Westmarkenverein, dessen Namen schon mit dem Knüttel herumzungen, um für die polnische Nationalität zu werben. In einzelnen Orten wurden die Zähler aus übergrößer Sorge vor den Ergebnissen schon tagelang vor dem Zähler mit der erforderlichen eindrucksvollen Ueberrückung ausgestellt. In Königsberg, wo man nicht einen einzigen Deutschen zum Zähler genommen hatte, fand eine Konferenz der Zähler statt, in der der amtliche Kommissar erklärte, es müsse dahin gewirkt werden, daß die Angaben möglichst im polnischen Sinne gemacht werden. „Meine Herren, Sie werden mich schon verstehen!“ Selbstverständlich haben die Herren auch verstanden, was die polnische Regierung von ihren Zählern erwartete. Aus dem deutschen Oberschlesien sollte ein überwiegend polnisches Gebiet hervorgehoben werden.

Obwohl die geplante Volkszählung mit ihren umfangreichen Vorbereitungen bereits große finanzielle Mittel verschlungen hatte, belam die Warschauer Regierung Angst vor ihrer eigenen Kourage. Der „Polak“ hatte geschrieben, daß die unzulässige Volkszählung mehr Schaden anrichten könne, wie unsere Warschauer Würdenträger sich vorzustellen imstande sind.“ Nur 58 Prozent der Bewohner der Republik Polen sind polnischer Nationalität und 42 Prozent der Landesbewohner sind deutscher, ukrainischer, weißrussischer, litauischer und russischer Nationalität. Die Volkszählung in Ostoberschlesien konnte diese Ziffern nur bestätigen und ergänzen. Die Regierung will durch die Volkszählung die Haltlosigkeit der Teilung Oberschlesiens vor allen Welt enthüllen, das war der Schreckensruf, den die polnischen Nationalisten ertönen ließen. In seinem Jahresbericht schrieb ein Führer des Deutschtums: „Wo liegt die Wurzel unseres Unglücks? Die Oberschlesier haben einen Anspruch auf eine klare Antwort. Und diese Antwort ist einfach: Weil ein Gebiet auseinander gerissen worden ist, das durch Natur und Entwicklung eine Einheit war.“ Die Volkszählung hätte einen neuen Beweis hierfür geliefert.

Die nationalstüchtige polnische Presse sprach in ihrer Angst schließlich davon, daß gerade Schusterferien waren, daß jetzt einige Lehrer und Schüler vertrieben seien, daß also das Ergebnis kein ungetrübt sei würde. Ja, man arbeitete sogar mit dem Gedanken, daß aus Deutsch-Oberschlesien für den Tag der Volkszählung deutscher Zugang kommen könnte, um ein möglichst deutschfreundliches Ergebnis herbeizuföhren. Endlich hatte die Regierung Erbarmen mit den Vätern der Nationalisten und sagte noch in letzter Stunde die Volkszählung ab. Sie verschob sie auf unbestimmte Zeit, ohne ein neues Datum zu nennen. Der sozialistische „Volkswille“ nennt die Zurückziehung der Volkszählung nach den restlos durchgeföhrt grübelichen Vorarbeiten „eine unzersehbare Blamage“ für das Warschauer Innenministerium. Alle Gründe, die man heute für oder gegen die Volkszählung anführen kann, waren auch schon vor Monaten vorhanden und werden auch noch vorhanden sein, wenn weitere Monate verfließen sind. Unter dem Druck des wirtschaftlichen Elends, in das das Land durch die Teilung Oberschlesiens gestürzt wurde, wird ganz gewiß die Regierung nicht nachsehen, die deutsche Nationalität zu verleugnen und ein Bekenntnis zur polnischen Nationalität abzugeben.

Die Warschauer Regierung müßte den Weg dieser Komödie gehen, weil sie auch Angst vor einer gewissen Quittung hatte. So sagt der „Volkswille“: „Wollten wir dochhaft werden, so müßten wir zu der Erkenntnis kommen, daß die Herren in Warschau die Quittung fürchten, die ihnen die obererschlesische Bevölkerung bei der Volkszählung verabsagen könnte für die heroorragende Wirtschaft, die heute in Oberschlesien herrscht.“ Diese abgesetzte Volkszählung in Ostoberschlesien muß aber noch weit stärker die Aufmerksamkeit der Welt auf die brennende obererschlesische Wunde lenken, als das das ziffernmäßige Ergebnis hätte tun können. Das Unrecht von Gest und Wesen soll nicht aufgedeckt werden, die Warschauer Berufungskämmerer machen aber durch ihre eigenen Tathelten immer stärker darauf aufmerksam, und leisten so die beste Vorarbeit für die so bitter notwendige Revision der deutschen Ostgrenzen.

Reichstag und Regierungskrise

□ Berlin, 12. Jan. (Von unserem Berliner Büro.) Die heutige Reichstagsitzung, die um 8 Uhr beginnt, wird aller Voraussicht nach nur kurze Zeit dauern, da bereits um 5 Uhr die meisten Fraktionen Sitzungen anberaunt haben. In parlamentarischen Kreisen werden die Aussichten der großen Koalition heute vormittag nicht sehr günstig eingeschätzt, da bekannt geworden ist, daß der linke Flügel der sozialdemokratischen Fraktion einen starken Druck ausübt und sogar mit der Spaltung gedroht haben soll, für den Fall, daß der vorweihnachtliche ablehnende Beschluß heute abend durch einen neuen umgestürzt würde. So lagen nach dem Plenum die Fraktionen der Sozialdemokraten, der Deutschnationalen, der Volkspartei, des Zentrum und der Demokraten.

Gegen den Finanzausgleich

Der Vorstand des Rheinischen Städtebundes hat in Köln in seiner Sitzung am 9. Januar einstimmig eine Entschließung angenommen. In der ersten die augenblicklichen Bestimmungen des Finanzausgleiches und die Anteile der Städte am Steuerankommen ausüben der Landgemeinden, des Staates und des Reiches Einspruch erhoben wird. Zur Behebung der Notlage im Rheinland und Industriegebiet sei es dringend erforderlich, große Beiträge aus Reichs- und Staatsmitteln zur Vinderung der privaten und auch der öffentlichen Wasserlasten zu übernehmen.

Die Stresemann-Heße

Der Bericht über einen „Deutschnationalen Abend“ in der Straßburger Presse vom Freitag, den 8. Januar, enthält wirklich folgende Stelle:

„Der Geschäftsführer Bohberg berichtete sodann über Neuerscheinungen auf dem Büchermarkt und besprach die Schrift des Grafen Reventlow, Minister Stresemann als Staatsmann und Anwalt des Weltgewissens“ in dem nachzusehen versucht wird, daß die einzelnen großen Nationalen Stresemanns vorher von ihm ohne Wissen des Kabinetts mit der Entente vereinbart sein sollen, was allgemeine Empörung hervorrief.

Wir stellen fest, daß der deutschnationale Geschäftsführer Bohberg sich die Verleumdung des Grafen Reventlow nicht nur zu eigen macht, sondern noch übertrifft, den Reventlow selbst hat sich in seiner Schrift wesentlich vorsichtiger ausgedrückt. Es liegt wirklich nicht an der deutschen Volkspartei, wenn die Klatsch zwischen DVP und DNVP sich mehr und mehr erweitert. Für die Volkspartei bedeutet sich „national“ nennen auch „national sein“ in Gesinnung und Gewissen. Den Teilnehmern eines „nationalen Abends“ eine solche verbrecherische Verleumdung vorzusetzen, wie es Bohberg getan hat, dazu gehört schon eine seltene Gewissenlosigkeit. Wenn etwas gesagt ist, „allgemeine Empörung“ hervorgerufen, dann ist es die erste und wertvollste Mittel geführte Verleumdungskampagne gegen Stresemann.

Die Jemenorde

□ Berlin, 12. Jan. (Von unserem Berliner Büro.) Seit die ganze Nacht hindurch wurden zahlreiche Zeugen in Sache der Jemenorde vernommen. Heute früh wurden die Vernehmungen fortgesetzt. Bei den Zeugen handelt es sich zum großen Teil um frühere Angehörige der Kommandostellen, bei denen die Jemenorde passiert sind.

Die Fürstenabfindung

Berlin, 12. Jan. (Von unserem Berliner Büro.) Der Reichsausschuh des Reichstags... Die Fürstenabfindung... Die Fürstenabfindung...

Ein Vertreter der bayerischen Staatsregierung gab folgende Erklärung ab: Die Ordnung der Verhältnisse zwischen den Ländern und ihren ehemaligen Fürstentümern ist Angelegenheit der Länder...

Der Ausschuh wendet sich dann der Auseinandersetzung Medlenburg-Strelitz zu. Der Vertreter der medlenburgischen Regierung wies auf die besonderen Schwierigkeiten hin, die sich in diesem Fall für die Auseinandersetzung daraus ergeben...

Nach Abschluß der Darlegungen über die Vermögensauseinandersetzungen in Medlenburg-Strelitz wurde haben behanbelt

Ein Vertreter des Reichsministeriums des Innern berichtete darüber. Der Anspruch des Großherzogs ist durch Zuweisung eines Kapitals von 8 Millionen Mark abgelöst worden...

Es folgte die Erörterung entsprechender Vorzüge in Braunschweig. Nach Erledigung der Braunschweiger Angelegenheit gab der Abg. Dr. Rosenfeld (Sog.) folgende Erklärung ab...

Der Ausschuh vertrat hierauf die Weiterberatung auf Donnerstag. Zur Beratung stehen in dieser Sitzung die Verhältnisse in Anhalt, Waldeck, Oldenburg, Schaumburg-Lippe und Mecklenburg-Schwerin.

Eine Reichswohnungsabfindung. Die vor einiger Zeit von der Reichsregierung angeforderte Reichswohnungsabfindung und Wohnungslokalenabfindung soll, wie wir erfahren, in etwa zwei Monaten erfolgen...

Niemals darf ein Mensch, niemals ein Volk wähnen, das Ende sei gekommen. Überverlust läßt sich ersehen, aber anderen Verlust trifft die Zeit; nur ein Uebel ist unheilbar, wenn der Mensch sich selbst aufgibt.

Die Schönheit der Welt

Zum Vortrag des Kaplans Jähnel

Der besonders durch seine Vorträge über die „Heilige Johanna“ in weiteren Kreisen von Berlin aus bekannt gewordene philosophische Schriftsteller Kaplan Jähnel sprach gestern in dem überfüllten Aulaaal über die „Tragik im Weltgeschehen“...

Wie aber bereits Platon, dem die Schönheit auch als der eigentliche Wegweiser in das Reich der Ideen, im Geistigen galt, die Welt in der alles überfließenden Idee des Guten letztlich verankert ist...

„Block der anständigen Leute“ in Ungarn

Die Befehden der Emmentenoten in Budapest hielten am Montag eine Besprechung ab und begaben sich darauf zum Außenminister. Angeblich sollen sie der ungarischen Regierung die Notwendigkeit vorgelegt haben, daß der Reichsoberster Rath zu rückerneuern...

Die französischen Beamten hatten gestern lange Besprechungen mit dem Budapester Botschafter, dem sie wiederum ausführliches Material lieferten. Außerdem hat die Polizei eine Fülle neuer Meldungen von den Fällungen erhalten...

Das Organ der Legation veröffentlichte gestern abend ein längeres Schreiben. Dieses erklärt, aus dem beifolgenden Stand- dinge jene politischen Parteien und Schattierungen als kompromittiert hervor, die unter dem Vorwand der freien Königswahl...

Die türkische Antwort an Baldwin

Nach Londoner Meldungen enthält die türkische Antwort an Baldwin folgende Punkte:

- 1. Die Türkei brüht den ehrliehen Wunsch aus, einen bewaffneten Konflikt zu vermeiden. 2. Sie hält die Entscheidung des Völkerbundes, da sie nicht mit Zustimmung der Türkei getroffen wurde, für unerbittlich. 3. Sie hält ihren Anspruch auf Mosul aufrecht...

Diese Punkte ermöglichen nach englischer Ansicht erfolgversprechende Sonderverhandlungen mit Angora.

Lloyd Georges über Italien

Einem Vertreter der „Daily News“ gegenüber äußerte sich Lloyd Georges über seine Eindrücke in Italien. In wirtschaftlicher Beziehung herrsche in Italien zweifellos Wohlstand. Der Industrie gehe es gut. Arbeitslosigkeit und industrielle Streikigkeiten seien nicht vorhanden...

London, 12. Jan. Aus Washington gemeldet wird, wurde im Kapitol ein Antrag eingebracht, die eine Million Pfund Sterling für den Bau eines Ersatzluftschiffes für die verlorene Oceanic zu fordern.

Ausgabe für das Ganze der Welt bilden kann. Der Denker, der all diese Gedanken in das abendländische Geistesleben eingeführt hat, und von dem sie bis zur Philosophie des deutschen Idealismus (Schelling) und auch direkt zu Goethe vorgebracht sind, der letzte große Denker der Antike, Platon, zeigt am allerdeutlichsten, daß man bei dem Begriff der Schönheit unmöglich stehen bleiben kann; und deshalb kann es wohl ein Ausgangspunkt, aber kein Endpunkt sein...

Die Welt, so führte er aus, bildet eine Harmonie geistig verbundener Teile; so haben auch alle Bewegungen in ihr eine wunderbare Harmonie. Hierzu kommt das kontrastierende Element, das der Welt die Einheit, dem Geistigen das Materielle gegenüberstellt. Die Welt erscheint damit als dualistisch. Der Kampf spielt sich in ihr ab. Das Erhabene in Kampfe, das ist die Tragik des Weltgeschehens...

Logo of Deutsche Volkspartei with a swastika symbol and the text 'Deutsche Volkspartei'.

Jugendgruppe

Wir fordern unsere Mitglieder zur Teilnahme an der am Samstag, den 16. ds. Mts., abends 8 Uhr, im Rabelungenaal stattfindenden

Reichsgründungs-Fest

auf - Kartenbestellungen (60 Pfg.) nimmt die Geschäftsstelle Tel. 6045 entgegen. Sofortige Anmeldung erforderlich.

Der Vorstand.

Ein soziales Versicherungswerk der deutschen Presse

Die Reichsarbeits-Gemeinschaft der deutschen Presse ist folgendes mit:

Am 9. Januar 1926 ist nach längeren Verhandlungen zwischen den Verlegern und Redakteuren der deutschen Presse ein Vertrag über den Zustand der deutschen Presse abgeschlossen worden...

Das Vertragswerk besteht aus einem Rahmenvertrag, einem Normaldienstvertrag und einem Komplex von Verträgen, die die Alters- und Hinterbliebenenversorgung der Redakteure regeln...

Letzte Meldungen

Annahme des Eisenbahnerschiedspruches

Berlin, 12. Jan. Am heutigen Dienstag vormittags nahmen die Tarifgewerkschaften der Eisenbahner zu dem Schiedspruch Stellung, durch den bekanntlich den Eisenbahnarbeitern eine Lohnerhöhung von 1 bis 2 Pfennig gewährt wird...

Der Schiedspruch für das Bankgewerbe

Berlin, 12. Jan. (Von unserem Berliner Büro.) Wie der Deutsche Bankbeamtenverein mitteilt, wurde der Schiedspruch vom 23. Dezember, für den die Erklärungsfrist heute abgelaufen ist, vom Reichsoberverband der Bankbeamten abgelehnt...

Erkrankung Chamberlains

London, 12. Jan. Wie aus Karallo gemeldet wird, ist Sir Rufin Chamberlain, der gestern von einem Buskott nach Rio nach Karallo zurückgekehrt ist, an Influenza erkrankt. Er hatte ziemlich hohes Fieber und mußte zu Bett gehen...

Die Ueberschwemmungskatastrophe in Mexiko

Mexiko City, 12. Jan. (Spezialabteilung der United Press.) Nach den letzten Berichten heißt es, die Ueberschwemmungskatastrophe im Gebiet von Quark noch ärger als das ursprünglich angenommenen. 20 Dörfer wurden durch die Fluten zerstört...

Dr. Teubert / Deutsche Weltstudienreise

Meine Fahrt durch die Häfen Brasiliens — Von Rio de Janeiro nach Porto Alegre

XII.

Unsere Reise ging von nun an über die Lagoa dos Patos, dem Ziel unserer Lebensdauer Seefahrt empor: Porto Alegre, die Hauptstadt des Staates Rio Grande do Sul. Noch ein paar Worte über den Hafen von Pelotas, dem wir auf dem Wege nach Porto Alegre noch einen kurzen Besuch abblättern. Pelotas liegt unca 50 km. nordnordwestlich von Rio Grande an dem Verbindungsarm zwischen der Lagoa dos Patos und der Lagoa Mirim, an einem kleinen Fluß, dem die Stadt ihren Namen verdankt. Dieser ist nicht zu verwechseln mit dem größeren Pelotas, der den Quellfluß des Rio Araguay bildet. Unser Schiff lief zunächst mit nordöstlichem Kurs nahe an der Ostküste, d. h. an dem Westufer der großen Nebenbucht, wo bei dem großen Rio São José do Norte eine anfallende große Koralle und eine noch auffälligeren Kranaulose unsere Aufmerksamkeit in Anspruch nahm. Dann wurde der Kurs direkt nordnordwestlich auf die Einfahrt von Pelotas genommen. Die Hafenanlagen, deren elektrische Beleuchtung bei unserer Einfahrt mit dem klaren Sternenhimmel weitete, sind mit denen von Rio Grande nicht zu vergleichen. Die Ein- und Ausfuhr in Pelotas betrug: Einfuhr in Tonnen: 1909: 23 632, 1911: 18 281, 1913: 33 793, 1915: 14 715, 1917: 16 643, 1919: 15 385, 1921: 16 132, 1923: 15 183; Ausfuhr in Tonnen: 1909: 11 090, 1911: 5 782, 1913: 4 409, 1915: 1 905, 1917: 3 325, 1919: 9 201, 1921: 17 875, 1923: 12 017.

Uns Deutsche oder interessiert die Stadt, weil mehr noch als in Rio Grande die Bedeutung des Deutstums in Handel und Gewerbe hier einen außerordentlichen Aufschwung genommen hat. Während in letzterer ebenfalls außer einer Reihe mittelgroßer Unternehmen nur die großen Werbeten von Rheinhardt und die große Tabakfabrik von Boas Bedeutung erlangt haben, hat die deutsche Unternehmensewelt in Pelotas es vorzüglich verstanden, die dortigen Verhältnisse in der Industrie auszunutzen. Die Abfallstoffe der zahlreichen Schlachtereien, die zuerst schon 1855 von dem Hamburger Gaers zu Seife, Kerzen, Öl und Wein verwendet wurden, stellen auch heute noch mehrere deutsche Kerzen- und Dünnerfabriken, zu denen sich noch fünf Bäckereien und zwei große Brauereien gesellen; dazu kommen noch neun deutsche Einfuhrhäuser. Allgemein herrscht in der Stadt ein recht lebhaftes geschäftliches Treiben, dem auch die Zahl der Geschäfte und Kaffeehäuser und der Stätten nächtlicher Vergnügungen entspricht.

Am Mitternacht blühten wir die Anker und machten am nächsten Abend um 7 Uhr, nach einer herrlichen, nach unseren Verhältnissen selteneren Fahrt, am neuen Kai von Porto Alegre fest. Die Ein- und Ausfuhr in Porto Alegre betrug: Einfuhr in Tonnen: 1909: 49 998, 1911: 84 003, 1913: 108 258, 1915: 45 873, 1917: 40 278, 1919: 53 517, 1921: 42 071, 1923: 47 804; Ausfuhr in Tonnen: 1909: 15 784, 1911: 13 890, 1913: 10 117, 1915: 6 915, 1917: 28 793, 1919: 25 477, 1921: 32 773, 1923: 36 608.

Rio Grande do Sul ist der südlichste der heute zum Staate gehörenden Provinzen zusammenfassend 22 Staaten, die zusammen 8,3 Millionen glan — 15mal mehr als das Deutsche Reich — und etwa 31 bis 32 Millionen Einwohner haben, womit es unter den 10 lebhaftesten Staaten Südamerikas an erster Stelle markiert. Nach der Dichte der Bevölkerung steht der Staat Rio Grande an achter Stelle, während er nach der Zahl der Bevölkerung der viertgrößte ist. Hinsichtlich des Verkehrsnetzes spielt er eine große Rolle, wenn man bedenkt, daß er 3/4mal dichter bevölkert ist als i. B. Argentinien — 2/3mal dichter als der brasilianische Bund im ganzen genommen. Dieser südlichste Staat bildet die Grenze gegen die Republik Uruguay und Argentinien; hier ist auch zum ersten Mal die Grenze zwischen den spanischen und portugiesischen Besitztümern festgelegt worden; das war aus Anlass des 18. Jahrbuderts, als aus Verlaß eines Arceles zwischen Portugal und Spanien letzteres Gebiete der Staaten Rio Grande do Sul und Santa Catharina ererbte. Ihnen stand als Führer der portugiesischen Armee der deutsche Generallieutenant Johann Heinrich Böh m an, dem über, den der damalige Hochkommandierende Graf von Schaumburg-Lippe, mit anderen deutschen Offizieren anwesend hatte. Wenn auch kein Feldzugplan ihm den Vorber des Sieges nicht einbrachte, — dankte man es doch ihm, daß die Armee von den an der Zeit — übertriebenen Spaniern nicht erdrückt wurde. So ist also der letzte Staat Rio Grande das Grenzland gegen die französischsprachige Republia Oriental del Uruguay. Die Stimmung ist aber durchaus nicht feindlich, im Gegenteil; es soll Leute geben, die es lieber leben würden, wenn der Reichsteil und wohlhabende Staat nicht einen so großen Teil seiner schwer erarbeiteten, reichem Ertrags dem weniger auf wirtschaftlichen Norden aufstehen zu lassen brauchte, sondern auf Grund seiner wirtschaftlichen Überlegenheit in der Nachbarrepublik eine führende Rolle spielen könnte.

Die Kenntnisse, die in Deutschland über Südamerika landläufig sind, rechtfertigen vielleicht diese einseitigen Bemerkungen in Anbetracht der Wichtigkeit, die die südamerikanische Wirtschaft für Deutschland hat und in noch höherem Maße bekommen wird. Es wird also in dem kleinen, dichter bevölkerten, von der Natur mit Verkehrswegen überreich ausgestatteten Staate Brasilien ein wertvoller Markt für unsere Waren.

zu der ertennen der anderen schon als intensio — in großen Gebieten wenigstens — bezeichnet werden muß, viel eher durch Verkehr, Landwirtschaft, Handel und Gewerbe zu einer wirklichen Blüte der Volkswirtschaft kommen, wenn der Wirtschaft des Verkehrsnetzes genügend Beachtung geschenkt wird. Das ist jetzt noch Zeit. Es dürfte aber auch dringend an der Zeit sein, insbesondere an die vertriebenen Staaten heranzutreten. Das Wichtigste ist der Anschluß des Landes an den internationalen Weltverkehr, d. h. die Schaffung eines für den nautischen Seeverkehr geeigneten Hafens. Da liegt der Schwerpunkt der Schwierigkeiten, die abzuwehnen von dem Hindernis der Barre, die diesen Staat an der Entwidlung seines Verkehrsnetzes — und damit seiner Volkswirtschaft — jahrzehntelange verhindert hat, die ihm von der Natur zuvorgeordnet ist.

Beim Blick auf die Karte von Rio Grande do Sul staunt man über den Reichtum an natürlichen Wasserstraßen. Der Uruguan und sein Quellfluß Pelotas bildet auf drei Viertel des Landesumfanges die Grenze, von deren 3000 Kilometer Länge nur 700 Kilometer Meerestiefe und 500 Kilometer über Land gehen. Auf 21 Nebenflüssen können die Erzeugnisse dieses Landes dem Uruguan, der großen Verbindungsader zwischen Brasilien, Argentinien und Uruguay, zufließen. Fast ebenso zahlreich sind die Ströme, die nach Osten, d. h. dem Meere zu, die Gebirge des Landes entwässern und gleichfalls der Schifffahrt nutzbar gemacht werden können. Vier von ihnen fließen allein in das Rindungsbecken Guahyba zusammen, an dem Porto Alegre liegt. Neben dem Graoatals, der gewissermaßen eine Fortsetzung der Lagoa dos Patos nach Norden bis Torres darstellenden Lagunensystem verbunden ist — und dadurch eine gelegentlich näher zu besprechende, besondere Bedeutung gewinnen kann — sind die drei anderen, der Rio dos Sinos, an dem São Leopoldo, die älteste deutsche Kolonie liegt und der Lago und Jacuhy und ihre Nebenflüsse, z. B. der Itaquary, schon heute schiffbar. Aber dieser Grad von Schiffbarkeit ist noch sehr niedrig. Der Schiffstiefgang ist an manchen Stellen in der trockenen Jahreszeit auf 45 Zentimeter beschränkt.

Es war an und für sich das gegebene, den Platz, der durch seine nahe Lage an der Meerestiefe am besten geeignet ist, zum Seehafen des Staates auszubauen, nämlich Rio Grande, zumal da diese Stadt, die aus der ersten Ansiedlung, einem Militärposten, sich recht gut entwickelt hat. Die große Schwierigkeit, die in der etwa 80 Kilometer entfernt liegenden Barre zu überwinden war, bevor man eine der Reizeit entsprechende Fahrtrasse schaffen konnte, habe ich an anderer Stelle eingehend dargestellt. Ueber 160 Millionen Goldmark hat sich dieser kleine Staat die Anlage seines Verkehrsnetzes leisten lassen. Ein höchst beachtenswertes Beispiel von weltanschaulichem Verständnis für den Wert, den die bequeme Verbindung mit dem unerschöpflichen Weltverkehrsnetz für die Wirtschaft eines Volkes hat. Ob aber diese Heberlegung sich auf die Dauer als richtig erweisen wird, steht noch dahin. Es ist nämlich noch nicht viel damit gewonnen, einen Hafenplatz für die Seeschifffahrt zugänglich zu machen; ebenso wichtig ist der technisch und wirtschaftlich genügende Anschluß des Hafens an das Hinterland, das die vom Seehafen in die Speicher führenden Gütermengen aufnehmen und seine eigenen Erzeugnisse so billig unter die Hafenfranke befördern muß, daß sie einstellend der Seefracht am Weltmarkt wettbewerbsfähig bleiben.

Hier ist nun das Unglück, daß Rio Grande selbst als Hinterland eigentlich, da es am südlichsten Spitzspiz des Staates liegt, nur auf das verhältnismäßig ertragsarme, Vieh- und Waldwirtschaft betreibende Gebiet an der uruguayischen Grenze und durch die Bahn nach Uruguanam mit dem Uruguan und der Republik Argentinien angeschlossen ist, während das bei weitem dichtere bevölkerte und durch die Kolonialwirtschaft ertragsreichere Hauptgebiet im Norden nur durch die Lagoa dos Patos in Verbindung steht. Am Nordpunkt dieser Lagoa liegt Porto Alegre, das nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich den Kern des Landes bildet. Das eigentliche Hinterland von Rio Grande beginnt also erst in Porto Alegre. Es wäre deshalb natürlich gewesen, diese Stadt zum Seehafen zu machen, wenn auch vielleicht die Verlängerung des Seeweges um 230 Kilometer — knapp 150 Seemeilen — unbedeutend gewesen wäre. Doch spielen diese bei einem Seeweg nach Hamburg von über 6000 Seemeilen tatsächlich keine Rolle. Aber diesen Entschluß, Lagoa dos Patos, für große Seeschiffe befahrbar zu machen, hat die Natur dem Lande nicht geschenkt. Diese müssen in Rio Grande bleiben, weil nur bis dahin die Wassertiefe von 9 Meter geschaffen werden kann. Somit beginnt eigentlich an diesem Punkt bereits die Binnenschifffahrt und es würde dementsprechend verständlich sein, wenn man den Hafen von Porto Alegre nur für den Verkehr von Binnenschiffen eingerichtet hätte, die dann von hier aus in den Weiten gleich in das unmittelbar bei Porto Alegre mündende Flußsystem weitergehen lassen könnten.

Diesem Gedankenengang ist man aber nicht gefolgt, sondern hat den Hafen von Porto Alegre sehr großzügig für Schiffe von 4 Meter, la auf eine Länge von 500 Meter mit einem Kai für Schiffe von 6 Meter Tiefgang ausgebaut. Und mit was für einem Kall Boher sollen die 6 Meter tiefen Schiffe kommen? Die Lagoa schwanft in ihrer Wassertiefe zwischen 1 und 3 Meter und die Herstellung einer Fahrtrasse für Schiffe von 4 Meter Tiefgang erfordert

schon heute eine sehr kostspielige Baggerarbeit. Eine Arbeit, die die alten Griechen als Schiphos bezeichnet haben würden; denn daß die Lagoa durch den Guahyba, den Abfluß der vier weitzweigigen, langen Gehrgrünze und ein 169 000 qkm großes Rand entwässerndes Fluße aufnimmt, verleiht die gebaggerte Fahrtrasse andauernd wieder. Man muß sich von den in der Lagoa abgelagerten Schluffen ein richtiges Bild machen: die Schlepfracht dieser Flüsse ist mit der Weiser aber auch dem Rhein nicht zu vergleichen. Die Wassermengen beim Hochwasser sind bei den deutschen Flüssen etwa 15mal so groß wie beim Niedrigwasser. Auf den in den Guahyba mündenden Flüssen aber 100mal so groß, und zwar nicht nur bei den alle zehn Jahre einmal vorkommenden außergewöhnlichen Hochwassern, bei denen z. B. 1919 im Nordfluß des Lago sogar in 3 Minuten um 2 Meter stieg, sondern auch bei den normalen jährlichen Winterhochwassern. Wir sehen also, daß die Herstellung einer 6 Meter tiefen Fahrtrasse in der Lagoa dos Patos nicht als eine mit vertretbarem Mitteln zu erzielende Möglichkeit angesehen werden darf. Ja, es dürfte sogar zu unterzuden sein, ob das Kapital, dessen Zinsen die Herstellung einer Fahrtrasse von 4 Meter Tiefe auf endlose Frist nicht in einer zweckmäßigen Weise für die Schaffung eines günstigeren Anschlusses an die Seeschifffahrt verwendet werden kann.

Ich habe deshalb auf Grund der zahlreichen Vorgesprächen, die ich mit amtlichen und privaten Sachverständigen hatte, und nach Einsicht der von der Wasserbaubehörde ausgearbeiteten Pläne die Heberzeugung gewonnen, daß der Anschluß Porto Alegre an die Seeschifffahrtstrasse am besten in der Art erfolgen würde, daß man die Lagoa dos Patos vom Meere trennende Rechnung, durchstößt. Ihre Breite schwankt zwischen 10 und 20 Kilometer. Welche Stelle die geeignete ist, muß durch genaueres Studium ermittelt werden, das die Richtung der aus dem Rio Guahyba kommenden Strömung, die Richtung der Meeresströmung und die Bodenbeschaffenheit der Rechnung berücksichtigen müßte. An der Durchstichstelle wäre kein Hafen zu bauen. Ein Umschlag der Güter läme hier also nicht in Frage und dadurch würde Porto Alegre, die Hauptstadt des Landes, unmittelbar zum Seehafen gemacht, der nebenbei bemerkt genau so weit von der See entfernt liegt wie Hamburg. Diese Lösung ist wesentlich günstiger als der von manchen Seiten heute noch empfohlene Plan, in Torres einen Seehafen anzulegen, denn dieser Punkt liegt über 200 km. von Porto Alegre entfernt und die Verbindung von Porto Alegre mit ihm ist noch schlechter als die mit Rio Grande. Denn der von den Seefahrern dieses Landes empfohlene Verbindungskanal, der drei bis vier Schüssen nötig macht, läßt sich — wirtschaftlich — nur für einen Schiffstiefgang von 2,50 Meter herstellen, so daß der Bau eines neuen Hafens in Torres keinerlei Vorteile bringen würde.

Ob es wirtschaftlich zu empfehlen ist, diesen Kanal zur Erschließung des nach Westen an ihn anschließenden fruchtbaren Serra-Rudanges zu bauen, ist auch zweifelhaft. Eine viel billiger herzustellende Schmalspurbahn dürfte auch genügen. Der neue, überdies vor 12 Jahren schon einmal erwogene Plan des Heberlegungsdurchstichs würde die jetzigen dauernden und kostspieligen Baggerarbeiten ersparen, wenn man die richtige Stelle findet, so daß eine Verbindung der durch die Lagoa zu ziehende, etwa 40 km. lange Fahrtrasse nicht stattfindet; das wird zu erreichen sein, weil aller Voraussicht nach die aus dem Rio Guahyba kommende, die Hochwasserflüsse der fünf Flüsse mitführende Strömung ihre Richtung nach Rio Grande do Sul, also nach Süden beibehalten wird. Der Nachteil, daß Rio Grande den Teil seines Hafenverkehrs, der für Porto Alegre und sein Hinterland bestimmt ist, verlieren würde, wird ausgeglichen durch den Fortfall der Umschlagkosten und der für viele Schiffe heute doppelt — in Rio Grande und Porto Alegre — erhobenen Hafengebühren und durch die Abfürgung des Schiffverkehrs von Porto Alegre nach allen nördlich gelegenen Häfen. Rio Grande würde seine Bedeutung für den Verkehr nach Uruguan und Argentinien und für sein eigenes Hinterland behalten. Die endgültige Lage der Durchstichstelle aber wie gesagt, bedarf genauer Ermittlung der Strömungsverhältnisse innerhalb und außerhalb der Rechnung. Man wird dabei eingehende Untersuchungen in einer Wasserbauersuchungsanstalt nicht entbehren können, wenn man Entschlüssen vermeiden will, die, wie bei der Barre von Rio Grande, dauernd unbedeutende, große Kosten zur Folge haben können.

Die Weltreisepedition von Mag. und Rautal Dr. Teubert, der auch ein Operateur der Universität Pflanzengesellschaft A. G. H. Berlin angehört, hat ihre Studien in Südamerika beendet. Nach notwendigem Aufenthalt in Argentinien, wo Dr. Teubert, der an den Hochschulen von Bonnheim und Karlsruhe Schifffahrt- und Verkehrswesen studiert, die Stromgebiete des Paraná und Uruguay, die Häfen und den Landverkehr studiert hat, reiste die Expedition durch Brasilien, wo insbesondere die Südhäfen, die Verkehrsverhältnisse von Rio de Janeiro und die Staaten Minas Gerais, Bahia Pernambuco und Amazonas berücksichtigt wurden. Durch das Zusammenreffen mit dem österreichischen Gesandten für Brasilien, Exz. Ketschel, haben sich viele Erleichterungen und Möglichkeiten eines eingehenderen Studiums und sehr wertvolle Hilfsmittel erhalten, die schon bei den Vorträgen, die Dr. Teubert in den Tagen des ganzen Weltreisefestums auch in Deutschland aufgeführt werden. Das nächste Ziel der Expedition ist Nordamerika, von wo es nach Japan, China, Indien und Australien weiter geht.

Theater und Musik

Der neue Dirigent des Lehrergesangvereins Mannheim-Ludwigshafen. Der Lehrergesangverein Mannheim-Ludwigshafen wählte als Nachfolger des verstorbenen Werner v. Blöow Professor Arthur Berg, Ludwigshafen zum Dirigenten gemischter Chöre und des Frauenchores. Professor Berg ist seit 1901 Musiklehrer des humanistischen Gymnasiums Ludwigshafen und ein Schüler von Wolfram, Klose und Meißel und als Dirigent wie als Verfasser musikalisch-ästhetischer Werke bestens bekannt.

Kraufführung im Wiesbadener Staatstheater. Eine Bedeutung ist dieser „Lustige Stüd“ genannte Schwank „Du ehst es nicht“ von Bergini und Fracacardi, zu deren Import nicht die mindeste Ursache vorlag, die nur bezeugend ist für die Artistik, mit der die deutschen Bühnenleiter aller ausländischen Produktion, gegenüberstehen. Der Vorwurf des Spiels ist nicht einmal über: Ein gelangweilter und offenbar sehr beschäftigungsloser Graf verlangt nach „Sensationen“ und vereinbart mit einer in seinen Park geratenen Filmgesellschaft, man solle ihm eine Reihe toller Abenteuer vortreiben. Nun erlebt er plötzlich die ungläublichsten Dinge, die er mit sich anstellen läßt im Glauben, daß sie alle ins Programm gehören, ist sogar den echten Einbrechern beim Raub beifällig, bis nach dreitägiger Verwirrung zwischen Ebnen und Wirklichkeit die Aufführung kommt. Die Behandlung der an sich nicht unergiebigen Materie aber läßt die Wirkung und künstlerischen Wert der Aufführung. Die Effekte sind plump, der ganze Aufbau wirkt nachlässig und niemals überzeugend, nicht einmal der schwanzartige Charakter bleibt durchgehend gewahrt. Auch die flotte und humorvolle Regie war Andriano konnte über die zahlreichen Schwächen des Spiels nur gelegentlich hinwegtäuschen. Heinrich Leis.

Stuttgarter Kraufführung. Die Württembergischen Landestheater in Stuttgart brachten als erste Kraufführung im Januar 1925 „Sings“, alias Paul Schlegelers des rufch bekannt gewordenen Romanschriftstellers schwanzartige Komödie „Sings“, die mit einwandfreiem Publikumserfolg heraus, der freilich auf einem großen Teil der glänzenden schauspielerischen Leistung der Hauptfiguren, zu einem gewissen dem Umstand, daß ihres Schöpfers literarische Ansprüche in keinem Widerspruch mit der in der gefundenen Form auf glückliche untergeordneten geistreichen Vorbereitungen der gesellschaftskritischen Problemstellung stehen, dankbar wird. Sings, alias Paul Schlegelers ist der beim gleichnamigen Gesellschaftsstück übliche Auszug des Siegers und die Komödie, die diesen Namen übernahm, hat zum Gegebenen das Verhältnis einer monomanen mit der schönen Ausblende der Renaissanceinsulte ausgestatteten Frau zu drei Männern, näm-

lich ihrem Mann, einem Generaldirektor und nebenbei moralisierenden Expreparateur und zwei Liebhabern, von denen der eine ein sehr treuer aber ehenreifer Staatsanwalt, der andere ein von diesem geliebter Gentlemanbrechler ist, der, im Stüd die männliche Hauptrolle, in einer stark kolportagehaften, die Wanderskomantien von einst herhaft ins Moderne überhebenden Handlung vorzuzugelt, alle haben großartig in der Hand behält und zum Schluss natürlich Sings-Sings rufen kann. Also eine großartig hingelagte Hochkapitelgeschichte, frech, schlagfertig, mit blenden Perspektiven, witzigen Dialogen, von absoluter Aktualität. Literarisch offenbar von Scham beunruhigt, aber von einer bei dem gezeigten nicht unbedeutlichen Können melancholisch stimmenden Anspruchsvolligkeit des Wollens. Dr. E. Müller.

Die Münchener Theater leben seit Weihnachten größtenteils von alten Läten. Das „Schauspielhaus“ hat sich mit der verspäteten Aufführung von dem Barabara-Stüd „Die Ballarina des Königs“ von Presler und Stein wenig Vorbeeren geholt. Denn man hat kaum je ein schwächeres Gebilde von dieser sonst so tüchtigen Lustspiel-Firma zu Gesicht bekommen. Ein wirhormer Operettentext, dem der mit dem Stück verühmende Ausgleich der Musik fehlt — das und nicht mehr ist dieses sogenannte Lustspiel der Friedericus-Konjunktur. Die Darsteller fanden vor undankbaren Aufgaben. Auch Förster-Vaarinaga konnte aus diesem großen Freij nichts anderes machen als eine gelungene Rasse. — Im Volkstheater erweist „Der wahre Jacob“ alle Lustigkeiten. Leider hat diese Bühne einen empfindlichen Verlust zu beklagen: der sehr begabte jugendliche Komiker Richard Koutensky, der seines Publikums erklärter Liebling war, eine Begabung von froher Natürlichkeit und edlen Herzensanlagen, ist einem lächlichen Weiden nach kurzer Krankheit erlegen. R. R.

Oberammergau 1927? Es heißt, daß schon im Jahre 1927 wieder das Oberammergauer Passionsspiel stattfinden werde. Erst im Jahre 22 haben wir das fromme Spiel gesehen, nachdem der Brauch einer jeweils zehnjährigen Spielpause anno 20 wegen der sich aus den Kriegsjahren ergebenden Not preisgegeben worden war. Während also zuletzt ein Zwischenraum von zwölf Jahren die beiden Spiel-Perioden trennte, will man jetzt schon nach fünfjähriger Pause wieder aus Werk gehen. Die für 1930 fälligen Aufführungen sollen dann natürlich unterbleiben. Dafür ist eine besonders festliche Begehung der Oberammergauer Passion für 1934 geplant, für das Jahr des 300 Jahr-Jubiläums des ehrwürdigen Spielbrauches im Etal. Die Wahl des relativ frühen Termines von 1927 soll in der Hauptsache durch die Not bestimmt worden sein, in der sich die Oberammergauer Schreiber befinden. Da für den gleichen Termin in München die „Jandert“-Ausstellung vorbereitet wird, stehen die Aspekte für eine energische Reubelegung des bayerischen Fremdenverkehrs recht günstig. R. R.

Literatur

Maxim Gorki: Mein Weggenosse und andere Erzählungen. Uebersetzt von Alexander Gligberg. Bollwoerband der Bücherfreunde, Wegweiser-Verlag, Berlin. — Die Schönheit der Novellen Gorkis liegt in der bildhaften ungeschliffenen Sprache und in der Verbundenheit mit der Natur, in dem aus jedem, selbst dem äußerlich unscheinbarsten Erlebnis heroorquellenden untrüglichen Menschheitsgefühl, der so unarmherzig die äußeren Hüllen der Menschen zu durchbrechen vermag, um in der verborgenen Tiefe ihrer Seelen ein — und sei es nur ein winziges Körnchen Menschlichkeit zu entdecken. Der Volkserbe von der Bücherfreunde hat durch den leider zu früh verstorbenen besten Russen-Übersetzer Dr. Richard Glasberg die schönsten Novellen Gorkis in einem Band unter dem Titel „Mein Weggenosse“ zusammenstellen lassen. Die Uebersetzung ist musterhaft. Die äußere Ausstattung ist auch bei dieser, wie bei allen B. d. B.-Erscheinungen einwandfrei gut.

„We werde und bleibe ich gesund?“, von Ferd'nand Schreß, J. Kufflage, Verlag F. Schrey, Berlin. — In diesem Buche des Kurzschriftersfinders ist die gesamte Gesundheitslehre in knapper, aber vollständiger und zugleich klarer, überzeugender Form auf Grund der neuesten Erfahrungen und Forschungen und unter Mitwirkung tüchtiger Fachmänner dargestellt. Es umfasst alle hierher gehörigen Gebiete: die Ernährung, Atmung, Bewegung, die Genesungsmittel, alle Heilmittel, auch die keilschen und schäbder die gemaltige volkstümlich-schöne Bedeutung richtiger Gesundheitspflege und vieles andere auf die Gesunderhaltung und Stärkung Bezüglich.

Volkskassen für Freiheit und Ehre 1926. Im Auftrage des Arbeitsausschusses deutscher Verbände Berlin. — Wie im Vorjahre hat der Arbeitsausschuss deutscher Verbände in Berlin auch für 1926 seinen Volkskassen wieder herausgegeben. Der Inhalt ist über das Gebiet der Arbeitskassenfrage hinaus auf andere Teilprobleme von Versailles, auf Grenzlandfragen, besetzte Gebiete, verlorene und abgetretene Gebiete, deutsch-österreichische Arbeitskassenfrage u. a. m. ausgedehnt worden. Einen Überblick über die Bewegung gegen die Schuldfrage und das Verfall der Diktat im Auslande geben eine große Anzahl von Aufsätzen und Artikeln, die von hervorragenden Vertretern des politischen, wissenschaftlichen und kulturellen Lebens geführt worden sind. Auch der Unterhaltungsteil ist dem vaterländischen Gedankens geistreich und geschickt mit dem übrigen Teil verbunden.

Plus der Welt der Technik

Dampf oder Elektrizität?

Von E. Pfeiffer

Wenn der Techniker irgend eine Lieblingsidee vertritt, ist er manchmal geneigt, das Kind mit dem Bade auszuschütten. Anders wäre die gelegentliche Erbitterung im Kampf um den Vorrang zwischen dem Erbauer von Dampfmaschinen und dem Elektromann gar nicht zu verstehen. Wäre der letztere gegen den Dampf so weit, daß sie behaupten, es sei immer noch billiger, von Dampfmaschinen erzeugten Strom zum Betrieb einer Eisenbahn zu verwenden, als die Dampfmaschine laufen zu lassen, denn die Dampfmaschine ergebe ja nur einen Wirkungsgrad von 7-8 Prozent.

Da ist es angebracht, gründlicher Untersuchungen Erwähnung zu tun, die in den Vereinigten Staaten von Nordamerika angestellt wurden. Auf Grund von in 8 Dampfmaschinen vorgenommenen Aufzeichnungen werden 12,2 Prozent der Kohlenenergie in elektrischen Strom umgewandelt. Die Uebertragung des elektrischen Stromes auf die Motoren einer elektrischen Lokomotive verringert den Reibeffekt auf 9,9 Prozent, und die Motorenleistung beträgt schließlich noch 8,4 Prozent der gesamten aus der Kohle gewonnenen Energie. Dieser Reibeffekt beträgt der Reibeffekt einer modernen Dampfmaschine mit Feuerbrücke, Ueberhitzer und Speisepumpe, vorwärtiger unter günstigen Bedingungen 8,1 Prozent. Obgleich schließlich unter gewöhnlichen Verhältnissen die Ueberlegenheit der elektrischen Lokomotive viel größer als 0,3 Prozent sein kann, ist doch der Vorteil kaum bedeutend genug, um das Großkapital zur Festlegung der erheblichen Geldmengen zu veranlassen, die beim Uebergehen vom Dampf zum elektrischen Betrieb nötig wären. Untersuchungen auf der Sierra Nevada und anderen hohen Steigungen der Süd-Pazifik-Linien, wo Flüge auf einer Strecke von 150 Km. über 2000 Meter Steigung nehmen müssen, ergaben die Möglichkeit der erwähnten Feststellungen. Sobald man annimmt, daß der Strom von Dampfmaschinen erzeugt werden muß, sind die Unkosten der Anlage dreimal so groß als die möglicherweise im elektrischen Betrieb erzielbaren Ersparnisse.

Andere Erwägungen, wie Rauchbeseitigung und höhere Leistung auf stellen Steigungen, könnten die Frage beeinflussen. Aber bisher ist noch kein Fall bekannt geworden, in dem man zum elektrischen Betrieb übergegangen wäre, um Kohle zu sparen, wenn dafür dämpferzeugter Strom in Frage kam. Die Dampfmaschine ist keineswegs so überflüssig, wie ihre Gegner behaupten. Ein Kohlenverbrauch von 50 Kilogramm auf 1000 Brutto-Tonnenmeilen wird auf Normalstrecken unter Normalbedingungen als angemessen für elektrische Lokomotiven bezeichnet. Aber Untersuchungen über dampfbetriebene Bahnen wiesen 1921, daß der Brennstoffverbrauch auf 37 000 Kilogramm besonders herausgehobenen Kilometer dampfbetriebener Bahnhöfen Nordamerikas kaum mehr als 50 Kg. auf 1000 Tonnenmeilen betrug. Unter diesen Strecken befanden sich solche der Remont-Central der Illinois Central, Chesapeake and Ohio u. a. Auf 60 Prozent der Südpazifischen Linien war der Kohlenverbrauch in ein und demselben Monat ungefähr 50 Kg., während auf den 543 Meilen der Salt-Lake-Linie der Brennstoffverbrauch sogar nur 45 Kg. auf 1000 Tonnenmeilen herausrechnete. Im ersten Monat Oktober 1924 liefen 82 Güterlokomotiven der Süd-Pazifik den Rekord, 1000 Brutto-Tonnenmeilen mit einem Brennstoffverbrauch von 25 bis 30 Kg. auffahren zu haben, und zwar unter Verhältnissen, die im allgemeinen auf rechteckigen Strecken bestehen. Das ist nur die Hälfte von dem, was für elektrische betriebene Bahnen noch als oekonomischer Brennstoffverbrauch bezeichnet wird. Dabei waren das alljährliche Stillstände. Die Angaben über die Turbinenlokomotiven und solche über elektrisch betriebene Flüge beziehen sich aber immer auf Versuchsfahrten oder auf Bestimmungen unter ausnahmsweise günstigen Bedingungen. Die Leistung der modernen Dampfmaschinen im öffentlichen Dienste ohne unzureichende Versuchsbedingungen zeigt sich in den Statistiken amerikanischer Bahnen. Auf einer von diesen Strecken führen 26 Hochdruck-Kondensations-Lokomotiven im gewöhnlichen Tagesdienst auf langen Strecken von 3,5 v. T. mit einem Kohlenverbrauch von 25 bis 32 Kg. auf 1000 Brutto-Tonnenmeilen, d. h. mit einem Durchschnitte von 28,5 Kg. Noch höher ist die Leistung der Dampfmaschinen und ihrer Führer zu bemerken, wenn sie sich auf einzelne Fahrten beziehen. Ein Lokomotivführer fuhr auf 2 Fahrten Flüge von 2800 Tonnen mit einem Kohlenverbrauch von 22 Kg. je 1000 Brutto-Tonnenmeile. Ein anderer beförderte auf 8 Fahrten Flüge von 2884 Tonnen mit einem Verbrauch von 27 Kg., und ein Dritter auf 14 Fahrten Flüge von 2411 Tonnen mit etwa dem gleichen Brennstoffverbrauch.

Eine Unterlegung darüber, welche Zahlen in dieser Beziehung für europäische Verhältnisse gelten, würde sicher interessante Einzelheiten ergeben. Deuten doch schon gewisse Umstände darauf hin, daß infolge Senkung der Kohlenpreise die etwas stark forcierte Elektrifizierung der Schweizer Bundesbahnen wirtschaftlich nicht durchzuführen ist, obgleich man dort den Strom aus der „kostenlosen“ Wasserkraft erzeugt. Ein ziemlich vorläufiger Bericht der Schweiz. Bauzeitung vom 12. Dezember 1925 stellt fest, daß der Kohlenpreis 30,50 Frs. je Tonne Kohle loco Grenze nicht unterhalb liegen dürfte, wenn der elektrische Betrieb wirtschaftlicher als der Dampfbetrieb sein sollte. Im allgemeinen nimmt man seit Jahren an, daß das Personal der deutschen Bahnen auf Grund seiner guten Ausbildung besonders langsam fährt, obgleich die früher übliche Kohlenprämie abgeschafft ist. Aber ein Vergleich mit dem elektrischen Betrieb ist wohl in diesem Sinne noch nicht angebracht worden. Für enge Verhältnisse werden kleinere Kohlen aufzutreten, weil enge Verhältnisse einen viel höheren Heizwert als Festlandkohle hat. Bei Erörterung dieser Fragen handelt es sich nicht gerade um Kleinigkeiten, denn der Kohlenverbrauch der deutschen Reichsbahn beträgt 16 000 000 Tonnen im Jahr.

Bei dieser Gelegenheit könnte es wohl auch schaden, veroffentlichte den Schiffahrtsbetrieb nachzurechnen, wieviel er verbrennt und in welchem Maße veralteten Anlagen als unwirtschaftlichen Rauch in die Luft laßt.

Auf dem Wege zu künstlichen Diamanten?

Von Dr. H. Krönde

Wir wissen heute, daß künstliche Elemente auf der Erde unter bestimmten Bedingungen (Temperatur und Druck) in fester, flüssiger oder gasförmiger Form vorkommen können. Einerseits gelang es, alle Gase dadurch zu verflüssigen oder in feste Form überzuführen, daß man sie genügend stark abkühlte, andererseits kann man flüchtige festen Körper schmelzen und verdampfen, wenn man sie unter bestimmten Bedingungen genügend stark erhitzt. Nur ein oder wenige Stoffe haben sich, offenbar ihres besonders hohen liegenden Schmelzwertes wegen, der Verflüssigung bisher widersetzt. Unter diesen spielt eine besonders wichtige Rolle die Kohle.

Man glaubt schon vor einer Reihe von Jahren verschiedene Beobachter bemerkt zu haben, daß an der Kohle des elektrischen Lichtboogens u. U. Tröpfchen flüssiger Kohle auftreten. Vollkommen erwiesen waren diese Beobachtungen aber nicht, weil möglicherweise die Lichtbogenentladung zu Zuteilungen Anlass gab. Um sicher zu gehen, schickte man zunächst durch einen Kohlenstab einen so starken elektrischen Strom, daß die Kohle am Glühenden kam. Der Kohlenstab wurde in der Mitte mit einer Einklemmung versehen, so daß hier die Stromstärke höher war als an den Enden. Sogleich man die Stärke des Stromes, so verschmolz der Stab bei einer bestimmten, auf optischem Wege gemessenen Temperatur an der Einklemmungsstelle.

Wollte man einwandfrei zeigen, daß diese Erscheinung nicht, weil beim Durchschmelzen der Kohle ein Lichtbogen entsteht, der wiederum zu Verflüssigen führen konnte. Reverdin hat nun mit Hilfe von Licht und Wärme im Laboratorium der Firma Osram ähnliche Versuche angestellt, bei denen sie jedoch besonders dicke Kohlenstäbe von 37 mm

benutzten. Dadurch konnten sie so geringe Spannungen anwenden, daß beim Durchschmelzen des Stabes kein Lichtbogen entstand. Um den Schmelzvorgang deutlich beobachtbar zu machen, wurde die Kohle feilisch bis zur Mitte abgedreht. Der Durchmesser dieses Rohdes betrug zwar nur 2 bis 3 mm, aber die Querschnittsverminderung genügte immerhin, um bei einer Stromstärke von vielen Tausend Ampere an dieser Stelle eine beträchtliche Steigerung der Temperatur zu erzielen, daß die Kohle in deutlich beobachtbarer Menas flüssig wurde und an den Seitenwänden herunter auf den Boden des Rohdes lief. Auch in der Mitte der Kohle, also in ihrer Längsrichtung, angedrehte Bohrungen, waren nach dem Versuch vollkommen ausgemacht. Selbstverständlich dürfen solche Versuche nicht in Luft angestellt werden, sondern nur in Gasen, die mit der Kohle keine chemische Verbindung eingehen. Die Schmelztemperatur der Kohle wurde bei diesen Versuchen auf optischem Wege zu etwa 3500 Gr. bestimmt. Ueberdies verdampft die Kohle sowohl aus dem flüssigen wie aus dem festen Zustande sehr lebhaft, so daß es schwierig sein dürfte, größere Mengen flüssiger Kohle herauszuholen und flüssig zu halten.

Das Problem der Verflüssigung der Kohle ist nicht nur rein wissenschaftlich interessant, es hat auch möglicherweise praktische Bedeutung. Ist doch die Herstellung künstlicher Diamanten vorläufig nur auf dem Wege über den flüssigen Kohlenstoff denkbar. Schon vor längerer Zeit gelang es dem Franzosen Moissan, künstliche Diamanten, wenn auch von äußerst geringer Größe, unter hohem Druck und hoher Temperatur zu erzeugen. Es scheint, als ob die Erzeugung hinreichend hoher Temperatur zur Gewinnung größerer Mengen flüssigen Kohlenstoff heute keine allzu großen Schwierigkeiten mehr macht. Ob wir damit dem Ziel, auf künstlichem Wege vollwertige Diamanten zu erhalten, beträchtlich näher gekommen sind, ist allerdings noch zweifelhaft. Zwar kann man neuerdings gewisse Metallverbindungen, deren Schmelzpunkt noch beträchtlich höher liegt als der des Kohlenstoffes, aber vorläufig sind wir noch weit davon entfernt, flüssigen Kohlenstoff etwa wie schwer schmelzbare flüssige Metalle behandeln zu können.

Bekämpfung von Vergaserbränden

Von Ing. H. Wollert

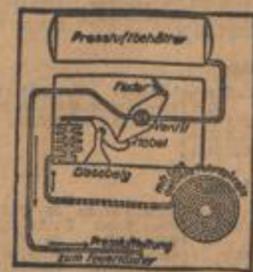
Das Gespenst des „Vergaserbrandes“ erfüllt den Flieger, wie den Automobilisten und den Motorbootsportmann mit dem gleichen Schrecken. Kein Wunder, ist doch so mancher auf offener Straße verbrannte Kraftwagen, so manches in Flammen aufgegangene Motorboot und so mancher Todessturz mit brennendem Flugzeug auf diese Ursache zurückzuführen.

Die Entstehung eines „Vergaserbrandes“ kann recht verschiedene Gründe haben. Wenn ein Ansaugventil infolge Federbruch, Einbringen von Fremdkörpern oder ungenügender Schmierung klemmt, und nicht mehr regelrecht schließt, schlägt die Explosionsflamme im Zylinder in das mit zündfähigem Gemisch gefüllte Ansaugrohr zurück und entzündet auf diesem Wege den Benzinvorrat im Vergaser. Wenn infolge fehlerhafter Gemischzusammensetzung (bei Flüssigerfüllung u. ä.) „Rachbrennen“ des Gemisches im Zylinder eintritt, ist der Kompressionsraum bei Öffnung der Einlassventile noch mit brennenden Gasen gefüllt und die Flamme springt auf das frische Gemisch für den nächsten Arbeitsschub über. Störungen am Magnetapparat, durch die der Zündfunke nicht im richtigen Moment überspringt, brennstoffarmes Kraftgemenge, Zurückschlagen des Rotors u. a. können ebenfalls zur Entstehung eines Vergaserbrandes führen.

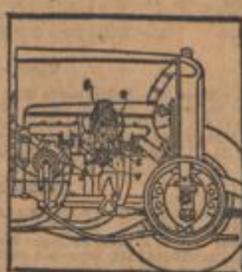
Unbedingte Verhütung von Vergaserbränden ist beim heutigen Stande der Technik noch nicht möglich, da Störungen der beschriebenen Art auch beim bestkonstruierten Motor nicht ausgeschlossen sind. Um so notwendiger ist ein Mittel zum sofortigen restlosen Löschen eines etwa ausgebrochenen Vergaserbrandes.

Bis vor kurzem war das einzige Mittel gegen einen Vergaserbrand das Zudrehen des Benzinhahns. Dann ließ man den Motor mit Vollgas weiterlaufen, bis der im Vergaser enthaltene Brennstoff verbraucht war und die Flammen aus Mangel an Nahrung von selbst erloschen. Damit das Feuer bei Flugzeugen nicht auf Kumpfer oder Tragflächen übergreife, baute man den Motor mit unbrennbarem Material ein und schloß den Motorraum durch einen feuerfesten „Brandpanzer“ gasdicht gegen die übrigen Räume des Flugzeuges ab. Dies Verfahren hat in manchen Fällen tatsächlich Flugschiff und Insassen gerettet, doch bietet es keineswegs völlige Sicherheit.

Erst mit den „Trockenfeuerlöschern“ kam man einer befriedigenden Lösung der Aufgabe näher. Diese Apparate schließen eine trockene Pulvermischung (meist Rotpulver) unter Druck auf die Brandstelle, schneiden dadurch dort den Sauerstoff der Luft ab und erstickt so in Sekunden die Flammen. Ein solcher Feuerlöcher ist beispielsweise der „Total“. Kohlenstaub, die unter hohem Druck in einer mit dem eigentlichen Pulverbehälter fest verbundenen Stahlflasche aufgespeichert ist, löst das Pulver aus. Der Führer des Kraftwagens oder Motorboots braucht nur die Motorverkleidung hochzurheben, den Apparat zur Hand zu nehmen, das Kohlenstaubventil aufzudrehen und den austretenden Pulverstrahl auf den Brandherd zu richten, um ein rasches Erlöschen der Flammen herbeizuführen. Für Flugzeuge, deren Motor während des Fluges vom Führer aus meist nicht erreichbar ist, baut man eine Sonderanordnung, bei der die Kohlenstaubflasche, vom Pulverbehälter ge-



Schema des Béchard-Vergaserautomaten



Anordnung des Béchard-Vergaserautomaten

trennt, im Führerraum eingebaut ist. Das Löschmittel wird durch Rohre mit Düsen am Vorderende unmittelbar auf die Vergaser gespritzt. Diese Vorrichtung hat bereits gute Erfolge aufzuweisen.

Einen Schritt weiter geht der ebenfalls erst kürzlich herausgebrachte „Vergaser-Trockenfeuerlöcher“. Im Gegensatz zum „Total“, dessen Inangriffnahme immer noch von der Geistesgegenwart des Führers abhängt, arbeitet dieser vollständig selbstständig. Eine Art Glocke ist mit der Öffnung nach unten über dem Vergaser angebracht. An dieser, das Pulver enthaltenden Glocke ist ein Licht an den Vergaser herantretendes Zündstiel befestigt. Sobald bei einem beginnenden Vergaserbrand eine Flamme das Zündstiel berührt, tritt der Apparat selbstständig in Funktion und treibt das Löschmittel in Form einer dichten, den Sauerstoff abschließenden Wolke über den Vergaser. Der Erfolg ist, wie Versuche bewiesen, ein augenblickliches, schlagartiges Erlöschen der Flammen.

Etwas umständlicher ist eine von Béchard getroffene Anordnung: Er bringt an allen Stellen, an denen Feuer entstehen könnte, eine kleine Spirale aus Metallrohr an, die mit Gasolin gefüllt ist. Bei unzulänglicher Erwärmung drückt die Ausdehnung des Gases einen Blasbalg auseinander, der mit Hebelübertragung ein febergespanntes Ventil öffnet. Dadurch wird die Verflüssigung eines Druckluftbehälters frei gegeben, die durch Druck auf kleine Kolben zugleich die Gaszufuhr sperrt, die Magnetzündung ausschaltet und einen energiegelichen Feuerlöcher in Tätigkeit setzt.

Die Freistempelmaschine

Zum Schrecken der Briefmarkensammler droht schon seit Jahren die Abschaffung der Briefmarken und deren Ersetzung durch maschinelle Abstempelung. Seit einiger Zeit sind solche Freistempelverfahren im Ausland, z. B. in England, besonders bei Reisen auf See gebräuchlich, während sich derartige Maschinen in Deutschland bisher noch nicht einführen ließen. Zum Teil lag das an den Folgen der Inflationszeit, denn es ist natürlich unmöglich, Stempelmaschinen für beliebige Werte bis zu Millionen hin- und herzustellen. Freistempelmaschinen für nur wenige Werte haben geringen Wert, da sie bei jeder Veränderung der Portofläche geändert werden müssen. Die Reichspost bringt aber nunmehr mit mehreren Firmen gemeinsam eine Freistempelmaschine heraus, die den Namen „Francotyp“ erhalten hat, und deren Kleinheit im Geschäftsverkehr größerer Firmen künftig eine wichtige Rolle zu spielen wird. Diese elektrisch betriebene Maschine ist mit Wählstempeln ausgerüstet und so eingerichtet, daß man die frei zu machenden Sendungen bequem zuführen kann. Sie stempelt jeden Brief, jede Druck- oder Postkarte mit beliebigen Werten zwischen 1 Pf. und 100 Mark. Auch beliebige frumme Zwischenwerte, wie 33 Pf. für eine Kupfermarke im Ortsverkehr u. dergl., abzustempeln, macht keine Schwierigkeit. Die Mühe ist dabei nicht größer als bei einem gewöhnlichen Brief. Sämtliche gestempelten Beträge werden in einer mit dem Freistempel verbundenen Additionsmaschine zusammengezählt. Wenn eine bestimmte Summe erreicht ist, wird automatisch die Stempelmaschine blockiert, so daß sie nicht weiter arbeiten kann. Der Grund dieser Einrichtung ist, daß die Reichspost den Firmen, die solche Maschinen anschaffen, nicht unbefristeten Kredit zur Verfügung stellen kann. Sie will im Gegenteil die Portogebühren im voraus bezahlt bekommen. Daher ist eine besondere Wertmarke erforderlich, um die Inbetriebnahme des Freistempels erst einzuleiten. Je nach dem Umfang der bei der Firma üblichen Postabfertigung läuft diese eine Reihe solcher Wertmarken. Sind mit Hilfe der Maschine Sendungen im Wert einer Marke abgestempelt, so wird automatisch die Maschine blockiert und erst wieder durch Einschub einer neuen Wertmarke freigegeben. Die neue Einrichtung dürfte vor allem für größere Firmen vorteilhaft sein, denn es ist viel leichter, eine kleine Anzahl von Wertmarken als große Mengen von Freimarken der verschiedenen Werte unter Kontrolle zu halten. Die Führung der Portofläche wird außerordentlich einfach, Unregelmäßigkeiten werden praktisch fast unmöglich gemacht. Für die Post dagegen hat der Freistempel starke Entlohnung des Schaffens zur Folge, denn die Ausgabe einzelner Wertmarken von hohen Beträgen ist einfacher als der Verkauf großer Mengen von Freimarken. Auch die Ueberwachung der den Firmen zur Verfügung gestellten Freistempel scheint praktisch unmöglich. Die Post braucht daher nicht etwa, wie die elektrischen Werke, Beamte heranzuziehen, um den Verbrauch der Freistempel abzulesen, und danach Rechnungen auszustellen. Selbstverständlich eignen sich derartige Maschinen nur für Großbetriebe, es ist aber vorzuziehen, daß in nicht ferner Zeit der Freistempel zur unentbehrlichen Büromaschine jeder größeren Bank, jedes Haushaltes und jedes Verkehrsunternehmens gehören wird. Kr.

Technisches Allerlei

— **Ölgangmaschine.** Die Maschinenfabrik der Werft von Blohm u. Ross in Hamburg hat eine riesige Dieselmotormaschine für das Hamburger Elektrizitätswerk in Neuhof fertiggestellt. Die neue Arbeitsmaschine hat einen Hub von 1,5 Meter und eine Bohrung von 80 Zentimeter. In ihnen werden bei 94 Umdrehungen in der Minute nicht weniger als 15 000 PS. geleistet. Auf die Sekunde kommen 14 Explosionen. Jede Explosion leistet eine Arbeit, die der Hebung von 1000 Kg. auf 80 Meter Höhe entspricht. Die fast 25 Meter lange Maschine arbeitet im Zweitakt und braucht zum Ausblasen der Verbrennungsrückstände aus den Zylindern in jeder Sekunde 80 Kubikmeter Spülluft, die von einem 800 PS. Kompressor geliefert werden. Der Ölverbrauch für eine Vierstundendauer beträgt nicht ganz 200 Gramm, so daß immerhin im Tage 20 000 Kg. Brennstoff verbraucht werden. Solche Motoren können natürlich auch direkt gepumpt als Schiffsantrieb verwendet werden. Eigentlich hat man sich sogar schon daran gemacht, beim Wort „Großdieselmotormaschine“ an die Schiffsahrt zu denken.

— **Ein neues Spundwandprofil.** Eiserne Spundwände zum Befestigen von Uferstrecken, zur Einfassung von Gullyrinnen usw., haben bedeutend höhere Festigkeit als die früher vorwiegend verwendeten Holzwände. Das bekannteste System solcher eiserner Spundwände ist die von der Dormunder-Union hergestellte Bauart „Larsen“. Das Profil ist bei dieser Anordnung wellenförmig angeordnet und wird in verschiedenen Stärken geliefert. Für größere Bauhöhen, bei denen räumliche Verankerung der Spundwand wegen Platzmangels und dergleichen nicht möglich ist, waren die eisernen Wände unbrauchbar, da sie den an sie zu stellenden Anforderungen nicht genügen. Eine Verfeinerung des Profils für die einfache Wand verlor sich nicht genügend Erfolg. Daher brachte die Dormunder-Union kürzlich ein neues Profil heraus, das aus zwei einfachen Profilen besteht, die so gegeneinander eingetankt werden, daß zwischen ihnen ein kostenförmiger Raum entsteht, den man zur Erhöhung der Wandfestigkeit mit Beton ausfüllen kann. Die Verbindung der einzelnen Kosten miteinander übernehmen besondere Schieber aus T-Trägerartigen Eisen. Die bedeutende Widerstandsfähigkeit erschließt der neuen Bauart ein weit größeres Anwendungsgebiet als den bisher üblichen Systemen. Pl.

— **Ein Heizungswärmeleiter.** Wasser, Gas und Strom bezahlt man nach Zählerangaben, die Zentralheizung dagegen vergütete man bisher durch ein Hausquantum. Dieser Zustand regt die Sparfamkeit keinesfalls an, und mit Einführung der Heizwärmezähler wird die Frage der Messung der verbrauchten Wärmemengen noch brennender werden. Da wird zur richtigen Zeit eine Erfindung bekannt, die das Problem löst. Am Heizkörper wird ein kleines, wenige Zentimeter langes Thermoelement so befestigt, daß es dessen Wärmeabstrahlung und außerdem die durch die zirkulierende Luft übertragene Wärmemenge zu einem gewissen Bruchteil aufnimmt. Die dabei im Element entstehende elektromotorische Kraft erzeugt mit einem elektrischen Stromzähler mehrere Ströme, so daß auf diese Art die abgegebene Wärmemenge eines oder auch mehrerer angeschlossener Heizkörper registriert werden kann. Derartige Meßapparate sind in Schweden und Dänemark bereits im Betrieb. Als Folge der Einführung hat sich eine Ersparnis von 25 bis 50 Prozent an Heizmaterial herausgestellt. B.

— **Hubkraftmaschinen.** Diese Idee aus früherer Zeit ist jetzt in Amerika Wirklichkeit geworden. Whiting behauptet mit seiner Konstruktion Wirkungsgrade von über 80 Proz. erhalten zu haben, während selbst bei kompressorlosen Dieselmotoren mehr als 40 Proz. schon als außerordentlich selten. Whiting's Maschine befördert genau abgemessene Mengen rauchfähigen Pulvers (Schwarzpulver liefert zu viel Staub und Asche) in eine starke Zündkammer, in der sie durch Funkenwirkung entzündet werden. Das hochdruckfähige Gas entweicht durch ein federbelastetes Ventil in die als Vorratsraum dienende Normmammer. Von da tritt das Gas, bei hohem Druck nicht unter 80 at betraut, in die zu betriebsfähige Kolbenmaschine oder Turbine. Nach Ausstoß der Drücke zwischen beiden Kammern wird der Zündraum mit Frischluft ausgeblasen und mit einer neuen Ladung beschickt. Vorläufig arbeitet die Maschine mit etwa einem Impuls je Sekunde. Der ExploSION sucht zuerst nach einem Sprengstoff, der erst kurz vor der Explosion allmählich entzündet wird; falls es ihm gelingt, einen solchen zu finden, kann sich möglicherweise eine gründliche Ummägung des kleinen Automobils- und Flugzeugs ergeben.

Neue Mannheimer Zeitung Handelsblatt

Ermäßigung des Reichsbankdiskonts

Reduzierung von 9 auf 8 Prozent

Der Zentralausschuss der Reichsbank trat heute vormittag 11 Uhr zu einer Sitzung zusammen. Den Vorsitz führte Reichsbankpräsident Dr. Schacht. Um den Wünschen des deutschen Handels und der deutschen Wirtschaft entgegenzukommen, wurde die schon lange verlangte Ermäßigung des Reichsbankdiskonts von 9 auf 8 Prozent beschlossen und der Lombard-Zinssatz von 11 auf 10 Prozent herabgesetzt. Der bisherige Reichsbankdiskont von 9 pCt. bestand seit Februar 1925.

Dinglersche Maschinenfabrik A.-G., Zweibrücken

Der Sanierungsplan genehmigt

Die bei der Rheinischen Creditbank in Mannheim abgehaltene G.-V. hatte den Abschluß und die bereits veröffentlichten Sanierungspläne zu genehmigen. Diese gehen bekanntlich dahin, daß die Gläubiger bis 1. April d. J. voll befriedigt werden, Gläubiger über 1000 R.M. bis 5000 R.M. je die Hälfte ihrer Forderungen am 1. April 1926 und 1. April 1927 erhalten. Die übrigen Gläubiger sollen 40 pCt. ihrer Forderungen in Aktien und 60 pCt. in ab 1931 mit 8 pCt. verzinsbaren Schuldverschreibungen erhalten. Für den freibleibenden Bereich sollen zwei Unterabteilungen mit zusammen 60.000 R.M. für den Zwangsvergleich die nötigen Unterschriften bereits gestellt. Das Aktienkapital wird unter Streichung der Borrats- und Vorzugsaktien im Verhältnis 8:1 auf 375.000 R.M. zusammengesetzt und dann in dem Ausmaß erhöht, wie es für obige Durchführung bei Begebung der Aktien an die Gläubiger erforderlich ist. Die Verammlung, in der 35 Aktionäre mit 17.753 Stimmen von Stammaktien und 5 Aktionäre mit 40.000 Stimmen von Vorzugsaktien vertreten waren, hieß den Geschäftsbericht und den Sanierungsplan nach einigen Rückfragen und Erklärungen einstimmig gut.

Die Verwaltung gab der Aufsicht Ausdruck, daß das Werk sich wieder auf den Weg zur Höhe erheben und den besten Stand überwinden haben werde. Es seien eine Anzahl Reformen durchgeführt und trotz der bestehenden Geschäftsaufsicht sei es gelungen, neue Aufträge hereinzubekommen; Verhandlungen wegen weiterer bedeutender Aufträge seien im Gange. Man glaube daher auch den gegenwärtigen Stand der Beamten und Arbeiter halten zu können, wenn sich gleichzeitig auch in der einen oder anderen Abteilung Bestandsmengen notwendig werden würden. Die Verlängerung der Geschäftsaufsicht bis zum 15. Febr. wird beantragt werden. Wie der Vorsitzende, Geheimrat Dr. Kroppen, betonte, ist mit der Annahme des Sanierungsplans, für dessen Zustandekommen der Aufsichtsrat und die Geschäftsaufsicht keine Mühe gescheut haben, die Weiterexistenz des Unternehmens gewährleistet, das, wie wenig andere, unter der Zollschuttmantel des Saargebietes, dann zuerst unter der Mark- und später in seinem Wert wieder unter der Frankensituation, gestanden hat.

Die gesamte Verwaltung (Aufsichtsrat und Vorstand) teute ihr Amt nieder. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurden: Geh. Kommerzienrat Dr. Richard Brosius, Mannheim; Geh. Justizrat, W.D.R. Dr. Albert Japp, Zweibrücken; Oberingenieur Direktor W. Rotenbacher, Wolfingen, Saar; Dr. Fuchs, Direktor der Rheinischen Creditbank, Mannheim; Oberbürgermeister Köllinger, Zweibrücken; Kommerzienrat Hans Weimann, Zweibrücken.

Hafenbaugebühren

Der Paritätsschiffver-Berband „Das et Justitia“ e. V. in Duisburg-Ruhrort hat mit dem Ministerium für Handel- und Gewerbe in Berlin Verhandlungen wegen des Erlasses der Hafenschiffgebühren für die derzeitige Schiffsverkehrsperiode und hat dabei zur Begründung auf die besondere Notlage der westlichen Binnen-Schiffahrt infolge des außerordentlich schlechten Geschäftsganges und Krachensandes im vorangehenden Jahr und auf die zufälligen Schäden erwiesen, die den Betrieben durch das Eis und durch das Hochwasser überdies noch zugefügt worden sind.

Dem Verband wurde von dem zuständigen Referat ausnahmsweise die Ertrags in dem von ihm vorgetragenen Sinne behandelt.

werden soll. Es besteht demnach begründete Aussicht, daß eine entsprechende Entschädigung getroffen und für die dem staatlichen Einfluß Preußens unterliegenden Rheinhöfen das Hafenschiffgeld für die derzeitige Schiffsperiode erlassen wird.

Es ist zu hoffen, daß die Verwaltungen der kommunalen Häfen die Angelegenheit in gleich wohlwollender Weise behandeln und damit der katastrophalen Lage in der westlichen Binnen-Schiffahrt Rechnung tragen.

Am übrigen hat der Verband angeregt, daß die Hafenschiffbestimmungen in formaler Hinsicht Beziehung überprüft werden und zwar namentlich im Hinblick auf eine möglichst einheitliche Regelung im ganzen Rheingebiet und auf eine Beschränkung ihrer Wirksamkeit auf die Fälle, in denen die Fahrzeuge die Häfen lediglich zum Schutz vor Eis und Hochwasser aufsuchen, also sich nicht vorher schon zur Beladung und zur Entladung in den Häfen befanden.

Dr. R.

Verzinsigte Trikotfabriken R. Vollmoeller A.-G., Vöhlingen. Direktor Rudolf Vollmoeller ist, wie aus Stuttgart verlautet, aus dem Vorstand aus internen Gründen ausgeschieden. Das Unternehmen wird in der bisherigen Weise fortgeführt werden.

Eisen- und Stahlwerk Hoesch. Das Reichsgericht hat in letzter Instanz die Klage der Stadt Dortmund gegen das Eisen- und Stahlwerk Hoesch wegen Abgabe von elektrischer Energie an Dritte ebenfalls abgewiesen. Es handelte sich bei dem Streitfall um Belieferung der Maschinenfabrik Deutschland G. m. b. H., die auf Hoeh in Wege der Fusion übergegangen ist.

Hamburger Privatbank A.-G., Hamburg. Die Verwaltung der unter Geschäftsaufsicht stehenden Hamburger Privatbank veranstaltete eine Auktion für die ihr gehörenden Grundstücke und Gebäude. Die Auktion muß als fehlerhaft bezeichnet werden, da auf die zu veräußernden Grundstücke, die mit 1.10 Mill. R.M. veranschlagt worden waren, nur ein einziges Angebot mit 300.000 R.M. gemacht wurde. Eine Realisierungsmöglichkeit der Grundstücke der Bank durch die Auktion ist somit nicht möglich und es ist jetzt wahrscheinlich mit der Eröffnung des Konkursverfahrens zu rechnen.

Personalien. Die Firma Leopold Weiß, Röhren- und Großhandlung, Mannheim, teilt uns mit, daß ihr langjähriger bewährter Mitarbeiter Herr Alfred Sonderer als Teilhaber in die Firma eingetreten ist.

Börsenberichte

Mannheimer Effektenbörse

Weiter fest

Mannheim, 12. Jan. Die Börse war bei lebhaftem Geschäft weiter fest. Bevorzugt waren heute Autowerte, von denen Benz auf 20 und Reckartuliner auf 34 anjagen. Höher notierten ferner wieder Hypothekendarlehen, Webr. Fahr. Röhrlöcher und Germania-Vinoleum. Festverzinsliche Werte gut gehalten. Es notierten: Pfälz. Hypothekendarl. 61, Rhein. Creditbank 80, Rheinische Hypothekendarl. 65, Badische Anilin 114,75, Rhenoania 34, Brauerei Sinner 62, Benz 28, 29,50, Bremer Del 24,50, Webr. Fahr. 30, Dsch. 0,2, Germania-Vinoleum 103, Knorr 48, Mannheimer Gummi 20, Reckartuliner Fahrzeug 34, Röhrlöcher 47,50, Rheinelektro 63, Rheinmühlen 63, Satzwerk Heilmann 73, Rhein. Deutscher Oelfabrik 26, Waag u. Freitag 68, Zuckerfabrik Frankenthal 48, Zucker Waghäusel 42, alte Rheinreise 63, Kriegsanleihe 0,223 1/2.

Frankfurter Wertpapierbörse

Lauschküden bei fester Grundimmung

Frankfurt a. M., 12. Jan. (Drath). Obwohl die Reichsbank heute eine Ermäßigung des Diskonts eintraten ließ, wies die Börse doch nicht mehr die außerordentliche feste Haltung der letzten Tage auf. Die schon gestern stark hervorgeratenen Realisationen wurden heute in noch stärkerer Maße fortgesetzt, doch konnte immer noch verhältnismäßig leicht das herauskommende Material Aufnahme finden. Der bevorstehende Media veranlaßt Blattstellungen und mocht die Spekulation etwas zur Zurückhaltung. Wenn sich trotzdem die Kursabschwächungen nur auf die Montanwerte beschränken und dort kaum 1 pCt. überwiegen, so liegt das darin, daß die Räte immer noch einen sehr beträchtlichen Umfang haben. Besonders für die chemischen Werte ergab sich eine starke Nachfrage, da das Gerücht verbreitet war, daß ein großer Auslandsauftrag vorliege. Elektrowerte unverändert, während Banken sich

am Kleingeldern bessern konnten; hier machte der Verkauf eines Aktienpakets von Dresdner Bank an ein amerikanisches Kontrahent einen guten Eindruck. Scheinbar handelt es sich dabei um Aktien, die die Bank zu Interkontinentalzwecken in den letzten Monaten aufgenommen hatte. Dadurch hat die Dresdner Bank Luft für erst. Restinterkontinental bekommen. Berliner Handelsgesellschaft plus 1,3. Auf dem Kassamarkt blieb die Tendenz weiter fest. Bonitäten des Substitutions erfolgten auch heute wieder größere Käufe. Deutsche Anleihen weiter erhöht. Kriegsanleihe 0,223 1/2. Auch die ausländischen Renten weiter fest, besonders 1902er. Ausen begehrt. Der Grundbriefmarkt war unverändert. Im Freisortmarkt setzte sich die Kurssteigerung fort. Beder Stahl 60, Beder Kohle 43,50, Benz 29, Braum Boveri 50, Entrepries 8,50, Gramag 43, Krügershall 76, Petroleum 60, Wfa 50 und Unterfranken 55.

Berliner Wertpapierbörse

Abkühlungen

Berlin, 12. Jan. (Drath). Der Verlauf der heutigen Börse bereicherte eine gewisse Enttäuschung, weil vielfach bei der nunmehr fast ganz gewordenen Diskontermäßigung der Reichsbank mit einer Fortsetzung der bisherigen Aufwärtsbewegung gerechnet worden war. Wie so oft an der Börse ist aber das Gegenteil eingetreten. Bei einem erheblichen Nachlassen des Geschäftes machte sich eine gewisse Unsicherheit bemerkbar. Die Abkühlungen wurden später allgemeiner, so daß auch die anfänglichen Gewinne kleiner wurden und teilweise verworfen. Dies gilt ziemlich allgemein von Montan- und Industriaktien. Schiffahrtsaktien waren fast durchweg fester und bräuelten nur um Kleinigkeiten ab. Bei Bankaktien waren die Veränderungen unbedeutend. Im Verkauf befandete die Börse auf dem leicht abgedrückten Stande gute Widerstandskraft.

Berliner Devisen

Währung	11	1	12	13	14	15
London	108,81	109,00	108,50	108,50	108,50	108,50
Paris	17,33	17,47	17,37	17,37	17,37	17,37
Brüssel	85,29	85,51	85,20	85,20	85,20	85,20
Amsterdam	80,70	80,90	80,70	80,70	80,70	80,70
Frankfurt	104,87	104,83	104,80	104,80	104,80	104,80
Wien	31,800	31,815	31,800	31,800	31,800	31,800
Sofia	113,28	113,25	113,24	113,24	113,24	113,24
Prag	10,572	10,562	10,565	10,565	10,565	10,565
Trieste	10,945	10,935	10,945	10,945	10,945	10,945
Bombay	20,25	20,25	20,25	20,25	20,25	20,25
Calcutta	4,100	4,100	4,100	4,100	4,100	4,100
Barat	15,04	15,04	15,05	15,05	15,05	15,05
Shanghai	61,03	61,3	61,00	61,20	61,20	61,20
Hankow	20,58	20,72	20,58	20,72	20,72	20,72
Yokohama	1,831	1,835	1,835	1,835	1,835	1,835
Manila	2,23	2,24	2,23	2,24	2,24	2,24
Batavia	0,615	0,617	0,614	0,614	0,614	0,614
Singapore	90,04	90,18	90,03	90,18	90,18	90,18
London	12,615	12,635	12,615	12,635	12,635	12,635
Frankfurt	7,42	7,44	7,41	7,43	7,43	7,43
Wien	5,87	5,89	5,87	5,89	5,89	5,89
Berlin	2,915	2,915	2,905	2,915	2,915	2,915
Paris	5,735	5,735	5,715	5,735	5,735	5,735

Änderung der Schiffahrtskontrolle auf dem Rhein

Mannheim, 11. Jan. Aus Duisburg wird uns gemeldet: Die deutsche Abordnung für Schiffahrtsangelegenheiten im Rheinland erhielt von der ältesten Binnen-Schiffahrtskommission die Mitteilung, daß noch in diesem Monat verschiedene Schiffahrtskontrollposten aufgehoben werden sollen. Der Posten in St. Goar hat seine Tätigkeit heute eingestellt, während der Posten in Rastatt am 20. dieses Monats zurückgezogen wird. Die Kontrollposten am Rhein werden neu geregelt. Im Ringer Abschnitt wird die britische Abteilung die Kontrolle ausüben, während Koblenz, Mainz und Ludwigshafen der französischen Abteilung unterstellt werden.

Berausgeber, Drucker und Verleger: Wendert Dr. Haas, Neue Mannheimer Zeitung, G. m. b. H., Mannheim, E. 6, 2. Druckerei: Ferdinand Dörme.

Verantwortlich für den postlichen Teil: Hans Alfred Meißner; für das Redaktionelle: Dr. Fritz Dammes; für Korrespondenzen und Lokale: Richard Schönfelder; für Druck- und Anzeigen: Hans Müller; für Anzeigen: Hans Müller; für Anzeigen: Hans Müller.

Kurszettel

Alle in und Auslandsanleihen in Prozenten. Die mit T versehenen Werte sind Terminkurs (per medio bzw. ultimo)

Frankfurter Dividenden-Werte.

Bank-Aktien.

Ell. G. Credit	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
----------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Bergwerk-Aktien.

Transport-Aktien.

Industrie-Aktien.

Frankfurt a. M.	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
-----------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Berliner Dividenden-Werte.

Transport-Aktien.

Bank-Aktien.

Industrie-Aktien.

Berlin	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
--------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Berliner Verkehrs-Kurse.

Berliner Festverzinsliche Werte.

a) Reichs- und Staatspapiere.

b) Ausländische Rentenwerte.

Frankfurter Festverzinsliche Werte.

Inländische.

Ausländische.

Aus der Pfalz

Berkehrsverein Ludwigshafen

Ludwigshafen, 11. Jan. In einer dieser Tage abgehaltenen Vorstandssitzung des Verkehrsvereins Ludwigshafen...

beim u.w., die mit der Stadt Ludwigshafen in engem Konnex stehen...

Spener, 12. Jan. Abg. Hildebrand (S.D.P.) schreibt der 'Pfalzer Zeitung': In der Pfalz zahlt die Regierung...

Landau, 7. Jan. Die Zahl der unterstützten Erwerbslosen im Arbeitsamtsbezirk Landau...

Personen aus Mitteln der Erwerbslosenfürsorge unterstützt. Mit einer weiteren Zunahme ist zu rechnen...

Siedelheim, 8. Jan. Der 64jährige betrittene Tagner Christian Deibel von hier geriet am Montag...

Wetternachrichten der Karlsruher Landeswetterwarte

Table with weather data including temperature, wind, and precipitation for various locations like Mannheim, Karlsruhe, and Heidelberg.

Auf der Rückseite des mit seinem Kern über dem Ballon liegenden Hochdruckgebets...

Voraussichtliche Witterung für Mittwoch, bis 12 Uhr nachts: Bessere Abkühlung...

Am Sonntag, den 10 Januar 1926 starb nach langer schwerer Krankheit unsere liebe Schwester, Schwägerin und Tante, Fräulein Käthe Stumpf...

Wir zeigen hiermit an, daß Fräulein Katharina Stumpf heute früh nach langem schweren Leiden sanft entschlafen ist...

Danksagung. Allen Freunden u Bekannten, welche meiner lieben Tochter Lotte Rodies die letzte Ehre erwiesen haben...

Herr Richard Post badischer Kommerzienrat am 11. Januar 1926 verschieden ist. Herr Kommerzienrat Post hat mehr als ein Menschenalter unseren Unternehmungen überaus wertvolle...

Automobile! weiterer Preisabbau. Neue verbesserte Ford-Modelle. Zweisitzer M. 3500.-, Viersitzer 4010.-, Coupe 4750.-...

Inventur-Verkauf! Pelzwaren. Skunks von Mk 97.- an, Wölfe von Mk 78.- an, Füchse, Silber- u Kreuzschakale...

Verkäufe. Fiat 6/21. 4 Sitzer offen in allerbestem Zustande, erdfestes Federzug, günstig zu verkaufen...

Amtliche Bekanntmachungen. In dem Konkursverfahren über den Nachlaß des am 19. Dezember 1924 verstorbenen Kaufmanns Theodor Guimann...

Schlafzimmer. Ichöne bürgerliche Mobille, volle Betten und Lüren extra schwere Qualität. Letztere ist preiswert...

Bett-Damaste. Bedeutend herabgesetzte Preise. C. Speck Wäsche-Spezialhaus G. 1. 7

Christus in Weissagung und Geschichte. Öffentlicher Vortrag. Mittwoch, 13. Januar, abends 8 Uhr. 'Alter Rathsaal'...

'Wiener Restaurant' C. 1, 10/11. Kaufmannsheim. Tel. 7153. Rosen Mittwoch großes Schlachtfest...

Echtes Pfälzer Roggen-Brot. Stets frisch. Hausmacher-Nudeln. Laugen-Brezeln. Drucksachen Industrie...

Savillon Kaiser C. 6, 2 Mannheim C. 6, 2. Samstag, den 16. Januar 1926, ab 8 Uhr abends Ein Märchen-Kosfüm-Fest...

MANNHEIM nur P 4, 1 Planken Strohmart

MANNHEIM nur P 4, 1 Planken Strohmart

Wir bitten höflich auf unsere Firma

Eugen Kentner A.-G.

und auf Hausnummer P 4, 1 zu achten.

Grosser

Inventur-Ausverkauf Gardinen jeder Art

mit bedeutender Preisermäßigung

10-30% Rabatt

Ware mit kleinen Webfehlern und viele Reste besonders billig.

Eugen Kentner A.-G.

Mech. Weberei

Gardinenfabrik

Detail-Verkauf:

Mannheim, P 4, 1, Planken, Strohmart

Spezialität:

Direkter Verkauf eigener Erzeugnisse ohne Zwischenhandel

Spezialität:

Direkter Verkauf eigener Erzeugnisse ohne Zwischenhandel

Mannheim, Karlsruhe, Heilbronn, Ulm, Stuttgart, Frankfurt a. M., Köln, Berlin, Basel

Vermischtes

Schöne Wald- u. Feldjagd in der Nähe Mannheims...

Wer tauscht! 4 Tonnen-Anzuger fast neu, gegen kleinen Opal (Frosch)...

Masken m. schnell u. billig nach jed. Entwurf angefertigt...

Masseuse empfiehlt sich... 419

Speisezimmer eig. beholtes aus: Parkett, Erdboden, Kachelboden...

Schönes Herrenzimmer, Parkett u. Park. 350 M., Kachelboden...

Schöne ledene Maskenkostüme ganz neu, und Tonies billig zu verkaufen...

Angora-Kater zum Toden gesucht. Angebote unter X. H. 37...

Offene Stellen

Widerrückte Markenartikel-Fabrik sucht tüchtigen und gewissen jüngeren Reisenden für Mannheim und Umgebung.

Wir suchen tüchtige Reisende (auch Damen) für Privatkundenbesuch bei höchst. Preis u. tügl. Auszahlung.

Wir suchen tücht. Reisende (auch Damen) für Privatkundenbesuch und tügl. Auszahlung.

Vertreter gesucht, mit der Bekanntheit, die sich in Baden u. Pfalz durch den Verkauf von...

Fräulein in allen Hausarbeiten betand. hat noch einm. Zw. I. der Woche frei.

Herrentiseur erste Kraft, gesucht. 24. Dec. C. 4. 30.

Friseurin Kost und Wohnung im Hause, mit gut bezahl. Angebote unter X. A. 10.

Paiziran für Freitag nachmittags gesucht. Zu erfragen in der Geschäftsstelle.

Alleinmädchen das auch kochen kann, gesucht. Q. 7. 15. parierte.

Jung Schwester 19 Jahre, welches den Haushalt gründlich erlernen möchte.

Jung. Fräulein (Anfängerin) sucht Stellung auf Büro ev. auch als Verkäuferin.

Junges Fräulein aus guter Fam., 19 J., wünscht sich in der letzten Klasse zu veröffentlichen.

Verkäufe Heidelberg Beschlagsnahme-reisereis S261

Landhaus mit groß. Garten in höchster Lage des Rodarales wegen Wegzugs zum Preis von M. 45000.

El. Motoren 5, 4, 3 PS. m. Anlaßer, sowie 1 Handfahrrad und ein Dreirad.

Laden-Einrichtung für Lebensmittelgeschäft, m. Schrankensystem u. arch. Einrichtg.

Badeofen gut erhalten, für Holz od. Kohlenfeuerung zu kaufen gesucht.

Schaufenster-Umbau in sanitär. Anlagen gut erhalten, such. Stellung als Geschäftsführer.

Herrentiseur erste Kraft, gesucht. 24. Dec. C. 4. 30.

Miet-Gesuche Dringend von bestem Ehepaar 3-5 Zimmer-Wohnung gegen Umzugs- oder Infanterievergütung gesucht.

Wohn- u. Schlafzimmer Nähe Friedrichsplatz möglichst mit voller Wochenlohnzahlung, Telefon und Bad.

1 leeres Zimmer und 2 Zimmer für Büro gesucht. An der Geschäftsstelle dieses Blattes.

Laden mit Lagerräumen im Zentrum der Stadt zu mieten gesucht oder Kauf des Hauses bei größerer Anzahlung Vermittlung nicht erwünscht.

Wohnungsauch. Geboten: 3 Zimmer mit Manufaktur. Gebucht: 4-5 Zimmer.

Tausche 4 Zimmer-Wohnung, neu hergerichtet, gegen 3 Zimmer-Wohnung.

Möbl. Zimmer als Büro von Bücher-Kaufmann gesucht.

Zwei leere Zimmer eines für Büro, mögl. parierte, Nähe Haupt- od. Hauptstr.

leeres Zimmer Ja, Wann, viel auf Reisen, sucht.

Herrentiseur erste Kraft, gesucht. 24. Dec. C. 4. 30.

Tausch! 1 Zimmer, Küche, Zell. gegen 1 Zimmer. Angeb. unter V. E. 4.

Heiler Raum ca. 60 qm, für bessere Beschäftigung gesucht.

gut möbliertes Zimmer Nähe Post. Angebote unter V. R. 16.

Schlafzimmer von jung. solid. Herrn zu mieten gesucht.

Schlafzimmer 1 möbliertes Schafzimmer mit 2 Betten u. Wohnschlafzimmer od. Küche.

Möbl. Zimmer als Büro von Bücher-Kaufmann gesucht.

2 kl. Zimmer leer od. teilw. möbl. als Wohn- u. Schlafzimmer.

2 kl. Zimmer für 2 Personen od. Paar zu vermieten.

Heidelberg sehr große Lageräume zentrale Lage z. Hauptstr.

Herrentiseur erste Kraft, gesucht. 24. Dec. C. 4. 30.

Geldverkehr Mk. 1000.- gegen effizient. Sicherheit sofort auf 3 Monate gesucht.

Möbl. Zimmer a. Tennisplatz, Goethestraße 18, parierte Platz zu vermieten.

Möbl. Zimmer sehr schön möbl. Zimmer in best. Quart. für 1 Z.

Möbl. Zimmer 1 od. 2 Betten an sol. Herrn zu vermieten.

Schön. Zimmer einf. möbl. an alleinst. solid. Frau, welche ren. Haushalt verricht.

Schlafstelle zu vermieten. Anfragen H. 4. 11. par.

Keller Lagerraum oder Werkstatt mit Redarthaft, sofort zu vermieten.

2 kl. Zimmer leer od. teilw. möbl. als Wohn- u. Schlafzimmer.

Heirat Kaufmann, 26 Jahre, m. angenehmer Reden, wünscht mit je. solid. u. lebensfähig. Fräulein zu heiraten.

Herrentiseur erste Kraft, gesucht. 24. Dec. C. 4. 30.