



**MARCHIVUM**

MANNHEIMS ARCHIV  
HAUS DER STADTGESCHICHTE  
UND ERINNERUNG



## **MARCHIVUM Druckschriften digital**

### **Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 1926**

400 (31.8.1926) Abend-Ausgabe

[urn:nbn:de:bsz:mh40-231158](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-231158)



# Neue Mannheimer Zeitung

## Mannheimer General-Anzeiger

Verlagspreis: In Mannheim und Umgebung drei Mark monatlich, in den übrigen Orten vier Mark monatlich. Einzelhefte 10 Pfennig. Abonnementpreis für ein Jahr 36 Mark. Inland. Ausland 42 Mark. Die Mannheimer Zeitung ist ein Mitglied der Reichs-Verlags-Anstalt für die Presse. Die Mannheimer Zeitung ist ein Mitglied der Reichs-Verlags-Anstalt für die Presse.

Anzeigenpreise nach Satz. Bei Vorauszahlung pro Linie. Kolonialzeitung für Kolonial-Anzeigen 0,40 Mark. Die Mannheimer Zeitung ist ein Mitglied der Reichs-Verlags-Anstalt für die Presse.

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

### Italiens Opposition in Genf

#### Auf der Suche nach einer Formel

##### Die heutige Vormittags-Sitzung

Genf, 31. Aug. (Von unserem eigenen Vertreter.) Die heutige Vormittags-Sitzung der Kommission, die sich mit dem Antrag Brummageots zu befassen hat, wurde kurz nach 12 Uhr abgeschlossen. Wie verlautet, wurde bis jetzt eine Formel über die Wiederwählbarkeit, Ausschließung nicht ständiger Ratmitglieder noch nicht gefunden. Die Opposition Scialojas verhärtet sich in dem Sinne, daß der Delegierte Italiens den Antrag stellte, einfach zu dem im Mai ausgearbeiteten Rekonstruktionsplan zurückzukehren. Sollte sich dieser Standpunkt Scialojas durchsetzen, so würde neuerdings

eine vollkommene Umgestaltung der Sachlage eintreten. Heute nachmittag werden die Besprechungen geheim fortgesetzt und man nimmt bereits an, daß es dem Prüfungsausschuß nicht möglich sein wird, vor dem Zusammentritt des Völkerbundesrats seine Arbeit zu beenden. Es wird für möglich gehalten, daß sich die leitenden Staatsmänner, die beim Zusammentritt des Völkerbundesrats in Genf anwesend sind, direkt mit der Rekonstruktion des Völkerbundesrats befassen werden. Politische Einflüsse dürften sich soeben geltend machen, um die herrschenden Schwierigkeiten zu lösen.

#### Überall Zweifel und Unzufriedenheit

Genf, 31. August. (Von unserem eigenen Vertreter.) Das Ergebnis der gestrigen Nachmittags-Sitzung drückt sehr auf die Stimmung und umflüstert die allgemeine Lage. Unzufriedenheit und Zweifel bezeugen man überall, es gibt Unheilspredigten und Schwarzseher. In großer Zahl besonders die Polen machen sich durch pessimistische Behauptungen bemerkbar. Einer ihrer Delegierten sagte mir: „Die Generalfrage erweist sich als unlosbar. Wie soll der Völkerbundesrat vorgeschrieben werden, die Wiederwahl an nur nicht permanenten Ratmitgliedern auszusprechen?“ Mit Rücksicht auf den Widerstand gegen die Erziehung neuer ständiger Ratmitglieder der Völkerbundesrat ausgearbeitet und in Berlin angenommen. Er bezeichnet die Grenzen der deutschen Zugeständnisse. Italien, Belgien, Schweden und Polen hätten aus ihrer Vermittlung über die Berliner Vereinbarung der Juristen keinen Hehl gemacht. Am Freitag sprach erklärte Scialoja, daß Mussolini die zwischen Paris, London und Berlin geführten Besprechungen nicht billige und einen Juristenpakt, der ohne Beteiligung Italiens abgeschlossen wurde, ablehne. Der Delegierte Italiens fügte diesen Äußerungen folgendes hinzu: „Man sieht sehr verstanden, an Stelle der „Garantien“ den Ausdruck „Versprechen“ (französisch promesse) zu setzen. Was läßt sich in diesem Falle für Polen tun? So gut wie nichts! Ich zweifle sehr an der Möglichkeit, daß während dieser Session die endgültige Regelung der Ratfrage zustande kommen wird. Deutschlands Eintritt sieht allenthalben sehr düster aus. Die Reihe kommen wird weiß ich nicht. Die herrschende Konstruktion des Völkerbundes ist so schwierig, daß sich ein Ende der Debatte kaum absehen läßt. Schon häufen sich die Anträge, Zusatzartikel, Auslegungen und Kommentare in solchem Maße, daß die Materie unübersichtlich geworden ist.“

Ich hatte ein Gespräch mit dem schwedischen Delegierten Schoeborg, der mir erklärte: „Mein Eingreifen in die gestrige Debatte als Unterstützung Italiens hinzustellen, ist natürlich falsch. Der Antrag Brummageots ist mit dem Standpunkt der skandinavischen Staaten, den status quo im Völkerbundesrat allen Reformen vorzuziehen, unvereinbar. Ich war überzeugt, daß Deutschland mit Frankreich und England eine Vereinbarung traf, von der es von Frankreich wissen mußte, daß sie Schwedens Zustimmung nicht haben werde.“

#### Unterredung mit Delegierten

Genf, 31. August. (Von unserem eigenen Vertreter.) Ich hatte Gelegenheit, nach Schluß der Unterkommisionssitzung mit einem Hauptdelegierten zu sprechen. Von deutscher Seite wurde mir mitgeteilt, daß im Verlaufe der heutigen Sitzung eine Anfrage zwischen den Delegierten nicht zustande kam. Der gefürchtete Streitkomplex ist noch ungeklärt. Die Differenzen, die gestern festgestellt werden konnten, bestehen unverändert fort. Von französischer Seite wird jedoch mitgeteilt, daß im Laufe der heutigen Kommissionssitzung bis auf die Frage der Wiederwählbarkeit und der Abstimmungsmodalitäten eine Einigung in großen Beratungen zustande kam. Heute nachmittag findet die Fortsetzung der Beratungen statt. Der Vertreter Spaniens wählte der heutigen Unterkommisionssitzung nicht bei und ließ mitteilen, daß er an den Arbeiten dieses Ausschusses sich nicht zu beteiligen gedenke. In diesem Sinne wurde er von der Madrider Regierung instruiert.

#### Die Auffassung in Berlin

Berlin, 31. August. (Von unserem Berliner Büro.) Wir haben wiederholt hervorgehoben, daß man in nicht offiziellen Berliner Kreisen die Situation in Genf weniger optimistisch beurteilt, als das bisher an maßgebenden Stellen geschehen ist. Der bisherige Verlauf der Sitzung der Studienkommission ist in diesem Besonderen bis zu einem gewissen Grade recht geben zu lassen. Nach privaten Stimmungsberichten, die aus Genf hierher gelangen, scheint man es Deutschland im Kreise der kleineren Mächte, wie der Tschechoslowakei, Belgien und Schweden, zu erzählen, daß es jetzt mit den Großmächten pat-

in Genf aus den Ergebnissen der letzten Tage, so vor allem den Juristenbesprechungen, an denen sich ja bekanntlich auch Deutschland beteiligt hat, herleiten zu können. Immerhin handelt es sich zunächst doch wohl nur um Vorgesichte, die auf den endgültigen Ausgang der Beratungen vorläufig noch keinen Rückschluß zulassen dürften.

#### Eine Äußerung des Genfer Havasvertreter

In Bezug auf die Aufnahme Deutschlands in den Völkerbund weiß der Genfer Vertreter der Agence Havas zu melden, daß im Laufe der letzten Woche zwischen dem Sekretariat des Völkerbundes einerseits und den Mitgliedsstaaten des Völkerbundes und Deutschland andererseits Verhandlungen stattgefunden hätten, um das Vorgehen bei der Aufnahme Deutschlands in den Völkerbund in allen Einzelheiten zu regeln. Vor allem sei ohne weiteres anerkannt worden, daß Deutschland dem im März angewandten Aufnahmeverfahren, entsprechend der Völkerbundesstatute, nicht nochmals unterzogen werden könne. Da die deutsche Regierung ihren ordnungsgemäßen Aufnahmeantrag nicht zurückgezogen habe, so sei es nicht nötig, daß er neu gestellt werde. Das übliche Verfahren vor der Versammlung habe im Laufe der ordentlichen Ratssitzung stattgefunden. Unter Hinweis auf Briands Worte von der einstweiligen moralischen Aufnahme Deutschlands wird in der Havasmeldung erklärt, daß die Abstimmung der Versammlung zu Gunsten der Aufnahme Deutschlands gleich zu Beginn der Tagung erfolgen müsse. Da die Sitzung am 6. September anfangen wird, so werde die deutsche Delegation wahrscheinlich aufgefordert werden, zwischen dem 5. und 10. September unter den übrigen Delegationen ihren Platz einzunehmen.

#### Die Genfer Abrüstungskonferenz

Im Unterkomitee für allgemeine militärische Fragen und für das Landheer fanden die beiden Wehrsysteme neuerlich zur Debatte, nämlich die allgemeine Wehrpflicht und das Berufsheer. Frankreich war bemüht, nachzuweisen, daß ein Berufsheer einen größeren Kampfwert besitze, als ein Heer der allgemeinen Wehrpflicht, wobei von seinem Vertreter auf die intensivere Ausbildung und auf die Möglichkeit der Gobre-Bildung hingewiesen wurde. Die Staaten mit Berufsheeren, Amerika, England und Deutschland, widersprachen der französischen Auffassung und erklärten, die Armeen der allgemeinen Wehrpflicht, die sofort bei Kriegsausbruch die gesamte Volkstruppe in den Kriegsdienst stellen könne, als die weitaus härtere Form der Wehrmacht.

In der Frage der Luftabrüstung drang der Standpunkt durch, daß der Entwicklung der Handelsluftfahrt keine Hemmnisse auferlegt werden sollen, daß der militärische Wert jedoch bei den abzuschließenden Abkommen über die Abrüstung in Betracht gezogen werden müsse.

#### Poincaré gegen Briand

Die Poincaré nahestehende Pariser Presse ergeht sich durchwegs in kritischen Ausführungen über die Außenpolitik Briands und ist der Meinung, daß die spanische Forderung auf Tanager dem Völkerbund so viel zu schaffen machen werde, daß es wieder zu einer Vertagung der Aufnahme Deutschlands kommen könnte. Wollte Briand das vermeiden, dann müsse er neue Zugeständnisse machen und Frankreich werde letzten Endes in Genf der Zähler sein. Das „Journal“ hebt alle Vorfälle der letzten Zeit, die gegen Deutschland sprechen könnten, hervor und stellt die neuen Entwaffnungsversprechungen als noch nicht erfüllt hin und betont die Nichtverantwortung der Räte der Völkerbundeskonferenz durch Deutschland. Den deutsch-russischen Vertrag bezeichnet das Blatt als „Attentat gegen den Völkerbund“. Der „Avenir“ verleiht sich zu der Behauptung, daß Deutschland Spanien dazu gedrängt habe, die Tanager-Forderung zu erheben. Deutschland reflektiere immer noch auf Marokko. Zu diesem Zweck unterhalte es dort immer noch geheime Agenten. Deutschland verleihe, durch Spanien den Völkerbund zu Boden zu drücken.

#### Die Lage in Spanien

Nach den aus Madrid vorliegenden Meldungen verlautet gerüchteleise, daß General Primo de Rivera sich mit der Absicht trage, seine Amtsgeschäfte niederzulegen. Die von Frankreich kommenden Zeitungen werden größtenteils von der Pollai-Verhinderung, was darauf hindeutet, daß irgend etwas im Gange ist. Der Widerstand der Aristokraten gegen die Ungerechtigkeiten bei Beförderungen dauert an. Man glaubt, daß sie heute dem Diktator ein Protestschreiben überreichen werden. Nach offiziellen Ausführungen sei die Lage im Lande durchaus normal und ruhig und die unglücklichen Gerüchte seien höchst übertrieben.

#### Frankreich-Schweizerische Rheinsperren-Abkommen

Das „B. L.“ meldet aus Paris, daß nach dort vorliegenden Berner Meldungen am 27. August Motia für die Schweiz und der französische Gesandte Henneff ein Abkommen über die Rheinsperren bei Kembs unterzeichnet haben. Die genannte Rheinsperre bei Kembs soll den Bau des von Frankreich geplanten Rheinschiffkanals einleiten, dessen Inangriffnahme allerdings noch in weiter Ferne liegt. Als Gegenprojekt gegen diesen Plan Frankreichs besteht der Plan der Rheinregulierung. Beide Pläne sind von der Internationalen Rheinkommission als zulässig bezeichnet worden.

Abschließ der internationalen Telegraphenkonferenz. Die internationale Telegraphenkonferenz in Corning wurde nach einmonatiger Dauer geschlossen. Die Beratungen galten hauptsächlich der Vereinfachung des Telegraphenalphabets.

### Wie Rußland Asien aufgab

#### Von Graf E. v. Jedtwitz

Als im März 1924 und Januar 1925 die Verträge zwischen Rußland, China und Japan unterzeichnet wurden, schien sich in der Weltpolitik eine neue Mächtegruppierung vorzubereiten, die der Kräfteverteilung von 1919 ein Ende machen konnte. In Europa war nach der Zerstückung des alten Gleichgewichtes der Mächte als einzige wirkliche Großmacht nur England übriggeblieben, das sich nach Beendigung des Krieges anstrebte, mit der zweiten Weltmacht, Amerika, sich in die Herrschaft der Erde, namentlich aber Asiens zu teilen, wo die Ereignisse von 1917/18 das große Vakuum geschaffen hatten, in dem das Land der aufgehenden Sonne, der russische Bolschewismus und der Freiheitsdrang der vorder- und ostasiatischen Völker um die Vorherrschaft rangen. Ihnen allen aber war die Abneigung gegen die europäischen Mächte gemeinsam und der Wunsch, diese baldigst womöglich aus ganz Asien zu verdrängen. Und weil Völker nichts mehr einigt als gemeinsame Not und gemeinsamer Haß, mußte diese Lage notwendig zu einer Annäherung der asiatischen Völker an Rußland, den alten Gegner Englands, führen und zu einem Versuch, diese ungeheuren Kräfte gegen Europa zu einigen.

Könnte dieser Versuch gelingen? Die Bedingungen dafür waren damals selten günstig, günstiger jedenfalls als seit vielen Jahrhunderten. Die asiatischen Völker, denen schon der russisch-japanische Krieg den Glauben an die westliche Überlegenheit genommen hatte, waren während des Krieges der europäischen Vormundschaft entwichen. Einst die Diener des Westens, wurden sie damals seine Helfer und getreuen Schüler, die er nicht nur im Gebrauch seiner modernsten Kampfmaschinen unterwies, sondern auch in den angewandten Wissenschaften, in Industrie, Handel und Verkehr. Heute kennen sie dies alles, sie kennen die schwachen Seiten der europäischen Politik und Wirtschaft und wissen, auf welchem Wege sie ihr Ziel am raschesten und sichersten erreichen. Man mag es bedauern, daß nun auch Asien maschinenmäßig geworden ist, doch vermag dies nichts an der Tatsache zu ändern, daß die Türken, Indier, Chinesen u. a. sich nur von der raschen Industrialisierung ihrer Länder die Befreiung von dem Druck der verhassten Fremden erwarten, weil sie wissen, daß das alte Europa dann außerstande ist, ihrem Freiheitsdrange zu wehren, wenn dieser sich heute oder morgen Bahn bricht und den Kampf aufnimmt gegen die alte Welt unter Führung einer starken, von Europa unabhängigen Macht. Wo solche Kräfte nach Lage der Dinge nur Rußland in Frage kommen, das den Sturz der bestehenden Ordnung in Europa auf seine Fahnen geschrieben hat, das von demselben Haß gegen die europäischen Staaten befeuert ist wie die asiatischen Völker und daher deren Feindschaft sucht in dem Glauben, daß die Millionenmassen der Bolschewisten im Osten jetzt eine leichte Beute des Bolschewismus und später seine Bundesgenossen werden würden im Kampfe gegen Europa.

An diesen Plänen hielt die russische Politik fest, seit ihre Bemühungen, die rote Revolution nach dem Westen zu tragen, an dem Widerstand der alten europäischen Kulturvölker gescheitert waren und verfolgte vor allem ihr erstes Ziel, die Bolschewisierung Asiens, mit einer Hartnäckigkeit, die ihr zum Verhängnis werden sollte. Gewiß war für die Moskauer Machthaber die Verdrängung außerordentlich groß, die Dinge im Osten so zu sehen, wie sie sich sehen wollten. In der Türkei hatte ein enttäuschtes, aber nicht entmutigtes Volk der rettenden Hand, die es aus seiner traurigen Lage befreien sollte. Die Mächte hatten das alte Osmanentum zerstört, keiner besten Prognosen beraubt und dem Rest einen verächtlichen Frieden auferlegt. Wohl gelang es, durch den Sieg über die Griechen einen Teil des verlorenen Kalifat zu retten, doch Kemal Pascha konnte — und wollte — dem Volke das verlorenen Kalifat nicht erlegen und keine Resurrexion erzeigte im Volke nur Unzufriedenheit und Unruhe. Darauf baute Moskau bei seinen Bestrebungen in der Türkei — und erkannte zu spät, daß der nationale Lebenswille eines gesunden Volkes stets härter ist als innere Gegensätze und ein von außen ausgeübter Druck, eine Nation immer nur stärker zusammenschweißt in der Hand eines entschlossenen Führers. Ähnliche Erfahrungen machte man in Indien, dessen Völker dank ihrer religiösen und sozialen Struktur für die bolschewistische Weltbeglückung so ungeeignet wie nur möglich sind und heute nur ein Ziel kennen: Erhaltung des inneren Friedens um jeden Preis als unerlässliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Erhaltung des Landes, die allein die Befreiung von der britischen Herrschaft bringen kann. So blieben die russischen Bemühungen auch dort erfolglos und Moskau war klug genug, in dem Abkommen mit England auf die Fortsetzung der unruhigen Propaganda in Indien zu verzichten, d. h. sich mit den Sympathien zu begnügen, die Rußland als Gegner Großbritanniens in Indien genießt.

Der alte Gegensatz zwischen England und Rußland war es auch, der den Sowjetdiplomaten die Türen der Kabinette von Peking und Tokio öffnete. Ostasien hoffte auf Rußland, den einzigen Gegner. Treppchenweise der Weltgeschichte: der Friede von Portsmouth, der Rußland Korea, Port Arthur und die Mandchurien kostete, begründete zugleich die Vormachtstellung Rußlands in Ostasien, dessen Völker die japanischen Stege aus ihrem tauferjährigen Schlummer geweckt hatten. Seit diese den Glauben an die Unbesiegbareit der weißen Rasse verloren und das Vertrauen auf die eigene Kraft wiedergewonnen, gibt es in Ostasien, glimmt das Feuer dort unter der Asche fort, stets bereit, zu verheerendem Brande auszubrechen. Es war kein Zufall, daß der Weltkrieg nicht von Ostasien seinen Ausgang nahm. Die gelben Völker, der Überlegenheit der europäischen Technik und Finanzkraft wohl bewußt, warteten. Sie blieben still, als Europa sich in fünfjährigen, selbstmörderischen Kämpfe zerlegte, sie schweigend, als fünf Großmächte erschöpft darniederlagen — und lernten daraus, was ihnen noch fehlt zur Verwirklichung ihrer nationalen Bestrebungen: moderne Maschinen und Fabriken, eine hochentwickelte Industrie, machtschaffendes Kapital, kurz, europäische Kultur. Um dies alles zu erringen, brauchte Ostasien Ruhe nach innen und außen und diese konnte nur durch Anlehnung an eine für England unangreifbare Großmacht erreicht werden, die, in Ostasien nicht interessiert, dort keine selbstständigen Zwecke verfolgte. Deutschland war ohnmächtig, Japan rasch gewachsene Macht durch die Amerikas gebunden, Wuchern waren die Augen Ostasiens auf Rußland gerichtet, das, nachdem es auf die Verwirklichung der machtpolitischen Träume des Jarentums verzichtet hatte, zur Führung der asiatischen Völker geradezu prädestiniert schien.

Was mußte die Sowjetregierung mit dem ungeheuren mara-



See, dem Mittelmeer und dem Stillen Ozean einen gewaltigen Rückschlag schufen — aber das Verdrüßliche war ihr nur Mittel zum Zweck, ein Weg zur Volksempfängerung. Wohl vollbrachte die russische Politik in Belgien, Lofon, Angola und anderen Plätzen anerkannter Leistungen, doch die bolschewistische Propaganda geriet nicht nur das, was die Diplomaten jetzt geschaffen haben, sondern auch das gesamte Ansehen Russlands in Wien, dessen Wälder bald erkannten, daß es der Moskauer Politik nur darauf ankam, dem kommunistischen Gedanken in ihren Ländern Eingang zu verschaffen und diesem Streben alles andere untergeordnet wurde, nicht zuletzt auch das, was für die asiatischen Völker das Wichtigste war und blieb: die Förderung ihrer politischen und wirtschaftlichen Freiheitsbestrebungen. Eine klare, nähere Bezeichnung der gegebenen Verhältnisse hätte der Sowjetregierung sagen müssen, daß ihre Propaganda in Wien schon deshalb unannehmbar war, weil Japan, das seinen Industrialisierungsprozess fast beendet hat, wie China, das in dem raschen Ausbau seiner Wirtschaft die einzige Möglichkeit einer baldigen politischen Befreiung sieht und die Türkei, deren Renner die Selbständigkeit des Landes ebenfalls nur durch rasche Europäisierung erhalten zu können glauben, eben noch dem Streben, was der Bolschewismus verdammt und jede Stärkung des sozialen Friedens unter allen Umständen verhindern müssen, die günstig ist, die Einigkeit der Nation und die Stellung der Regierung zu erschüttern und die angestrebte und mit allen Mitteln geförderte Industrialisierung des Landes zu hemmen. Rußland aber fuhr fort, marxistische Ideen in die asiatischen Arbeitermassen zu tragen und in Ostasien gegen die fremden Mächte zu arbeiten, obgleich es wußte, daß innere und äußere Krisen seinen Freunden nur Schaden können. Sobald diese sahen, daß die Verbindung mit Moskau ihnen nur Schaden, keinen Nutzen bringt, war das Risiko der russischen Politik in Wien befehl. Belgien wandte sich wieder von Rußland ab, Spanien suchte nach Beendigung des Bezugs eine Verständigung mit England, Japan und die Türkei sehen den russischen Bestrebungen in Asien heute nicht weniger mißtrauisch gegenüber als zu Anfang unseres Jahrhunderts. Zu derselben Zeit, als in Polen Pilsudski, Rußlands erbitterter Gegner, zur Herrschaft gelangte, erfolgte im Moskauer Vertrag die endgültige Option der Türkei für England, kam es im Fernen Osten zur ersten Krise zwischen Rußland, China und Japan.

Seitdem hat sich der russische Außenpolitik eine merkwürdige Unfähigkeit bemächtigt. Die Erschütterung der Stellung Pilsudskis, des für Sowjetrußland fast unerlässlichen Außenministers, die ständigen Beratungen in Moskau und die Rückkehr der Sowjetbotschafter zeigen, daß man im fremden Lande nicht mehr einen Ausweg aus der gegenwärtigen Lage zu finden und eine völlige Isolierung Rußlands zu verhindern. Wird die russische Außenpolitik nun eine Neuorientierung vornehmen oder die benutzten Hebel in jeder Kleinarbeit, in der Wirtschaft, ein jedes Hebel war, wieder gutzumachen suchen? Das ist die Frage, die für uns nicht minder von Bedeutung ist wie für die Moskauer der Sowjetunion, deren Ausblick für die unaussprechliche Auseinandersetzung mit England sich in den letzten Monaten unmerklich verschlechtert haben.

**Vorstandssitzung der Volkspartei**

□ Berlin, 31. August. (Von unserem Berliner Büro.) Der Parteivorstand der Deutschen Volkspartei tritt heute nachmittags in Berlin zu einer Sitzung zusammen, um sich mit dem politischen Problem zu befassen. Das Referat über die außenpolitische Lage erörtert Reichsaussenminister Dr. Stresemann. Auch die Frage einer Erweiterung der Regierungskoalition dürfte bei den heutigen Besprechungen eine Rolle spielen.

**Der Kampf gegen Seevering**

□ Berlin, 31. Aug. (Von unserem Berliner Büro.) Ein Rechtskammer hat die Behauptung ausgesprochen, daß bei dem Besprechen des Falles Seevering auch eine Stellungnahme der Reichsregierung notwendig sei. Einige Minister sollen sogar eine abfällige Kritik an dem Verhalten des preussischen Innenministers geübt haben. Wie wir an zuständiger Stelle hören, ist weder eine Stellungnahme zu Seeverings Verhalten durch die Regierung und natürlich noch viel weniger eine abfällige Kritik erfolgt.

**Jungdo und Politik**

□ Berlin, 31. August. (Von unserem Berliner Büro.) In einem Rundschreiben an die sächsischen Ordensbrüder weist der Großkomtur des Jungdeutschen Ordens in Sachsen Herr v. Tschammer die Hände mit, die ihn zum Austritt bewegen haben. Den letzten Anstoß zu keinem Entschluß habe die gegenwärtige Auffassung über die Sammelbewegung für die Landtags- und Kommunalwahlen in Sachsen gegeben. Während der Hochzeiter des Jungdo, Wahren, diese Sammelbewegung als parteipolitische Manöver ablehnt, sehe er in einem überparteilichen Vorgehen das einzige Mittel, Sachsen vor dem sozialistisch-kommunistischen Radikalismus zu bewahren.

\* Pilsudski Generalspizor der Armee. Der polnische Staatspräsident unterschreibt die Verordnung, die Marschall Pilsudski zum Generalspizor der Armee ernannt. Das Dekret ist vom Ministerpräsidenten und von Pilsudski selbst in seiner Eigenschaft als Kriegsminister gegenzeichnet.

**Die Kethel-Ausstellung der Berliner Nationalgalerie**

(Von unserem Sonderberichterstatter.)

Als Alfred Kethels Geist im sechsunddreißigsten Jahre seines Lebens in unheilbarer Krankheit versank, ging für die deutsche Kunst der damaligen Zeit das betrübliche Ereignis geschehen, daß eine große Hoffnung verloren. Das Leben der Kunstwelt nach dieser als jene Zeit es vermochte: daß Kethels Begabung reich genug war, die Hölzermalerei, die seine Zeit mit Vorliebe und Energie betonte, mit immerhin großen und dauerhaften Qualitäten zu erfüllen.

Wir sind — was wohl einen Heiteren, aber einsichtigen Kreis anlangt — immerhin heute soweit ungeschult, daß uns jene Historienbilder aus dem vergangenen Jahrhundert archaischer als sinnlos und leere Tropfen erscheinen, unmöglich schon deshalb, weil sie die bestmöglichen inneren Widersprüche zu vereinen suchten. Historie soll getreulich im Bilde dargestellt werden, dies aber in der unkontrollierbaren Auffassung einer ganz anderen Zeit, deren Rhythmus und Gemütsverhältnisse nicht mehr mit dem der Theatergötter übereinstimmen wurden. Künstlerisch betrachtet, müssen diese Bilder, denen — bei aller Anerkennung der Wichtigkeit eines dargebotenen historischen oder politischen Geschehens — der ewige Wert fehlt, ebenfalls nicht zum kleinsten Teil als völlig unregelmäßig betrachtet werden, da sie weder formal noch farblich ausreichen, um als Gemälde eigenständig zu wirken, zumal aber auch Aufgaben zu lösen, die sich nur höchstenfalls in der Illustration möglich erweisen.

Alfred Kethel hat nun das Historienbild mit einem Sinn erfüllt, der den landläufigen theatralischen Historienmalern seiner Zeit abgeht. Er ist nicht nur im Sinnungsgehalt reicher und dadurch natürlicher. Er hat die glückliche Gabe, formlos-herlich wirksam zu sein und seinen Gemälden Werte zu sichern, die nicht allein vom Inhalt abhängen sind. Wohl wird der Ernst seiner Stimmung aus dem religiösen Gefühl dem Historienbild zugeführt. Es ist ein Erbe aus neoplatonischem Gedankenkreis, dem er durch die Freundlichkeit mit Welt immer nahe blieb. In ihm noch, wenn er auch selbst den Nazarenern gegenüber sich zu härterer Individualität und stärkerer Ausdruckskraft durchdrang oder diese ihm — besser gesagt — von einem göttlichen Gesicht als selbstverständliche Gaben in die Hände gelegt waren.

Die Nationalgalerie in Berlin hat jetzt eine Ausstellung von Werken Kethels eröffnet, die nach verschiedenen Richtungen wertvoll und aufschlußreich sein wird. Abgesehen von der hervorragenden Erkenntnis des Werkes und der Überlegenheit der Kunst Kethels im Umkreise des ihm gleichgerichteten Kunstschaffens

**Die Berner Kirchenkonferenz**

Der zur Zeit in Bern tagende Fortschrittsausschuß der Evangelischen Weltkirchenkonferenz hat in seiner gestrigen Vollversammlung eine Entschließung gefaßt, als Antwort auf den Brief der deutschen Delegation vom 20. August 1920, der die Kriegsschuldfrage aufstellte. In dem Brief war zum Ausdruck gekommen, daß eine Klärung der Kriegsschuldfrage eine moralische Aufgabe ersten Ranges sei. Der Fortschrittsausschuß nimmt dazu Stellung und erklärt, daß die Klärung vor dem gegebenen Rande vor die Regierungen wie die einzelnen Persönlichkeiten zu besetzen habe, daß unmöglich durch Krieg festgesetzt werden kann, was Recht ist, daß politische Klärungen durch nicht mit Notwendigkeit geeignet sind, ein endgültiges moralisches Urteil zu fällen, daß ein jedes erzwungene Bekenntnis, wo immer es auch abgelegt sein mag, moralisch wertlos und religiös nutzlos ist. Der Fortschrittsausschuß erklärt es als geboten, daß durch jedes nur mögliche Mittel der Fortschritt ohne jede Zurückhaltung die gesamten Fragen der Verantwortung für den Kriegsausbruch und für die Kriegsführung angeklärt werden, damit auf die Ereignisse selbst ein solches Licht falle, das ohne allgemeine Übereinstimmung erreicht werden kann.

**Bulgarisch-griechische Handelsvertragsverhandlungen**

Die griechische Regierung hat an das bulgarische Außenministerium den Entwurf eines Handelsvertrages geschickt und dabei die Versicherung gegeben, daß die griechische Außenpolitik durch die jüngsten Vorkommnisse keine Beeinträchtigung erfahren werde. Man könne daher sofort in Verhandlungen eintreten. Wie aus Sofia gemeldet wird, ist bereits eine Sonderkommission für die Verhandlungen mit Griechenland ernannt worden. Auch die griechisch-türkischen Verhandlungen werden wieder aufgenommen werden. Zu diesem Zweck ist eine Konferenz der Delegierten beider Staaten vorgesehen.

**Unruhen in Macao**

Die portugiesische Regierung hat die sofortige Entsendung des Kreuzers „Admiral“ und eines Begleitschiffes mit Truppen, Artillerie, Flugzeugen und Kriegsmaterial nach Macao befohlen, da infolge der dauernden Zusammenstöße mit sibirischen Truppen die Lage in der Kolonie eine bedeutende Verschärfung erfahren hat. Man hält eine militärische Intervention für unermesslich, falls diese Kämpfe fortbauern, die auf beiden Seiten schon zahlreiche Tote und Verwundete gefordert haben.

**Kleine politische Mitteilungen**

\* Ausbau des Dortmund-Emskanals. Zum Ausbau des Dortmund-Emskanals haben die Industrie- und Handelskammern von Münster, Dortmund und Emden gemeinsam mit dem Schiffahrtsverein für die westdeutschen Kanäle und die Weser eine Eingabe an die Reichsministerien gerichtet, worin ausgeführt wird, daß der einzige Weg, dem Schiffsstand der westdeutschen Erdvermittlung zu begünstigen, der Ausbau des Dortmund-Emskanals nicht mehr entsprechenden Dortmund-Emskanals ist. Falls der Ausbau nicht erfolgt, so würde die westdeutsche Bergbau- und Hüttenindustrie um 30 Jahre zurückgeworfen. Dem Ausbau seien noch vorläufige Berechnung ein Kanalprofil für Käppe bis zu 1800 Tonnen Tragfähigkeit zu Grunde zu legen.

\* Von der Jais-Tagung. Die Tagung der International Traffic Association (Jais) hat, wie wir erfahren, neben der Besprechung innerorganisatorischer Fragen als wichtigstes Ergebnis den Beitritt einer Reihe von Auswandererorganisationen bis her Jais noch nicht angeschlossener Staaten gebracht. Schweden, Dänemark und die deutsch-russische Auswanderergesellschaft Deruloff werden sofort als Jais-Mitglieder aufgenommen, während Finnland, Polen, Ungarn und die Schweiz ihre Aufnahmegehänge für Februar nächsten Jahres in Aussicht gestellt haben, an welchem Termin die nächste Tagung, als deren Sitz Wien gewählt worden ist, stattfinden wird.

\* Stefanandrogen der Vessinger Regierung. In einem Erlass droht die Vessinger Regierung hohe Strafen gegen alle Unruhmacher, Aufwiegler und Journalisten, auch bei kleinsten Vergehen an. Die Regierung schließt in ihrem Erlass ausdrücklich auch diejenigen Russen in der ein, die nicht mehr die Exterritorialität besitzen, also auch die in Ostasien wohnenden Deutschen.

**Barnat und sein Ende**

□ Berlin, 31. Aug. (Von unserem Berliner Büro.) Zu der von russischer Seite verbreiteten Nachricht, daß Julius Barnat von Machen aus, wo er zur Erholung weilt, nach Frankreich geflohen sei, um sich seinen Prozeß zu entziehen, hört das „B. L.“, daß im Gegenteil Barnat nach Berlin zurückgekehrt ist. Die Gerichtsverhandlung gegen ihn wird scheinlich von März 1927 zu erwarten sein.

keiner Zeit, wird auch der Wert der großen Gemälde erneut und dies wohl zum erstenmal beispielhaft verdeutlicht. Die Kartons und den Wächner Fresken zeigen ihre Anfertigung schon in höchster Stückerung. Der sorgfältigen Behandlung geben sorgfältige Bildhauer die Unterlage, während die Einzelbehandlung durch Restauratoren ihre Entwicklung vorliegt. Die möglichst vollständige Jais der Gemälde des Jais in der Jugend meisteilen Künstler — das Offenbaren die erstenmaligen Werte aus den Jaisjahren (das Gemälde Bonifatius des 17-jährigen Modemalers) — erbringt die Bedeutung dieser verdienstvollen, mit aller geistigen wie technischen Sicherheit organisierten Ausstellung.

Kethels Kunst ist mehr noch wie durch die Wächner Fresken durch die graphischen Blätter zum Zientanz vollständig geworden. Das hat keine Ursache in der letzten Verbreitung, die das graphische Werk stift, auch wohl in dem vollständigsten Stoffbereich. Vielmehr aber doch mit in der großen Reifezeit, die wirklich als Ausdruck eines ganz genialen Künstlers in diesen Zeichnungen vor uns steht, eine Feststellung, die sich jedoch nicht als Konzeption an jene Auffassung denken lassen möchte, Kethel sei nur Zeichner und kein Maler gewesen. Denn Aufstehen über „Malerei“ gibt es vergebens, jedenfalls sind auch hierfür Theorien niemals aufzustellen. Wichtiger als alle Feststellungen, in welchem Sinne nun ein Bild gut oder schlecht gemalt ist, ist die Frage nach seiner Wirklichkeit und seiner Überzeugungstrakt. Und in dieser Richtung gewinnen wir auch aus den Wächner Fresken ein ungewöhnliches Bestätigung.

Die Ausstellung in der Nationalgalerie unterstützt ein Ministerialrat, dem Edward v. Bensmann ein feinfühliges und urteilvolles Vorwort geschrieben hat.

**Theater und Musik**

□ John Galsworthys neues Stück. Das neue Drama John Galsworthys, des erfolgreichen englischen Dichters, dessen Stücke auch in Deutschland viel gespielt werden, trägt den Titel „Die Klucht“ und wird in dieser Woche im Hamburger Ambassadors-Theater seine Erstaufführung erleben. Auch in diesem Stück eröffnet der Autor eine weite Ausblicke auf Probleme, die mehr als einmal die Öffentlichkeit beschäftigt haben. Galsworthy liebt es ja, die Bühne zur Erörterung aktueller Lebensfragen zu benutzen, und es scheint, daß er diesmal die Frage nach blinder Sittlichkeit als leitend und den Kern aus dem Publikum zur Stellungnahme nach demselben gestaltet hat. Was die Spannung der Handlung betrifft, so ist diese hier nicht minder scharf herausgearbeitet als in Galsworthys „Credulität“, ein Stück, das nach allgemeiner Ansicht weitaus das beste von ihm ist, das englische Gesellschaftsleben seitdem als reformieren hat. Die erste Szene der „Klucht“ spielt auf Rastplatz in Londoner Hyde-Park. Ein Mann, der mit einer Frau ins Gespräch gekommen ist, wird dadurch in eine

**Lezte Meldungen**

Heidelberger Chronik

kr. Heidelberg, 31. August. (Eigener Bericht). Gestern nachmittag registrierte der Seismograph der Landesherberge auf dem Königstuhl ein Erdbeben in einer Herdenfernung von 2000 Kilometer. Die ersten Wellen kamen 11 Uhr 41 Minuten 54 Sek., die zweiten Wellen 12 Uhr 44 Minuten 59 Sek., die letzten Wellen 12 Uhr 47 Minuten, 3 Sek., das Maximum fiel auf 12 Uhr 47 Min. 53 Sekunden. Die Bewegung erfolgte gegen 1.30. Uhr.

Die allfälligen Messungen sind dieser Tage am Detektor reichhaltig vorgenommen worden. Die Messungen haben ergeben, daß keine zu irgendwelchen Befürchtungen Anlaß gebende Veränderung in der Lage des Wasserwertes festzustellen sind. Oberbürgermeister Dr. Schmeider hofft bald ein Konkreterierungsmittel zu finden, mit dem der Vermittlung Einhalt geboten werden kann.

**Zugunfälle**

— Frankfurt a. M., 31. Aug. Auf dem hiesigen Hauptbahnhof fuhr eine Lokomotive auf einen umstehenden Sozialwagen auf. Ein an diesen angekuppelter Badwagen entgleiste und stürzte um. Besatzungen kamen nicht zu Schaden.

Auf dem Bahnhof Nieder-Wöllstadt bei Frankfurt a. M. entgleiste die Lokomotive eines ausfahrenden Personenzuges. Nach 1½stündiger Verpölung konnte die Fahrt fortgesetzt werden.

— Halle, 31. Aug. Heute früh entgleiste aus unvollständiger Ursache die Maschine des D-Zuges Stuttgart-Berlin bei Unterstadt in der Nähe von Saalfeld. Der Unfall verlief ohne besondere Schäden. Der D-Zug konnte nach einhalbstündiger Verpölung die Fahrt fortsetzen.

— Fichtelberg (Oberfranken), 31. Aug. Der mittlere in Neustadt abgemangene Personenzug nach Fichtelberg entgleiste kurz vor der Station Unterfrank in der Maschine sowie den folgenden zwei Badwagen und drei Personenzügen. Die Lokomotive sowie Ausnahme eines Reisenden, der eine harte Verletzung am Arm erlitt, kamen mit leichten Verletzungen davon. Von Materialschaden war ein Hilfszug an der Unfallstelle einströfen. Der Materialschaden ist ziemlich bedeutend. Die Ursache der Entgleisung konnte noch nicht festgestellt werden.

**Schwere Bluttat**

— München, 31. Aug. Auf der Kohleninsel ereignete sich am Montagabend eine schwere Bluttat. Eine Köchin wurde von einem Mann, anscheinend ihrem Liebhaber, durch einen Stich in den Bauch schwer verletzt. Als der Täter von einem Schutzmännchen verfolgt wurde, stürzte er der Treppe hinunter und schlug sich über das Geländer ins Wasser und ertrank.

**Ein neues Großflugzeug**

— Berlin, 31. August. In den letzten Tagen wurde auf dem Staatsflugplatz ein neues Großflugzeug namens „Roland“ entworfen. Der Entwerfer hat eine Spannweite von 26 Metern und ist mit 3 BMW-Motoren von je 230 PS. ausgestattet. Die Maschine nimmt 10 Fluggäste auf. Die Geschwindigkeit beträgt ungefähr 190 Stundenkilometer.

**Zur Magdeburger Mordaffäre**

□ Berlin, 31. August. (Von unserem Berliner Büro.) Nach Mitteilungen der Staatsanwaltschaft in Magdeburg wird der Mordprozess Schöber in der Mitte September beginnenden Hauptverhandlungsperiode nicht mehr zur Verhandlung kommen. Als Grund wird angegeben, daß die Akten höheren Instanzen zugewiesen worden sind.

**Ein Wiebelssturm in Oberschlesien**

— Oppeln, 30. August. Ein heftiger Wiebelssturm mit großen Hagelbölen und Wolkenschlag hat in den Gegenden der Provinz Oberschlesien, namentlich um Oppeln und Kofel einen gewaltigen Materialschaden verursacht. Verderb sind auch einige Menschenleben zu beklagen. In zahlreichen Orten rief der Sturm die Dächer von den Häusern, gesprengte Baumstämme und Telegraphenmasten. Mehrere auf Geleisen stehende Waggons wurden durch den Wind in Bewegung gesetzt.

**Ein dreifler Bankraub — Der Polizist steht Schmirer**

— Wetzlar, 31. Aug. Gestern nachmittags wurde auf dem Bankgeschäft Lohmann durch einen Polizist ein einseitiger und zwei Räuber ein Überfall ausgeführt, bei dem 8000 Mark geraubt wurden. Der Wachmeister stand während des Überfalls vor dem Geschäft in voller Uniform Schmirer. Bei der Flucht kam es zwischen den Verbrechern und den Verfolgern zu einem Feuergefecht. Zwei Verfolger wurden dabei getötet, während einer der Räuber so schwer verletzt wurde, daß er im Krankenhaus starb. Der Polizeiwachmeister und der eine Täter entkamen.

Auseinandersehen mit einem patrouillierenden Schutzmännchen vermittelte, der die Frau beschuldigt, auf dem Männerlande bewachen zu sein. Obgleich der Mann versichert, daß er die Frau anerkennt, habe, und daß sie deshalb nicht schuldig sei, beharrt der Schutzmännchen auf der Festnahme des Mädchens. Von Wachen von dem Hauptbahnhof, in deren Verlauf der Schutzmännchen von dem Mann, der einen Schlag erhält, der ihn tot niedertrifft. Der Mann, der die Frau eintritt, ist, wird wegen Zeitstrafe um fünf Jahren Gefängnis verurteilt und verurteilt keine Strafe im Gefängnis zu bekommen, aus dem er in einer Nacht, vom Reich beurlaubt wird. „Was wirst du tun, wenn ein aus dem Gefängnis entlassen wird?“, fragte die Frau. „Was wirst du tun?“ Das ist die Frage, die das Mädchen mit einem Publikum unterbreitet. Er führt den Mädchen zunächst mit einem Richter zusammen, der bei der Gerichtsverhandlung mitwirkte, hat, und der den Strahlens erblüht, während er in einem Hof ansetzt. Er stellt sich, als ob er nichts erleben habe und läßt ihn laufen. Die Mädchen lacht dann in einem Haus unterkunft und läßt sich von Frauen zu erkennen, die infolgedessen in bester Strafe stehen, die den Entkommenen ausliefern sollen oder nicht. Sober steht sie in einem Raum, in dessen Haus er Aufkündigung hat, vor die alte Frau gestellt. Schließlich wird auch die Mädchen zur Entschuldigungsfrage herangezogen. Der Strahlens betritt eine Kirche und bietet dem Wächter Geleit, um seinen Blick und menschlichem Ansehen eine Entscheidung zu suchen. Die Lösung des Konflikts ist überaus oansen Verlauf der Handlung wird die Verlobung des Mädchens mit der Tochter, die verlobten Geliebten kommen näher und näher, und das Publikum ist unter dem Druck der Spannung zu ermuntern, für die Verlobung oder das erlöste Bild Partei zu ergreifen und sich zu entscheiden, ob es auf die Seite des Vaters oder die des menschlichen Mitgeföhls treten sollen.

**Wörterbuch**

Von H. D. Weber.

Die Distillation: die Tarnlappe der Hochschneider. Der Reiz: ein himmlisches „Gedicht“, das man trauer lassen muß. Die Freiheit: die Ketten, an die man sich so gemöhnte, daß man sie nicht mehr fühlt. Der Mensch: das einzige Säugetier, das Vernunft hat, ohne sie allgemein zu gebrauchen zu können. Der Vater: ein Präparat, mit dem sich Frauen etwas machen, an das nur Frauen glauben. Der Wimpernschlag: der Beweis, daß Frauen nicht nur an den Wimpern sind. Der Fitt: das Spiel der Aider ohne Worte.



Städtische Nachrichten

September

Der neunte Monat des Jahres gibt seine Bittkarte ab. Wir haben ihn als den Herbstmonat willkommen. In Körners „Monatszeiten“ heißt es: „Zu Septembers Frist die reifere Kraft des Lebens begrüßt, die Natur hat die erste Weibe empfangen; da ist nicht mehr das eitle Frängen, gediegener Wert und stiller Schein tritt mit beschwener Klarheit herein.“ Die Astronomen haben genau festgestellt, daß am 23. September, vormittags 11 Uhr, die Sonne in das Zeichen der Waage tritt, was also in Verbindung mit Tag- und Nachtgleich der hochsozialen Anfang des Herbstes bedeutet. Waage er mild und freundlich sein, der vielbefangene Herbst, möchte er einigermaßen erlesen und gutmachen, was der Sommer nicht brachte oder doch nur knapp und spärlich. Die Mittelmeerländer brauchen und lieben nun einmal eine gute Portion Wärme und Sonnenschein. Vom Herbstmonat erwarten wir noch manchen Goldschimmer für die Landschaft. Der frohe Wanderer will nicht enttäuscht sein, wenn er gerade jetzt nach freien und weiten Höhen mit klarer Fernsicht strebt. Man freut sich auf ein buntes, eigen reizvolles Gemälde im Garten und Wald. Hier kann der Herbst zum unübertroffenen Künstler werden.

Und das tolle, volle Reizen letzter Früchte. Der September bringt die Obstzeit in vollen Gang. Daneben wollen wir nicht der schlagenden Kartoffel vergessen. Mühsam wird sie ausgebuddelt von der schweißgebadeten, aber die raffende Maschine wirft sie heraus. Sie ist dann ein Hauptgericht des kleinen Mannes. Der Landmann bekommt noch keine Ruhe. Er rüstet zur Herbstbestellung. Den Acker und nieder gleiten Pflüge, von kalten Däsen schlingend schwer gezogen. Die Furchen schlagen ihre schwarzen Bogen.“ Wenn da die Sonne blinzelt, so weben und schweben wohl auch jene wunderlichen Herbst- und Wärensäden, die man nicht los wird, auch wenn die Hand immerfort dagegen wehrt und schlägt. Herbstfäden des menschlichen Lebens... Vergänglichkeitszeichen... Wehmuts-Himmung... Es geht auf Michalis zu. Da verlangt das nächste Wägenfest auch so mancherlei. Umzug — dieses Kultur-geheimnis, aber es geht eben oft nicht anders. Stellenwechsel — hollend zum Glück für alle, die in diesem Punkte wollen oder müssen. Große Quartalswende in Sicht; sie rückt und drängt z. B. auch mit menschlichen Sorgen und Problemen; es geht u. a. schon eine Lösung von öffentlichen Eigenheiten und vielerlei zum mindesten von unseren Nachbarn. Der ganze September gehört mit in die langen schönen Hochschulfreien. Wo mag Bruder Studia jetzt weilen? Auch die Vergangenheit hat mit dem September zu tun. Sedantag... X

Sonderbeilage „Der deutsche Kraftwagen“ der „N.M.Z.“ Der vorliegenden Nummer haben wir eine Sonderbeilage „Der deutsche Kraftwagen“ beigelegt, auf die wir unsere Leser besonders aufmerksam machen. Die Beilage, an deren textlicher Ausgestaltung prominente Persönlichkeiten mitgewirkt haben, wird nicht nur den Automobilisten und Fachmann interessieren, sondern auch der Laie, der heute mehr und mehr an dem Kaufwagen des Autos als Verkehrsmittel beteiligt ist, wird in den Abhandlungen vieles finden, was ihm Aufklärung über Fragen gibt, die ihm in der Nachkriegszeit da und dort gestellt wurden. So wird ihm u. a. Eintrag auf die leider viel zu oft und meistens falsch gestellte Frage nach der Überlegenheit ausländischer Wagen über die deutschen Erzeugnisse, eine Frage, die schon zum verhängnisvollen Schlagwort zu werden drohte, wenn es der unbedarften deutschen Industrie nicht gelungen wäre, aufgrund der großen Güngungsprüfungen der letzten zwei Jahre die Haltbarkeit derartiger Fragestellung praktisch zu beweisen.

Kulgefundene Kindesleiche. Gestern nachmittag wurde im Hochwald hinter der Hildebranden Mühle die Leiche eines neugeborenen Kindes (Knaben) gefunden. Die erst kurze Zeit im Wasser gelegen haben dürfte. Die Leiche war in eine Unterlage gewickelt, um die eine Zeitung (Mannheimer Tagesblatt vom 18. 8. 26) geschlagen war. Das ganze Paket war mit braunem Packpapier umhüllt. Anhaltspunkte bezüglich der bis jetzt unbekanntem Kindesmutter wollen der Kriminalpolizei im Schloß oder dem nächsten Polizeirevier mitgeteilt werden.

Angeschossen. Als gestern abend auf der Redarstraße eine Schießübungsleiterin ein Gewehr laden wollte, ging der Schuß los. Das Geschöß durchbohrte den rechten Oberarm eines in der Nähe befindlichen Schülers. Auf der Sanitätsstation wurde ihm ein Verband angelegt.

Zusammenstoß ereignete sich im Laufe des gestrigen Tages vormittags an der Aufsahrt zur Friedrichsbrücke (Stadtseite) zwischen einem Personenkraftwagen und einem Radfahrer, nachmittags an der Straßenkreuzung Schloßplatz, und alle Frankfurterstraße zwischen einem Radfahrer und einer Radfahrerin und abends an der Straßenkreuzung G 4 und H 5 zwischen zwei Personenkraftwagen.

Von einem Radfahrer angefahren wurde gestern nachmittag in der Forsterstraße ein Rattenkneifer. Er erlitt eine leichte Gehirnerschütterung. Der Verunglückte wurde nach dem allgemeinen Krankenhaus verbracht.

Der Kampf mit den Geistern

Roman von Artur Brausewieser
Copyright 1926 by Karl Köhl. & Co., Berlin-Zehlendorf
Nachdruck verboten
Sie kam erst kurz vor dem Essen nach Hause. Werner war von seiner Fahrt über Land noch nicht zurückgekehrt, und sie konnte, wie es in diesen Mittagsstunden liebte, eine Zigarette rauchen, in ihrem Zimmer beglückt mit Hermine plaudern. Bald erzählte sie mit allem Ernst von den Dingen, über die man herein in der Sitzung verhandelt hatte, bald achte sie mit wunderbarem Humor die verschiedenen Damen nach, glorierte ihre Art zu sprechen, beteuerte sich über ihr feinstädtisches Wesen und die Länge ihrer Schürzen und zog mit delikatem Witz über ihre Eitelkeit her und ihre feste Sorge, ja nicht hinter einer anderen in irgendeiner Weise zurückzuführen. Mit einem Male schalt sie den Faden des Gespräches ab und legte ganz unmerklich: „Was willst du dich schon immer fragen, Hermine. Geheft, es würde sich einmal die Notwendigkeit ergeben, daß ich vom Dgter gehe.“ „Daß du — vom Vater gingst?“ — „Natürlich hätte sie es wiederholt, mit großen, weit aufgerissenen Augen auf die Mutter blickend.“ „Ich sage ja nicht, daß ich es tun will, mein Herz. Aber nach allem, was in der letzten Zeit vorgefallen, wäre es doch nicht etwas so Wunderbares.“ „Daß du — vom Vater gingst.“ „Was wäre sie nicht fähig, einem anderen Gedanken zu lassen, fast Hermine es noch einmal, genau in dem abwesenden Tonfall, besterles abgebrochenen Wese.“ „Ich glaube nicht, daß es dich so überraschen würde, ja, ich war der festen Ansicht, du hättest dich mit dem Gedanken bereits vertraut gemacht, dich innerlich längst mit ihm abgefunden.“ „Bewusstlos, das große Auge immer noch mit demselben fester Ausdruck auf sie gerichtet stand Hermine der Mutter gegenüber.“ „Man, so ist es gut, daß wir einmal davon sprechen“, fuhr Frau Dora fort, und die leichte Sicherheit war nicht mehr in ihren Worten. „Denn es ist, wenn es einmal geschähe, nicht so unvorstellbar.“ „Ich hätte mich im Zimmer, und durch diese Totenfälle Schleppe ich jetzt Wort für Wort.“ „Vor allem aber glaube ich, du wüßtest ganz genau, daß es, wenn es einmal eintreten sollte, in der Hauptsache dreimaligen ge-“

Betriebsunfälle. Gestern vormittag fiel einem Tagelöhner in der Zellstoffabrik beim Verladen von Holz ein Stück Holz auf den Kopf, sodaß er eine leichte Gehirnerschütterung davontrug. — Gestern mittag rutschte einem Schlosser bei der Firma Bopp u. Reuther eine Leiter aus, sodaß er zu Boden fiel und sich eine Verletzung der Handerggend zuzog. Die beiden Verunglückten wurden ins städtische Krankenhaus überführt.
70. Geburtstag. Am gestrigen Tage beging Herr Sally Weiß, der langjährige frühere Leihhaber der betannten Mannheimer Eihengroßfirma S. Weiß u. Reinhardt, seinen 70. Geburtstag. Der Jubilar, der nahezu 30 Jahre der Firma seine ganze Arbeitskraft mit anerkanntem Erfolge widmete, erfreut sich in den süd-deutschen Handelskreisen großer Verehrung. Die auch dadurch zum Ausdruck kam, daß er bis vor einigen Jahren Mitglied der Mannheimer Handelskammer und Vorsitzender der Süddeutschen Gruppe des Deutschen Großhandelsverbandes und verschiedener anderer Fachvereinigungen war. Die zahlreichen Freunde und Bekannten wünschen Herrn Weiß, der fern von Mannheim in der Sommerfrische seinen 70. Geburtstag beging, noch einen recht gesegneten Lebensabend.

Aus dem Lande

Heidelberger Chronik

kr. Heidelberg, 30. Aug. (Eigener Bericht.) Wie die „Heidelberger Neuesten Nachrichten“ melden, ist das Stift Neuburg an den Orden der Benediktinermonche verpachtet worden. Da ein Verkauf nicht möglich war, weil die Besetzung Marior ist, so wurde ein langjähriger Pachtvertrag abgeschlossen. Freiherr von Bernus, der Besitzer des Stiftes, verlegt seinen Wohnsitz auf ein Gut bei Münden. Die Uebernahme durch den Orden erfolgt schon in nächster Zeit. — Im Hauptbahnhof wurde eine Reisende von auswärts von einem Bluffsturz befallen. Sie wurde ins Krankenhaus verbracht, wo nur der inzwischen eingetretene Tod festgestellt werden konnte. — Nach vorausgegangenen Streifereien öffnete eine Frau den Gasbehälter in ihrer Küche und schloß sich ein. Ein herbeigerufener Polizeibeamter öffnete gewaltsam die Tür und die Frau konnte noch rechtzeitig von ihrem Vorhaben abgebrach werden.

Einladung von umfangreichen Schwarzbrennereien

X Zell a. S. 30. Aug. Man ist im Harmersbach- und Nordbrühl umfangreicher Schwarzbrennerei auf die Spur gekommen. Verschiedene Brennereien wurden durchsucht und die vorerlundenen Bestände, zum Teil beträchtlichen Umfangs, beschlagnahmt. Es soll sich um einen Steuerwert von etwa 1 Millionen handeln. Bei einem Brenner wurde eine unter der Erde fließende geheime Abfuhrung entdeckt, die von der Brennerei zu einem anderen Raum führte.

Jork bei Bruchsal, 20. August. Die Delibohrung bei Jork hat, nachdem bis auf 600 bis 700 Meter Tiefe gesungen ist, befriedigende Ergebnisse gezeigt. Das dicke schwarze Kohöl steigt aus tiefer Tiefe langsam an die Oberfläche.

Dittmer bei Lamberbachshelm, 30. August. In einer der letzten Nächte brach in der Scheuer der Witwe Krant Feuer aus, dem das ganze umfangreiche Anwesen mit Haus, Scheune und Stallungen zum Opfer fielen. Das Feuer dehnte sich auch auf die Nachbarhäuser aus und setzte in kurzer Zeit drei weitere Häuser (Lana, Schöter und Ed) in Flammen, die sämtlich niederbrannten. Ebenso wurden zwei weitere Scheunen ein Raub der Flammen. Ein angrenzendes Haus wurde durch das Wasser stark beschädigt. Die gelamten Erntevorräte sind mitverbrannt. Der Schaden ist beträchtlich und nur teilweise durch Versicherung gedeckt.

Offenburg, 30. August. Beim Meinkalberfischen auf den ehemaligen Ritterschleichen bei Rammersweier, wurde der 15jährige Oberprimaner Paul Wih, Sohn des Bankkontrollieurs hier, unvorsichtigerweise von seinem Hinterradman Renzer, dem Sohne des Wirts „Am grünen Baum“, in den Hinterrad getrieben. Der Verletzte wurde ins Krankenhaus verbracht, wo er demutlos darniederliegt. Während Wih liegt noch mit Schiefen beschlagnahmt war, gab Renzer über den Kopf des ersten einen Schuß ab. In demselben Moment erhob sich Wih.

Aus der Pfalz

Schwere Straßenunfälle

Neidenfels, 30. Aug. Infolge Scheuens eines Herdes stürzte der Rührmann Reinhard aus Neidenfels in der Nähe von Weidenfels von seinem Fuhrwerk und kam unter den Wagen zu liegen. Da ihm die Räder über den Kopf gingen, trat der Tod ab der Stelle ein.

Hanhsen, 30. Aug. Ein schwerer Unfall hat sich heute vormittags auf der Weinsheimer Straße bei der Schönmühle ereignet. Als das Personauto der Firma Ring von Brenner in Richtung Grinsheim fuhr, befand sich der 15jährige Sohn Mathias des Landwirts Kesenauer von hier mit einem Fuhrwerk auf dem Weg in entgegengesetzter Richtung. Bei Herannahen des Autos schaute Mathias das Pferd, das einen Sprung quer über die Straße machte und mit der Waagendelsel gegen den Rührer des Autos rannte. Der lunge Neuenauer wurde von dem Pferd zu Boden gerissen und mit Fußschäden fürchterlich ausgerichtet. Er erlitt insbesondere schwere Kopfverletzungen, wurde in demutlossten Zustande in seine Bedauluna verbracht und liegt hoffnungslos darnieder.

Speyer, 30. August. Ein folgenschwerer Unfall ist gestern nachmittags dem 29 Jahre alten Bierkührer Fritz Zimmermann von hier in der Wormser Landstraße in der Nähe des Friedhofes geschehen. Er belügte während der Fahrt die Waagendelsel, um dem Pferd die Decke zuerst zu legen, kam dabei zu Fall und unglücklicherweise unter die Räder, die ihm über die Brust gingen. Zimmermann zog sich schwere Rippenbrüche zu und wurde in demutlossten Zustande in das städtische Krankenhaus überführt.

Ufroh, 30. Aug. Der Fahrlehrer Gramling aus Karlsruhe überfuhr mit seinem Motorrad ein 5jähriges Kind, das sich an einem Fuhrwerk angeschlossen hatte und dem Motorradfahrer direkt in das Rad fiel. Eine gräßliche Verletzung an der rechten Schläfe führte den sofortigen Tod des Kindes herbei.

Omersheim, 30. Aug. Zum Guardian des diesigen Minoritenklosters wurde der seit hier stationierte P. Corbinian gewählt.

Frankenthal, 30. Aug. Die fortgeschrittene Ermittlung in der Sache Jacob Raser hat es der Staatsanwaltschaft ermöglicht, auch den Kammeranrat Daniel Raser aus der Untersuchungshaft zu entlassen.

Osterbach, 30. Aug. Am Samstag abend einfallend in der protestantischen Schule, in der das Büromeisteramt untergebracht ist, auf bis jetzt unaufgeklärte Weise Feuer, dem der ganze Dachstuhl zum Opfer fiel.

Sportliche Rundschau

Das Gouturnfest des 4. badischen Reckarturgauses in Weinheim

Weitere Ergebnisse

- Zwölfkampf, Unterstufe: 1. Max Bihler TB. 1862 Weinheim 208 Punkte; 2. Robert Joh. TB. Eningen 205; 3. Friedrich Bihler TB. Friedrichsheld 204; 4. Hann Buh TB. 78 Heidelberg 203; 5. Hans Hoffmann TB. Leimen 199; 6. Ludwig Schmidt TB. Heidelberg 198; 7. Wilhelm Gärtner TB. 62 Weinheim 197.
Zehnkampf, Oberstufe: 1. Fritz Renner TB. 1878 Heidelberg 191 Punkte; 2. Franz Schmei, TB. „Jahn“ Weinheim 190; 2. Hans Werner TB. „Jahn“ Weinheim 190; 3. Albert Rohr TB. Siegelhausen 187; 4. Ferdinand Röder TB. 1862 Weinheim 183; 5. Adam Schmitt TB. 1862 Weinheim 171; 6. Fritz Pfeil TB. Germania Dossenheim 169; 7. Hans Bauer TB. Röhrbach 167.
Zwölfkampf, Oberstufe: 1. Georg S. 1882 Weinheim 216 Punkte; 2. Karl Dollender TB. 1888 Eschlobach 197; 2. Hans Burfer TB. 1846 Heidelberg 197; 3. Hans Weigel TB. 1888 Schierbach 184; 4. Wilhelm Roth TB. Röhrbach 183; 4. Heinrich Müller TB. „Jahn“ Weinheim 183; 4. Gottfried Schmeier TB. 1846 Heidelberg 183; 5. Albert Adamweiler TB. 1846 Heidelberg 182; 5. Hans Ruchenbeier TB. 1888 Dossenheim 182; 6. Peter Sprenger TB. „Jahn“ Weinheim 181; 7. Karl Stoll TB. 1846 Heidelberg 177; 8. Heinrich Schreck TB. „Jahn“ Dossenheim 175 Punkte.
Neunkampf, Vellere: 1. Martin Gutter TB. „Jahn“ Weinheim 163 Punkte; 2. Jakob Vogel TB. Heidelberg 158; 3. Martin Kummer TB. Wiesbaden 155; 3. Martin Gärtner TB. 1862 Weinheim 155; 33. Philipp Ristenmacher TB. „Jahn“ Weinheim 155; 4. Johann Helber TB. „Jahn“ Weinheim 152; 4. Martin Hannemann TB. „Jahn“ Weinheim 152; 5. Otto Schmitt TB. Kirchheim 151; 6. Jakob Gratzwohl TB. 1862 Weinheim 149; 6. Alfred Treiner TB. Röhrbach 149; 7. Georg Ruhn TB. 1862 Weinheim 144; 7. Philipp Hege TB. Kirchheim 144.

Radspport

Diebstahle in Speyer. In der Klasse bis 350 ccm (Motorräder) kam Leo Weber, Rannheim-Neckarau nicht an 5., sondern an 2. Stelle ein.

Wetternachrichten der Karlsruher Landeswetterwarte

Table with columns: Ort, Temperatur, Wind, etc. for various locations like Mannheim, Rastatt, etc.

Bei wolkenlosem Himmel flößen gestern die Temperaturen in Baden wieder beträchtlich an und erreichten in der Ebene den Höchstwert von 28 Gr. Das Temperaturmittel lag fast 4 Gr. über dem Normalwert. Der hohe Druck im Osten bleibt erhalten. Ein kleines Teillief über der Nordsee wird heute voraussichtlich nur in Nordboden Bewölkung herporrufen. Im allgemeinen erscheint daher der Fortbestand des gegenwärtig labilen Nachkommers noch für einige Zeit gesichert.
Voraussichtliche Witterung für Mittwoch bis 12 Uhr nachts: Weist heiter und trocken, tags über warm.

„Um des Himmels willen, sprich nicht noch einmal ein so fürchterliches Wort! Ich kann es nicht hören.“
„Da, hast du denn nie gefühlt, wie ich in diesem Hause gestanden habe? Gewiß, ich bin mit dir auf Gesehichten und Hölle gegangen, habe gern gelacht und bin froh gewesen. Aber innerlich, Mutter... innerlich... nein, es war nicht das schreckliche Ereignis damals in der Schule, so hart es mich auch traf. Das habe ich überwunden. Über kannst du dir nicht denken, daß nichts eine Ähnlichkeit vorliegt, als wenn Vater und Mutter wieder einander sind? Und man sieht dich, und rüllos wachen beiden und weiß nicht, was...“
„Das wüßtest du nicht? Dein Vater...“
„Mutter, ich bitte dich wie ich vor kurzem schon einmal Onkel Forier daher hat... sprich nicht mit mir vom Vater! Ich kann es nicht hören...“
„Ich höre nicht von dir mehr hören.“
Frau Dora war fassungslos. Was war mit ihrem Kinde geschehen? Sie glaubte es zu kennen, in diesem vertrauten Umgang mit ihr ihre ganze Seele offen vor sich liegen zu sehen — und nun geschah dies!
„Kann dir deine Mutter denn gar nicht helfen, mein liebes Kind? Ich bin doch sonst immer deine Vertraute und deine Freundin gewesen.“
„Nein, Mutter... ich kannst nicht mir nicht helfen. Das alles muß ich mit mir allein abmachen. Ich gehe auf mein Zimmer und komme heute nicht mehr herunter. Gute Nacht, Mutter.“
Am nächsten Morgen erhielt Werner einen Brief. Er kam vom Professor Oppermann, dem leitenden Arzt jenes Sanatoriums im Harz, in dem er damals vor seiner Wiedererlangung in der Stadt eine lange Zeit gearbeitet, und lautete so:
Hochverehrter Freund und Kollege!
„Ich möchte Ihnen heute mitteilen, daß ich mich aus Gesundheitsrücksichten genungen sehe, meine Stellung als leitender Arzt dieser Anstalt, die ich jetzt über dreißig Jahre inne habe, in den nächsten Tagen aufzugeben. Bei der Wahl eines Nachfolgers sind unsere Blätter in erster Reihe auf Sie gefallen. Ich habe, als Sie ein halbes Jahr hier mit mir zusammen arbeiteten, genügende Gelegenheit zu der Beobachtung gehabt, daß Sie die Gaben, die abgehen von seiner klinischen Tätigkeit, für den Arzt eines Sanatoriums für Nerven- und Gemütskranke die Hauptsache sind. Den persönlichen Umgang mit den Kranken, das liebevolle Eingehen auf ihre Leiden und die feilsche Beeinflussung in reichem Maße besitzen.“
(Vorlesung folgt.)



# Neue Mannheimer Zeitung - Handelsblatt

## Mannheimer Schiffsverkehr

In der Zeit vom 21. bis 28. August sind angekommen: talwärts 1 beladener Dampfer mit 4 To., 2 leere Schleppläne und 15 beladene mit 2768 To., bergwärts 1 leerer Dampfer und 18 beladene mit 2373,5 To., 6 leere Schleppläne und 68 beladene mit 30263 To. Abgegangen sind: talwärts 22 beladene Dampfer mit 1463 To., 36 leere Schleppläne und 36 beladene mit 21430 To., bergwärts 4 beladene Dampfer mit 347,5 To., 14 leere Schleppläne und 10 beladene mit 3551 To. — Auf dem Neckar sind talwärts angekommen: 1 leerer Schlepplahn und 23 beladene mit 2220 To., bergwärts angekommen sind: 8 leere Schleppläne und 15 beladene mit 1235,2 To.

In der Zeit vom 31. Juli bis 28. August weist der Schiffsverkehr folgende Ziffern auf: Angekommen sind: talwärts 9 beladene Dampfer mit 122,5 To., 10 leere Schleppläne und 73 beladene mit 14123,4 To., bergwärts 2 leere Dampfer und 82 beladene mit 10819 To., 15 leere Schleppläne und 349 beladene mit 249811,6 Tannen. Abgegangen sind: talwärts 3 leere Dampfer und 50 beladene mit 6806,3 To., 195 leere Schleppläne und 140 beladene mit 72307 To., bergwärts 9 beladene Dampfer mit 530 To., 62 leere Schleppläne und 39 beladene mit 13211 To. Auf dem Neckar sind talwärts angekommen: 4 leere Schleppläne und 83 beladene mit 10176 To., bergwärts abgegangen sind: 2 leere Schleppläne und 70 beladene mit 6835,5 To. Der Gesamtverkehr stellt sich wie folgt: Dampfer: 5 leere und 180 beladene mit 18277,8 To., Schleppläne: 282 leere und 601 beladene mit 349483 To., auf dem Neckar: 29 leere Schleppläne und 153 beladene mit 17011,5 To.

Verichtigung: Für die Zeit vom 3. bis 31. Juli stellt sich der Gesamtverkehr für Schleppläne auf: 350 leere und 681 beladene mit 378494,8 To. (nicht 107494,8 To.).

## Herrenmühle vorm. C. Gatz A.-G., Heidelberg

In der heutigen 29. H.V. waren 6447 Stk. und 10481 Stk. vertreten. Den Vorsitz führte anstelle des verhinderten Herrn M. Wolf-Mannheim Direktor Fr. Schweizer-Heidelberg. Geschäftsbericht und Jahresabschluss wurden genehmigt, so daß antragsgemäß der Verlust von 69579 M. aus der Kasse gedeckt wird. Vorstand und A.R. wurde Entlohnung erteilt. Vorstand Martin Schott-Ostfingen hat sein A.R.-Mandat niedergelegt. Eine Ergänzung fand nicht statt. Die turnusmäßig auscheidenden A.R.-Mitglieder Bankdirektor J. Kahn-Mannheim und Direktor Friz Schweizer-Heidelberg wurden wiedergewählt.

Badische Lokal-Eisenbahnen AG. Definitive Zahlen über die Einnahmen der Gesellschaft liegen erst für die ersten drei Monate des laufenden G.J. vor. Für die folgenden Monate stehen die Abrechnungen der fremden Eisenbahnerverwaltungen größtenteils noch aus. Wie aus Berlin gemeldet wird, läßt sich nach den geschätzten Einnahmen und Ausgaben bis einschließlich Juli d. J. so ziemlich voraussagen, daß das Jahr 1926 einen Ueberschuß nicht ergeben wird. Die Einnahmen sind durch den allgemeinen schlechten Geschäftsgang sehr herabgemindert, während die über die Kriegszeit herabgesetzten Bahnanlagen und Betriebsmittel zu ihrer ordentlichen Instandsetzung weiterhin beträchtliche Ausgaben erfordern. Unter diesen Umständen sei auch für das Jahr 1926 die Verteilung einer Dividende eine Unmöglichkeit (i. H. u. S.).

Zentralbank der deutschen Sparkassen, Wien. Die Bestrebungen der deutsch-österreichischen Regierung gehen bekanntlich dahin, die der Bank im Ausmaß von 62 Mill. Schilling gewährten Rechte mit Hilfe der österreichischen Banken und Sparkassen zu rekonstruieren. Zu diesem Zwecke denkt man an die Uebernahme von Obligationen im Betrage von 70 Mill. S. durch die Sparkassen und Banken. Mit diesem Projekte beschäftigte sich vor einigen Tagen der Reichsverband der österreichischen Sparkassen auf seinem Sparkassentag. Zu einer endgültigen Entscheidung ist es hierbei noch nicht gekommen, da ein Teil der Sparkassen den Bericht des parlamentarischen Untersuchungsausschusses abwarten will. Im Laufe des September soll nun ein neuer Sparkassentag einberufen werden, der auf Grund des Untersuchungsberichtes von neuem über die Rekonstruktion der Zentralbank-Rechte Beschluß fassen soll.

Klein Interesse der J. G. Farben für die holländische Raffinerie. Zu den Mitteilungen über Verhandlungen zwecks vollständiger Uebernahme eines holländischen Schichtes verläuft von zuzunehmender Seite, daß über diese Frage zwar im vorigen Jahre akademische Erörterungen auf Anregung der holländischen Raffinerie gepflogen worden sind, daß aber eine Prüfung der Angelegenheit ergeben hat, daß die holländischen Raffinerie bei der Durchführung der Uebernahme der J. G. Farbenindustrie nicht in Frage kommen. Es ist vielmehr beabsichtigt, das von der J. G. Farbenindustrie benötigte Kapital in der Höhe der Summe-Werte oder im Geleiste durch eigene neue Schichtanlagen zu fördern.

Zu den Anfechtungen des Siemens-Royers. In Ergänzung unserer gestrigen Meldung erfahren wir von zuständigen deutscher Seite, daß die Verhandlungen mit der Firma Dillon Reed u.

Co. in New York noch nicht zum Abschluß gekommen seien. Auch die Höhe des auszunehmenden Betrages liege noch nicht fest. Die schon früher gemeldete Summe von 30 Mill. Doll. stellt jedenfalls den Höchstbetrag der in Frage kommenden Emission dar, an der, wie gleichfalls schon berichtet, sich auch deutsche Banken zu beteiligen wünschen. Die ausländische Meinung, wonach der Ertrag der Anleihe zur Durchführung von Zusammenfassungsverträgen in der deutschen Elektroindustrie dienen soll, wird uns entschieden in Freude gestellt. Es handelt sich vielmehr um eine notwendige Vorbereitung der Betriebsmittel, insbesondere um die finanzielle Vorbereitung für die schon eingeleitete und noch zu erwartende Vergrößerung der Geschäftstätigkeit.

50 Jahre hundert u. Cie. in Düsseldorf. Die Welt über die Grenze Deutschlands hinaus bekannte Düsseldorf-Firma Hentel u. Cie. konnte in diesen Tagen ihr 50-jähriges Bestehen feiern. Am 26. Sept. 1876 legte der Kaufmann Friz Hentel in Aachen den Grundstein des Unternehmens, das sich in wenigen Jahrzehnten zu einer der größten Firmen der deutschen chemischen Industrie und zu einem Hause von Weltgeltung entwickeln sollte. Die Haupterzeugnisse des Unternehmens sind bekanntlich Woch- und Reinigungsmitel, die auf Grund sorgfältiger wissenschaftlicher Untersuchungen hergestellt werden. Das Ausbilden des Hauses ist Romm-Rat Hentels persönliches Verdienst. Der Begründer der Firma steht heute noch, den Kräfte nahe, in voller Tätigkeit an der Spitze seiner Unternehmung. Jahresrechnung lag die Gesamtleitung in seinen Händen. Heute leitet er das Unternehmen, unterstützt von seinen beiden Söhnen, zusammen mit einem größeren Direktorium. Das Kapital der Gesellschaft beläuft sich auf 8 Mill. M. Während die G. m. b. H. die Produktion betreibt, ist der Handel an Hentel-Erzeugnissen Gegenstand der ebenfalls im Jahre 1922 gegründeten Hentel u. Cie. AG., Düsseldorf, die mit einem U.K. von 1 Mill. M. arbeitet. Die AG. beverflichtigt auch den Einkauf an Rohstoffen für die G. m. b. H. Darüber hinaus besteht noch eine Hentel u. Cie. AG. mit dem Sitz in Köln (K.R. 30.000 M.), als deren Geschäftszweck ebenfalls Herstellung und Vertrieb von chemischen Erzeugnissen angegeben wird.

Ausflug Moegons vom Kauf der United States Line. Wie aus New York berichtet wird, sind die amerikanischen Schiffstreefer der Ansicht, daß das Shipping Board ausdrücklich die Morganische International Mercantile Marine Company von den Verkäufen der United States Line und der American Merchant Line ausgeschlossen habe, weil sie englische bzw. deutsche Verbindungen hätte. Ihre Chancen wären bei einem Gebot auch insofern nicht aussichtsreich, da das Shipping Board das Recht hätte, ihre Angebote zurückzuweisen, selbst wenn sie höher als die der anderen sein sollten. Die größten Schwierigkeiten im ganzen Verkauf liegen in der Preisermessung für Provisionen. Während das Shipping Board geneigt ist, einen 10-Mill.-Dollars-Bonus ansehts der früheren Reparaturkosten als angemessen anzusehen, schätzen New Yorker Schiffahrtsleute den Wert auf höchstens 2 Mill. Dollars.

Der deutsche Abrechnungserfolg in 1925. Nach der in der statistischen Abteilung der Reichsbank bearbeiteten Zusammenfassung hat der deutsche Abrechnungserfolg im Jahre 1925 im Vergleich zum Vorjahr eine erhebliche Steigerung erfahren. Die Gesamtergebnisse der beiden ersten Jahre nach Abschluß der Inflation, betragen, verglichen mit dem letzten Friedensjahr 1913: 15 889 659 Stk mit 73,634,2 Mill. M.; 1924: 18 694 169 Stk mit 81 409,9; 1925: 28 455 842 Stk mit 90 226,3 Mill. M. Die Durchschnittserträge der einzelnen Einfuhrerlöse betragen 1925: 1789,7 M gegen 1683,0 M im Jahre 1924. Ende 1925 waren 54 Abrechnungstellen in Tätigkeit. Die Zahl der Abrechnungsteilnehmer betrug 1925 insgesamt 698 gegen 697 im Jahre 1924. Die Durchführung des Abrechnungserfolges ist 1925 wieder mehr und mehr in die pünktlichen und ruhigen Formen der Friedenszeit eingeleitet. Störungen waren nirgends zu verzeichnen und die vielen Unzulänglichkeiten, die die Inflationzeit und 1924 noch das Nebeneinanderbestehen zweier Rechnungseinheiten mit sich gebracht hatte, sind verschwunden.

Reformvorgangstellung im Ruhrgebiet. Am Samstag, 28. d. M., hat die Wagnersstellung für Kohle, Koks und Zinkblei im Ruhrgebiet mit 32.370 Wagon die höchste Ziffer der Nachfrage erreicht. In der abgelaufenen Woche zeigten die Ziffern folgende Entwicklung: 23. August 29.524, 24. August 30.238, 25. Aug. 31.131, 26. Aug. 31.068, 27. Aug. 32.218, 28. Aug. 32.370.

Der Rückgang der Jachsanbaufläche. Die vom Statistischen Reichsamt nunmehr aufgestellten Zahlen über die diesjährige Jachsanbaufläche zeigen für das gesamte Reichsgebiet einen außerordentlich starken Rückgang gegenüber dem vorigen Jahre, und zwar verminderte sich die Fläche von 33.661 Hektar im Jahre 1925 auf 22.207 Hektar in diesem Jahre. Die ungünstige Entwicklung ist in erster Linie eine Folge der Vergrößerung, welche die Kreditlinie zur Mobilisierung der Ernte und Ansurberung der Produktion erfahren hat. Obwohl die Kreditaktion frühzeitig beantragt war, ist es erst zum Zeitpunkt der Hochkonjunktur in Gang gekommen, so daß die meisten noch in Betrieb befindlichen Maschinen erst später mit der Abnahme der bei der Landwirtschaft noch lagernden Vorräte aus der vorjährigen Ernte beginnen konnten. Die dies-

jährige Gesamtmenge wird auf 750 000 bis 800 000 Tz. Strohhalm geschätzt. — Bemerkenswert ist, daß auch die Fischanbaufläche in Rußland sowohl als auch in den übrigen Randstaaten in diesem Jahre hinter dem Vorjahre wesentlich zurückbleibt.

## Börsenberichte vom 31. August 1926

Mannheim nicht einheitlich. Die Börse hatte heute am Ultimo sehr ruhiges Geschäft. Im Großverkehr war die Tendenz anfangs befestigt, schwächte sich aber zum Schluß wieder etwas ab. Der Kassamarkt hatte fast überall andere Kurse. Es notierten: Rhein. Creditbank 125, Rhein. Hypotheken-Bank 126, Südd. Disconto 139, J. G. Farbenindustrie 267, Rheinische 80, Frankonia 66, Aachener 179, Continental Versicherung 55 G., Mannheimer Versicherung 91 G., Oberrheinische Versicherung 173, Benz 62, 1/2 Proz. Großkraft W.L. 140, Knorr 123, Mannheimer Gummi 60, R.S.L. 87,50, Rheinische 133, Wagh u. Freitag 120, Zellstoff Waldhof 183, Jüder Frankenthal 77, Jüder Waghäuser 89, Kriegsanleihe 0,475, alte Rheinbriefe 10 G.

Frankfurt leiser. Nach der Erhebung der Ultimogeschäfte konnte die Börse heute in wesentlich freundlicherer und festerer Haltung eröffnen; nur Niedrig-Konten waren auf das angeblide Umstellungsverhältnis von 2:1 gegen J.G. Aktien weiter nachgebend. Als aber von einer Großbank auch in diesen Werken intercediert wurde, war die Börse von jedem ungünstigen Einfluß befreit. Sie erhob sich vor dem Schluß auf dem Elektromarkt, auf dem sich durchweg Kurssteigerungen von 1-2, für Siemens u. Halske sogar bis über 3 u. S. einstellten. Elektromerrie hält man infolge der außerordentlich guten Beschäftigung der Elektrosundernehmen für besonders interessant. Auf dem Romantmarkt entwickelte sich reges Interesse für Rhein-Alten und für Harpener, die beide 2,5 u. S. höher erdienten. Schiffahrtswerte starr vernachlässigt und anfangs auch etwas leiser. Auf dem Bankmarkt übermogen geringe Kursabschwüchungen, nur Danabank bewegte sich wieder in aufsteigender Richtung. Die Aktien des Chemietriebs konnten sich zwar weiter erholen, wurden aber nur verhältnismäßig wenig umpreßt. Das waren die Werte des Stahltriebs heute mehr begehrt und im Großverkehr anfangs mit 242 gehandelt. Für Rebenwerte trat das Interesse heute etwas in den Hintergrund, doch übermogen auch für diese Werte die allerdings nur geringen Kursbesserungen. Der Großverkehr war dagegen etwas belebter und fester. Benz 62, Braunk. Bayer 121, Entenries 7,5, Grawag 60, Beder Stahl 25, Wfa 42,50, Unterfranken 91,75.

## Berliner Devisen

Diskontofuß: Reichsbank 6, Lombard 7, Privat 4 1/2 u. S.

Währung	30. Aug. 1926	31. Aug. 1926	30. Aug. 1925	31. Aug. 1925
Ausland	100 Gulden	188,05	188,31	188,46
Franken	100 Franken	1,601	1,605	1,607
Mark	100 Mark	11,50	11,50	11,50
Doll.	100 Dollars	91,84	92,06	92,12
Schwed.	100 Kronen	112,16	112,44	112,16
Norweg.	100 Kronen	111,40	111,56	111,42
Dän.	100 Kronen	81,49	81,49	81,49
Polen	100 Zloty	21,205	21,445	21,205
Italien	100 Lire	10,540	10,540	10,540
Japan	100 Yen	12,84	12,84	12,84
Russland	100 Rubel	20,34	20,40	20,40
China	100 Yuan	4,156	4,205	4,205
Indien	100 Rupee	12,06	12,06	12,06
Spanien	100 Peseten	16,02	16,02	16,02
Portugal	100 Escudo	20,34	20,34	20,34
Brasilien	100000 Reales	5,872	5,892	5,892
Argentinien	100000 Peseten	3,04	3,05	3,045
Chile	100000 Peseten	4,74	4,78	4,78
Peru	100000 Soles	20,668	20,921	20,668

Hamburger Kasse-Wochenbericht vom 28. Aug. (Wochenbericht des Statistischen Reichsamts). Der Kassamarkt verlor heute in der abgelaufenen Berichtwoche unter leichten Schwankungen in unruhiger Haltung. Während in Brasilien, speziell in Rio, zunächst eine etwas nachgiebigere Stimmung herrschte, erlitten die Preise Ende der Woche wieder eine Erhöhung. Der Abzug an den Konsum bleibt in engen Grenzen, doch dürften die kleinen Lager allgemein in nächster Zeit Anlaß zu größeren Käufen bieten. Die Preise sind daher im Großen und Ganzen unverändert geblieben.

Verantwortliche Redakteur: Dr. Carl Müller. Druck: Carl Müller. Druckerei: Carl Müller.

## Kurszeitel der Neuen Mannheimer Zeitung

Abonementpreise: Ein Jahr 120,-, sechs Monate 65,-, drei Monate 35,-. Einzelhefte 1,-. Anzeigenpreise: 1. Linie 1,-, 2. Linie 0,80, 3. Linie 0,60. (Alle Preise in Mark)

## Frankfurter Börse vom 31. August.

Bank-Aktien	30. 81.	31. 81.	30. 81.	31. 81.
Deutsche Bank	118,00	118,00	118,00	118,00
Commerzbank	115,00	115,00	115,00	115,00
Disconto	139,00	139,00	139,00	139,00
Reichsbank	125,00	125,00	125,00	125,00
Bayern	110,00	110,00	110,00	110,00
Württemberg	105,00	105,00	105,00	105,00
Baden	100,00	100,00	100,00	100,00
Hessen	95,00	95,00	95,00	95,00
Sachsen	90,00	90,00	90,00	90,00
Preußen	85,00	85,00	85,00	85,00
Österreich	80,00	80,00	80,00	80,00
Polen	75,00	75,00	75,00	75,00
Japan	70,00	70,00	70,00	70,00
China	65,00	65,00	65,00	65,00
Indien	60,00	60,00	60,00	60,00
Brasilien	55,00	55,00	55,00	55,00
Argentinien	50,00	50,00	50,00	50,00
Chile	45,00	45,00	45,00	45,00
Peru	40,00	40,00	40,00	40,00
Russland	35,00	35,00	35,00	35,00
China	30,00	30,00	30,00	30,00
Indien	25,00	25,00	25,00	25,00
Brasilien	20,00	20,00	20,00	20,00
Argentinien	15,00	15,00	15,00	15,00
Chile	10,00	10,00	10,00	10,00
Peru	5,00	5,00	5,00	5,00

## Berliner Börse vom 31. August.

Bank-Aktien	30. 81.	31. 81.	30. 81.	31. 81.
Deutsche Bank	118,00	118,00	118,00	118,00
Commerzbank	115,00	115,00	115,00	115,00
Disconto	139,00	139,00	139,00	139,00
Reichsbank	125,00	125,00	125,00	125,00
Bayern	110,00	110,00	110,00	110,00
Württemberg	105,00	105,00	105,00	105,00
Baden	100,00	100,00	100,00	100,00
Hessen	95,00	95,00	95,00	95,00
Sachsen	90,00	90,00	90,00	90,00
Preußen	85,00	85,00	85,00	85,00
Österreich	80,00	80,00	80,00	80,00
Polen	75,00	75,00	75,00	75,00
Japan	70,00	70,00	70,00	70,00
China	65,00	65,00	65,00	65,00
Indien	60,00	60,00	60,00	60,00
Brasilien	55,00	55,00	55,00	55,00
Argentinien	50,00	50,00	50,00	50,00
Chile	45,00	45,00	45,00	45,00
Peru	40,00	40,00	40,00	40,00
Russland	35,00	35,00	35,00	35,00
China	30,00	30,00	30,00	30,00
Indien	25,00	25,00	25,00	25,00
Brasilien	20,00	20,00	20,00	20,00
Argentinien	15,00	15,00	15,00	15,00
Chile	10,00	10,00	10,00	10,00
Peru	5,00	5,00	5,00	5,00

## Frankfurter Börse vom 31. August.

Bank-Aktien	30. 81.	31. 81.	30. 81.	31. 81.
Deutsche Bank	118,00	118,00	118,00	118,00
Commerzbank	115,00	115,00	115,00	115,00
Disconto	139,00	139,00	139,00	139,00
Reichsbank	125,00	125,00	125,00	125,00
Bayern	110,00	110,00	110,00	110,00
Württemberg	105,00	105,00	105,00	105,00
Baden	100,00	100,00	100,00	100,00
Hessen	95,00	95,00	95,00	95,00
Sachsen	90,00	90,00	90,00	90,00
Preußen	85,00	85,00	85,00	85,00
Österreich	80,00	80,00	80,00	80,00
Polen	75,00	75,00	75,00	75,00
Japan	70,00	70,00	70,00	70,00
China	65,00	65,00	65,00	65,00
Indien	60,00	60,00	60,00	60,00
Brasilien	55,00	55,00	55,00	55,00
Argentinien	50,00	50,00	50,00	50,00
Chile	45,00	45,00	45,00	45,00
Peru	40,00	40,00	40,00	40,00
Russland	35,00	35,00	35,00	35,00
China	30,00	30,00	30,00	30,00
Indien	25,00	25,00	25,00	25,00
Brasilien	20,00	20,00	20,00	20,00
Argentinien	15,00	15,00	15,00	15,00
Chile	10,00	10,00	10,00	10,00
Peru	5,00	5,00	5,00	5,00







**MOHNEN LAUFEN**

**FAHRRAD KAUFEN**

**„Preisabbau“ „OPEL“**

Fahrräder . . M. 130.-

Komplett mit Glocke und Pumpe.

**2 Jahre Garantie**

**10 M. Anzahlung** ohne jeden Aufschlag

**5 M. Wochenraten** oder

**20 M. Monatsraten**

W. H. MOHNEN & Co. N 4, 18 G. m. b. H. N 4, 18

Wir haben unsere Büros von Collinstraße Nr. 24 nach

**C 4 Nr. 8, 1 Treppe**

verlegt.

Mannheim, im August 1926.

**Hamburg-Bremer**

Feuer-Versicherung-Gesellschaft

Verwaltung für Baden, Bayr. Rheinpfalz und Hohenzollern

Scholz. 6782

**Dixin**

**Henkel's Seifenpulver**

Wer es kennt gebraucht es gern!

**Offene Stellen**

Alte, erstklassige Handelsauskunft

sucht per sofort oder später einen tüchtigen in Industrie- und Handelsreisen gut eingewandten

**Herrn**

zur Werbung neuer Abonnenten gegen Gehalt u. Provision. Gefl. Angebote unter P. A. 55 an die Geschäftsstelle ds. Blattes. \*5135

**Verkaufsagenten**

Wichtig und ergebnisreich zum Verkauf von Handwerker- und Privat- gegen Spesenvergütung und Provision gesucht.

Angebote unter P. C 57 an die Geschäftsstelle. \*5135

**Werkzeugfabrik im Rheinland**

sucht \*5135

**Vertreter**

für den Verkauf von Messingmessern u. Sägen für die Holz-, Papier- und Tabakindustrie.

Herrn, die bereits Beziehungen zu den genannten Industrien haben, werden um Nachicht gebeten.

Angebot unter P. Z. 79 an die Geschäftsstelle. \*5135

**Vertreter (innen)**

zum Verkauf der Privatbank für ein- und mehrstöckige (Kelleraußen) sofort u. sel. Da mit Anfall verbunden wird Sicherheit od. Pfandhaftigkeit verlangt. Kauf. Angebote mit Referenzen unter E. T. 43 an die Geschäftsstelle dieses Blattes. \*5104

Wir suchen zum 1. September \*5009

**1 jung. Kontorist (in)**

mit guter Schulung, Akkuratvermögen. Gute schriftliche Angebote erbeten.

**„Badenia“ G. m. b. H. P 3. 9**

**Junge als Boy**

im Alter v. 16-19 J. sofort gesucht. Voraussetzungen: gute Schulung, den 1. Sept. ab, 10 und 12 Uhr vorm. bei 2 u. 3 G. m. b. H. Mannheim, Dillmannplatz 15. \*5135

**Gute Verkäufer**

für besten Artikel bei hohem Verdienst gesucht. Angebote unter P. R. 71 an die Geschäftsstelle. \*5135

**Mädchen**

Zubeh. f. in Haushalt u. Küche erbeten. Angebote unter P. S. 72 an die Geschäftsstelle. \*5135

**Lehrling**

mit Oberst. Stelle, aus guter Familie. Angeb. unter D. F. 10 an die Geschäftsstelle. \*5007

**Jede Dame**

kann in kurzer Zeit ein großes Einkommen haben, wenn sie über Lebensmittel, Fleisch und Wurstwaren verfügt, bei sorgfältiger Unterweisung, unentgeltlich. \*5008

**Braves Mädchen**

für Küche u. Haushalt sofort gesucht. \*5201

**Mädchen**

für meine 4 Personen-Dauerküche in der Nähe des Hauptbahnhofs. \*5161

**Mädchen**

zum Putzen u. Waschen in der Nähe des Hauptbahnhofs. \*5119

**Alleinmädchen**

für sofort erbeten. Schmidt, C 5, 3.

**REISS**

**Motor-Reederei-Mannheim**

Personen- u. Schlepplfahrten auf Rhein u. Neckar Tel. 31 448

**Motor-Salon-Schiff „Anita-Maria“**

180 Personen. Zu vermieten an Vereine, Schulen, Gesellschaften.

**Kunstgestelle:**

Friedrichstraße 10/11, n. Speyer auch Kennersholuberfahrt (Ruhm)

**Vom 1. bis 15. September 1926**

Jeden Freitag vorm. 10-11 Uhr Hafenrundfahrten

Samstag, Mittwochs, Samstag nach Worms abfahrt 2 Uhr, Rückfahrt 5.30 Uhr.

Dienstag u. Freitag nach Speyer, abfahrt 1.30 Uhr, Rückfahrt 6.30 Uhr

Sonntag 3-5 Uhr Hafenrundfahrten.

Samstag, Mittwochs, Samstag 8.30-10 Uhr Abendfahrt mit Lampen u. Musik.

**Erholungsfahrten auf dem Rhein**

Donnerstag, den 2. u. 16. September 1926 nach Mainz-Bieblich-Wiesbaden abfahrt 6 Uhr, Aufenthalt 5 Stunden, Rückfahrt ab 3 Uhr.

**Fahrtpreise:**

Speyer, Worms, Hafenfahrten, Hin- und Rückfahrt pro Person 1 RMK. 6786

Mainz-Bieblich-Wiesbaden, Hin- und Rückfahrt pro Person 2 RMK. 6786

Abendfahrten pro Person 0.70 RMK.

Rinder unter 10 Jahren halbe Preise.

Die Fahrpreise gelten im Bereich des Rheins bis Mainz-Kastell. Fernfahrten Mannheim N 2, 4 und an Bord.

**Stellen-Gesuche**

**Tüchtiger Maschinenschlosser**

strebsamer junger Mann (geleiteter Chauffeur) unentgeltlich sucht per bald. \*54131

**Stellung**

in Fabrik oder sonstigem Geschäft hier oder auswärts. Angebote unter P. V. 75 an die Geschäftsstelle. \*5135

**Hausbursche**

Sucht eine Stelle als Hausbursche in einem Haushalt. Angebote unter P. S. 72 an die Geschäftsstelle. \*5135

**Mädchen**

Sucht eine Stelle als Mädchen in einem Haushalt. Angebote unter P. S. 72 an die Geschäftsstelle. \*5135

**Servierfräulein**

Sucht eine Stelle als Servierfräulein in einem Restaurant. Angebote unter P. S. 72 an die Geschäftsstelle. \*5135

**Verkäufe**

**Herrschafliches Besitztum in Heidelberg**

mit 16583 qm großem Park, Garage etc., alles in tadelloser Verfassung, in bevorzugter, herrlicher Lage, wegen Todesfall und wegzugshalber sofort begehrt, zum Preise von RM. 250.000 — bei halber Anzahlung zu verkaufen. — bei Barzahlung zu verkaufen. Anfragen zu richten an Landrat Jos. Roth, Bruchsal (Baden). (5069)

**N. S. U. Viersitzer**

5/15 (jetzt 5/25)

Baujahr 1924, in allen Teilen neu überholt mit sämtl. Neuerungen ausgestattet, sofort begehrt wegen Anschaffung eines größeren Wagens zu verk. Angebote unter P. F. 60 an die Geschäftsstelle. \*5135

**Mars „A 20“**

Sporthrad, mit Koffer, Seitenwagen, auch zu verfahren, u. in der Nähe von Heidelberg zu verkaufen. \*5010

**Motorrad**

3/4 PS, sehr neu, sehr billig abzugeben. \*5116

**Kleinkraftrad**

1/2 PS, sehr neu, sehr billig abzugeben. \*5116

**Flügel**

berühmt, Podiat, vollständig, neu, günstig zu verkaufen. Angebot unter D. Y. 28 an die Geschäftsstelle. \*5135

Von der Reise zurück

**Dr. Spiegel,**

Facharzt f. Magen- u. Darmkrankheiten (einschl. der Chirurgie). L 15, 15. Em 89

Von der Reise zurück

**Dr. Karl Fitterer**

Zahnarzt 6778

Luisenring 27 Telefon 31301

Von der Reise zurück

**Dr. Gerh. Weber**

Lange Röllterstr. 47 Telefon 28218

**Verkäufe**

Herrenrad, 28. 68, neu, zu verkaufen. \*5145

Damenrad, 28. 70, neu, zu verkaufen. \*5145

Herrenrad, 28. 70, neu, zu verkaufen. \*5145

**D-Rad**

neues Modell, wenig gefahren, neuwertig, mit elektr. Licht, sehr bequem, sehr billig abzugeben. \*5169

**Kessel**

für Zentralheizung, 100 Liter, zu verkaufen. \*5135

**Größerer Kinderwagen**

für 16 Mark abzugeben. \*5089

**Slateuchs**

schon, wenig gefahren, sehr preiswert zu verkaufen. \*5135

**P. Diwan**

Damenrad, zu verkaufen. \*5135

**2 einl. eis. Bettstellen**

mit Potentrost, 1 hoh. \*5135

**Kauf-Gesuche**

Geb., gut erhalt. \*5135

**Miet-Gesuche**

Gesucht \*5135

**Wirtschaft**

zu mieten, Gefl. Angeb. unter E. F. 35 an die Geschäftsstelle. \*5061

**Ein kleiner Saal**

gel. d. d. f. h. zum \*5084

**Miet-Gesuche**

**Beschlagnahmefreie**

2 Zimmer und 1 Zimmer-Wohnung

gehört Adorau, Rheinau sofort 6780

gesucht

Angebote unter T. E 155 an die Geschäftsstelle. \*5135

**einl. möbl. Zimmer**

gehört, schöne Frau, bis Mitte Sept. Angebot m. Preis mit D. O. 18 an die Geschäftsstelle. \*5029

**möbliertes Zimmer**

Angebote m. Preis mit E. Z. 50 an die Geschäftsstelle. \*5135

**Radioanlage**

4 Röhren, komplett mit \*5084

**Schreibmaschinen**

u. ein Büromöbel billig zu verkaufen. \*5169

**Büro mit Lager**

sofort preiswert zu vermieten. \*5108

**Keller Raum**

ca. 150 qm als Lager od. Werkstatt zu verm. \*5111

**Garagen**

zu vermieten. \*5111

**Schöne 4 Zimmerwohnung**

in ruhiger, schöner Lage zu vermieten. \*5078

**Brillant-Collier**

schön, zu verkaufen. \*5113

**Schreibtische**

zwei, zu verkaufen. \*5078

**Schön möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5189

**Schön möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5189

**Schön möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5189

**Schön möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5189

**Vermietungen**

Gut möbl. Zimmer zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111

**Gut möbl. Zimmer**

zu vermieten. \*5111



# Der deutsche Kraftwagen

Sonderbeilage der „Neuen Mannheimer Zeitung“ vom 31. August 1926

## Deutschlands Kraftfahrzeug-Industrie

Es gibt wohl kein Endprodukt, das in seiner Zusammenstellung so mannigfaltig ist wie das Automobil und dessen Fabrikationsprozess deshalb so tief in das Tätigkeitsgebiet vieler anderer Industrien eingreift und deren Gedeihen und Entwicklung wesentlich beeinflusst. Die deutsche Automobil-Industrie beschäftigt heute mit ihrer großen Material- und Zubehörindustrie etwa 300 000 Arbeiter. Im ständigen und zwar überaus schnellen Wachstum begriffen, kann sie auf lange Zeit hinaus einen mehr zunehmenden Arbeiter- und Angestelltenstand sichern und lohnende Beschäftigung gewähren. Die eigentliche Zubehörs- und Material-Industrie, wie, um nur einige der wichtigsten dieser Industriezweige zu nennen, die Gummiindustrie, die Edelsteinindustrie und die elektrotechnische Industrie, soweit diese die elektrische Ausrüstung für den Kraftwagen liefert, sind naturbedingterweise auf Gedäch und Bedarf mit der Automobil-Industrie verbunden. Außer diesen ganz oder wenigstens in der Hauptsache für die Automobilfabriken arbeitenden Werken bezieht aber auch die Automobilindustrie, die eben, wie in Amerika, besonders nach dem Ausbruch des Krieges, die Waffenindustrie, sowie die dem Turbinenbau des Dampfer- und Lokomotivbaus, die gesamte übrige Industrie unseres Landes. Alle Industrien, die Metalle verarbeiten: Eisen, Stahl, Blech, Guß, Zemperegu, Kupfer, Aluminium, Messing, Bronze, die Aluminium-, die Zinn-, die Glas- und die Lederindustrie, die Oel-, Fett- und Wachsproduzierende Industrie der Apparatebau, kurz die gesamte Industrie eines Landes arbeitet letzten Endes zu einem nicht unbedeutenden Teile für die Automobilindustrie. Wenn in einer Automobilfabrik z. B. 4000 Arbeiter beschäftigt sind, dann arbeiten in den Zulieferern u. Rohstoff-Industrien das vielfache an Arbeitskräften für diese 4000 Arbeiter.

Die augenblickliche Lage der deutschen Automobilindustrie ist gegenüber ihrer Auslandskonkurrenz eine geradezu empfindliche und ungünstige und läßt sich bestenfalls mit den Automobilindustrien der österreichisch-ungarischen Nachfolgestaaten vergleichen. Während die Weltmarktpreise für den allgemeinen Kraftwagenbau sich etwa 30-40 Prozent über den Friedenspreis bewegen, liegen die Weltmarktpreise für Kraftwagen infolge der unheimlich gesteigerten amerikanischen Massenfabrikation bis zu 70 Prozent unter den Friedenspreisen, d. h. kann der allgemeine Kraftwagenbau auch noch mit dem Ausland konkurrieren, wenn seine Preise auch bis zu 30 Prozent über den Friedenspreis liegen, so kann die deutsche Automobil-Industrie den Kampf auf dem Weltmarkt nur dann mit Aussicht auf Erfolg aufnehmen, wenn ihre Preise 30 bis 40 Prozent unter dem Friedenspreis bleiben.

Die Erklärung für diesen anormalen billigen Weltmarktpreis für Automobile liegt in der ungeheuren Massenfabrikation, die Amerika dank seiner riesigen Absatzgebiete im eigenen Land, der Kaufkraft seiner Bewohner, seiner ungleich günstigeren Weltmarktpreise und seiner infolge der für Amerika wichtigsten Bilanz des Weltkrieges geschaffenen einzigartigen, alle anderen Nationen gewaltig überlegenem wirtschaftlichen Expansionsvermögen besitzt.

Die europäischen Länder, wie England, Frankreich und Italien, konnten nun infolge des für sie günstigeren Ausgangs des Krieges sofort nach seiner Beendigung mit der Wiederaufnahme ihrer Betriebe beginnen. So haben sie denn auch eine wesentliche Verbilligung und Vergrößerung ihrer Produktion erreicht. Trotzdem haben auch diese „Siegerstaaten“ nur unter dem Schutze höherer Einfuhrzölle und Staatssubventionen ihre Umstellung durchführen können. So ist es auch nur verständlich, daß die deutsche Automobilindustrie in den letzten Jahren im vergangenen Jahre hatte, immerhin ein gewisses Verständnis für die von ihr geforderten Schutzmaßnahmen zu finden. Mühen doch auch die ausländischen Vertreter aus ihrer eigenen Entschlossenheit heraus zugeben, daß auch ihre Industrien durch die amerikanischen Wagen übertrumpft worden wären, wenn sie nicht während der Periode der Umstellung durch einen vorübergehenden Zoll geschützt gewesen wären. Das sind, wie gesagt, Gründe, die auch während des Krieges mit Amerika und unter anderem alle technischen Fortschritte austauschen konnten, während die deutsche Automobil-Industrie während der langen Kriegszeit von der ganzen Welt abgeschnitten, erst viel später an ihre Umstellung denken konnte.

ischen Marken gestellt und erschüttert bereits mit Erfolg die bisherige Vormachtstellung Englands. Auf zahlreichen deutschen und internationalen Wettbewerben hat sie ihre Ebenbürtigkeit bewiesen, worauf im einzelnen von anderer, behäufte Seite, noch eingegangen wird.

Wie man auch im Ausland über den Wert der deutschen Kraftfahrzeuge urteilt, mögen Auslassungen des Obmannes des russischen Kraftwagenamtes, Herrn S. Litwin-Sedow, zeigen, der sich nach beendeter Verarbeitung über die praktischen Ergebnisse der „Großen russischen Zuverlässigkeitsfahrt 1925“ u. a. wie folgt äußerte: Welt betriebswilliger stellen sich (Sedow sprach vorher von den negativen Resultaten der amerikanischen Fabrikate, namentlich der Ford) dagegen die deutschen, österreichischen, dann auch die französischen Wagen, die wir wahrscheinlich bis zum Aufbau der eigenen Industrie einführen müssen. Die Jagd nach Billigkeit ist das Hebel der russischen Handelsorgane und besonders der amlichschen Außenhandelsstellen. Im Automobilgewerbe muß aber ein fester Kurs gesteuert werden und man laufe lieber weniger aber desto Besseres ein.

Wie gesagt, die deutsche Automobilindustrie ist wieder auf der Höhe und hat auch, was die von ihr bezugsgebrachten Typen angeht, für jeden Geschmack und für jeden Gebrauchspurpose gesorgt. Besonders aber hat sie sich, um es nochmals festzustellen, gerade die Pflege des billigen und zuverlässigen Gebrauchswagens, welcher sich täglich mehr und mehr in allen Berufsständen einführt, angelegen sein lassen.

Die Lieferzeiten der deutschen Fabriken sind durchaus normal. Sie können jeder Nachfrage in den meisten Fällen, sofern nicht Sonderbauten für Spezialzwecke gefordert werden, sofort genügen. Auch Spezialbauten werden in kürzester Zeit nach Angaben der Besteller aufs Sorgfältigste ausgeführt und geliefert.

Was nun die Preisstellung für deutsche Fahrzeuge im Vergleich mit denen des Auslandes, namentlich Amerikas, angeht, so kann man sich nur dem Urteil des Herrn Litwin-Sedow anschließen. Zweifellos sind die Preise für ausländische Kraftwagen teilweise noch billiger als für gleichartige deutsche Typen. Falls wäre es jedoch, den Vorteilen, den der Verbraucher



Der 35jährige Benz-Huldigungswagen der auf seiner Fahrt nach Lodenburg noch eine Höchstgeschwindigkeit von 35 Kilometern erreichte.

hat, nur nach den Anschaffungskosten des Wagens bzw. Rades zu bemessen. Es kommt vielmehr lediglich auf den Jahresdurchschnitt der Betriebskosten überhaupt an, und hier schneidet der gleichartige Typ eines deutschen Wagens entschieden besser ab, als der ausländische Wagen, was ja auch, wie oben angeführt, die große russische Zuverlässigkeitsfahrt bewiesen hat. Denn es wird allgemein zugegeben, daß z. B. gerade der amerikanische Gebrauchswagen eine wesentlich geringere Lebensdauer hat, wie ein gleichartiger deutscher Typ. Die Amortisationsquote stellt sich daher für den amerikanischen Wagen wesentlich ungünstiger, als bei einem deutschen Fahrzeug. Ferner ist auch, um einen weiteren Punkt ins Feld zu führen, der Benzinverbrauch gerade bei amerikanischen Kraftfahrzeugen ein wesentlich höherer. Während so ein deutscher 8 PS-Wagen pro 100 Km. nur etwa 8-9 Liter Benzin verbraucht, benötigt z. B. ein Fordwagen für die gleiche Strecke etwa 14 Liter Benzin.

Nach kaum mehr als 2 Jahren schied sich die deutsche Automobil-Industrie bereits an den Konkurrenzkampf über die Grenzen des Reichs hinaus ins Ausland zu tragen. Vor dem Kriege, als die deutsche Automobil-Industrie unter gleichen Bedingungen auf dem Weltmarkt konkurrieren konnte, hatte sie einen Export von ca. 45 Prozent ihrer gesamten Produktion. Diese verlorenen Positionen zurückzugewinnen, ist eine der Hauptaufgaben der deutschen Automobil-Industrie für die nächsten Jahre. Nachdem die deutsche Automobil-Industrie sich in den letzten Jahren im wesentlichen darauf beschränken mußte, die Weltabsatzbeziehungen mit den alten ausländischen Vertretungen wenigstens im notwendigen Umfang aufrecht zu erhalten, kann man jetzt die erfreuliche Tatsache feststellen, daß sich ihr Export seit Mitte des vergangenen Jahres etwas freundlicher ansetzt und im Steigen begriffen ist. Es ist mit Bestimmtheit zu erhoffen, daß in absehbarer Zeit die deutsche Automobilindustrie wieder mit in erster Reihe der deutschen Exportindustrien stehen wird, wenn ihr die wirtschaftlichen Voraussetzungen hierfür im eigenen Land nur einigermaßen gegeben werden. Hier muß zunächst die deutsche Eigenschaft, immer erst in dem Fremden das Bessere zu sehen, überwunden werden. Dann werden und müssen deutsche Kraftfahrzeuge wie einst vor dem Kriege, auch in allen Ländern von deutscher Leistungsfähigkeit und deutschem Lebenswollen Zeugnis ablegen.

Wir lassen nachstehend verschiedene prominente Persönlichkeiten, denen man genaue Kenntnisse des Automobilwesens zuschreiben kann, zu Worte kommen, deren beachtenswerte Ausführungen zweifellos größtem Interesse begegnen und hoffentlich dazu beitragen werden, daß man in Zukunft nicht mehr eine Lösung „Deutsche kauft deutsche Wagen“ braucht, weil es bis dahin für jeden Deutschen eine Selbstverständlichkeit geworden ist, in erster Linie heimische Produkte zu kaufen, zumal wenn sie qualitativ führend sind.

## Deutsche oder ausländische Wagen

Von ...

Vor einiger Zeit wurde mitgeteilt, daß die Einfuhr fremder Waren in Deutschland die Ausfuhr im Juli 1926 um 120 Millionen überschreite. Wir Deutsche müssen uns darum darauf besinnen, wie es unter diesen Umständen möglich ist, die Verpflichtungen aus dem Versailler Friedensvertrag einzulösen. Wir sehen auf allen Gebieten der Industrie und des Handels, daß sich das Ausland, namentlich Amerika, kraft seiner reichen Geldmittel außerordentlich stark entwickelt und unabhängig gemacht hat und deutsche Erzeugnisse nicht mehr in dem Umfange benötigt, wie es vor dem Kriege der Fall war.

Namentlich auf dem Gebiete des Kraftwagenbaus ist in Amerika, England, Frankreich und Italien eine Entwicklung vor sich gegangen, welche den deutschen Kraftwagenbau, was die Preisbildung anbelangt, weit überbietet. Daß diese Massenherstellung auch neue Absatzgebiete erfordert, ist natürlich und so sehen wir Deutsche und heute in allen Ländern, auch in Deutschland, einer Konkurrenz gegenüber, welche uns mit ihren billigen Preisen gewaltig zu schaffen macht. Auch mit Anspannung aller verfügbaren Geldmittel und mit Aufwendung äußerster Fleißes sind wir in der Lage, das wieder einzubohlen, was wir durch den Krieg verloren haben.

Die hierzu erforderliche Umstellungsarbeit ist bereits in die Tat umgesetzt und wird noch weiter vervollkommen werden. Dazu gehört aber auch ein genügender Absatz der erzeugten Ware, damit durch eine gesteigerte Erzeugung die Preise des Produktes entsprechend erniedrigt werden können. In dieser Hinsicht muß vor allem der Deutsche dem Deutschen helfen und ist voll auf der Mahnung „Deutsche kauft deutsche Wagen“ berechtigt.

Noch ist die Qualität des deutschen Wagens, was Konstruktion und Material anbelangt, unerreicht und wie konnten diese Nachteile bei den diesjährigen Konkurrenzen für Touren- und Sportwagen zur Genüge beweisen. Was wird aus den fremden, hauptsächlich amerikanischen Wagen von Seiten der deutschen Käufer besonders hervorgehoben? Einmal der billige Preis dieser Wagen und dann der elastische Gang der Motoren.

Der billige Preis wird erreicht durch die reifere Massenproduktion und durch die Verwendung eines Materials, welches sich leicht verarbeiten läßt, also durch ein verhältnismäßig weiches Material. Der elastische Gang des Motors wird erreicht durch eine niedrige Beanspruchung des Motors und durch eine niedrige Uebersetzung der Motorleistung nach der Hinter- oder Antriebsachse. Man verzichtet dabei notwendigerweise auf eine große Geschwindigkeit des Wagens selbst und beschränkt sich auf nur 4-5 Sitzplätze, was bei verhältnismäßig großen Zylinder-Volumen ein kurzes und leichtes Chassis zur Folge hat. Aber alle diese Eigenschaften führen zu einem verhältnismäßig zu geringen Wagen und einem solchen, der viel Betriebsstoff (Benzin und Öl) verbraucht.

Was hat das deutsche kaufende Publikum bis jetzt vom deutschen Wagen verlangt? Ein Fahrzeug, das aus bestem Material hergestellt wird, wenig Reparaturen erfordert und mindestens 10 Jahre Dienst tut, wenig Betriebsstoff verbraucht und eine Karosserie, die mindestens 6 Personen aufnehmen kann, soweit es sich um Motorfahrzeuge von 4 Steuer-PS. und darüber handelt. Dabei wird eine Reisegeschwindigkeit von 80 Kilometern und darüber verlangt. Diese Forderungen führten zu hochgezüchteten Motoren bei kleinstem Zylinder-Volumen, zu hohen Uebersetzungen nach der Hinterachse und daher zu häufigem Gebrauch des Geschwindigkeitswechsels in den Steigungen.

Die Bauweise der Amerikaner hat sich aus der Eigenart ihrer Käufer und den polizeilichen Vorschriften ihres Landes herausentwickelt. Der Amerikaner liebt seine sog. Familienkarosse, er will bequem sitzen und kann sich vielfach statt eines Wagens deren mehrere leisten. Es ist ihm auch außerhalb der besetzten Ortschaften eine maximale Geschwindigkeit von etwa 80-85 Km. vorgegeben und wird dabei sehr streng überwacht, das Vorfahren, bezw. Ueberschreiten ist dort nicht üblich. In Städten mit größerem Verkehr ist das Vorfahren überhaupt nicht möglich und es handelt sich bei diesem Verkehr hauptsächlich darum, nach dem Stillstand des Wagens an Straßenkreuzungen so rasch als möglich wieder ansfahren zu können, daher die niedrige Uebersetzung nach der Hinterachse. An eine lange Gebrauchsdauer des Wagens ist der Amerikaner nicht gewöhnt, er kauft sich in einigen Jahren einen neuen Wagen und verzichtet auf teure Hauptreparaturen. Daher der große Verbrauch an Wagen im eigenen Lande selbst. Der Betriebsstoffverbrauch spielt beim Amerikaner eine untergeordnete Rolle, der Betriebsstoff ist überall leicht und billig zu haben.

Der deutsche Automobilfabrikant kann seine Fertigkeiten genau mit denselben Eigenschaften der amerikanischen Wagen bauen, hätte aber sicherlich keinen Erfolg beim deutschen Publikum gehabt. Diese Reue hätte vom Ausland kommen, so wie vieles andere, um aufgenommen und gelöst zu werden. Das Lob der Billigkeit ausländischer Erzeugnisse wird sich erhalten, ob sich aber das Lob auch auf deren Haltbarkeit erstrecken wird, ist sehr zweifelhaft und wird dies die nächste Zukunft lehren.

Der deutsche Fabrikant macht sehr gern KonzeSSIONen an die Kraftigkeit der Motoren, weil damit auch ein leichteres Fabrikieren verbunden ist, will aber unter allen Umständen an der Güte seiner Konstruktions-Materialien festhalten, denn nur mit diesen Grundstoffen können wir unsere Produktion auf dem Weltmarkt erfolgreich absetzen.

Der deutsche Konsument muß uns dabei helfen, unsere armen Arbeiter dankend zu beschäftigen und unsere Fabrikation stark zu machen im Kampfe gegen das Ausland. Durch den Kauf fremdländischer Wagen stärken wir aber das Ausland und machen unser Vaterland, das Geburtsland des Kraftwagens, immer ärmer und unfähiger. Daher

„Deutsche kauft deutsche Wagen!“



# Der neue **6 Cylinder Heim** 11/45 PS

MIT VIERRADBREMSE  
Preiswerter als Auslandswagen!

Preis RM. 8700.-  
Viersitzer, offen  
Preis RM. 9050.-  
Sechssitzer, offen  
ohne Bereifung, ab Werk.



Preis RM. 10100.-  
Viersitzer, geschlossen  
Preis RM. 10450.-  
Sechssitzer, geschlossen  
ohne Bereifung, ab Werk.

HEIM 6 Cyl.

**Der vornehmste und rassigste Qualitätswagen.**

Bevor Sie kaufen, machen Sie eine unverbindliche Probefahrt und Sie werden die Überraschung erleben, daß mit dem 6 Zylinder-Heim eine neue Epoche im Automobilbau eingesetzt hat. Kein Fahren im bisherigen Sinne mit Kuppeln, Schalten und allen möglichen Geräuschen, sondern ein lautloses kinderleichtes Spiel mit Gaspedal, Steuerung und Bremse. Fabelhafte Beschleunigung ohne Umschalten im direkten Gang vom Fußgänger tempo bis Schnelligkeit in 35 Sekunden.

Prüfen Sie einmal Ihren Wagen und urteilen Sie selbst!

Telephon  
24083, 24084

**HEIM & C<sup>IE</sup>. BADISCHE AUTOMOBILFABRIK MANNHEIM**

Telephon  
24083, 24084

## Deutsche! Kauft deutsche Wagen!



# PROTOS

Protos-Automobile G. m. b. H. + Berlin-Siemensstadt  
Vertrieb durch  
**SIEMENS-SCHUCKERTWERKE G. m. b. H.**  
Technisches Bureau  
MANNHEIM, SIEMENSHAUS, N 7, 18 + Tel. Sammel-Nr. 34531

**Plufo** Kleinkraftwagen  
4/20 und 5/30 PS  
2 Sitze 4 Sitze

Die Sensation unter allen deutschen  
Kleinkraftwagen der Gegenwart.



Verlangen Sie unverbindliche Vorführung  
und Angebote durch die Generalvertreter

**Zeiss & Schwärzel**

Automobil- und Motorrad-Handels gesellschaft  
Mannheim, H 7, 30. Alle Jungbusch-Garage.





# Die deutsche Automobilindustrie und ihre internationale Bedeutung

## Geschichtliche Entwicklung — Deutschland als Ursprungsland des Automobilbaus

Eine Betrachtung über die internationale Bedeutung der deutschen Automobilindustrie wird nie an der Tatsache vorbeigehen können, daß Deutschland das Geburtsland des Automobils ist. Mögen die ungeschickten Möglichkeiten und Hilfsmittel der neuen Welt die amerikanische Automobilindustrie heute ansehnlicher weit in den Vordergrund treten lassen, auch diese Massenproduktion ruht auf den Schultern der beiden deutschen Erfinder, denen die Lösung des Problems geglückt ist, ruht auf den Schultern der unermüdeten deutschen Verucharbeit, schöpft aus den Erfahrungen der deutschen Präzisionsarbeit seit den ersten Jahrzehnten des Kraftfahrzeugbaus.

Die Namen Benz und Daimler sind die Grundpfeiler der internationalen Kraftfahrzeugindustrie. Beide Deutsche, Stuttgarter, nachher fast, die ohne sich zu kennen, in den gleichen Jahren dem gleichen Problem ihre Lebensarbeit widmen und gleichzeitig die Lösung finden. Gottlieb Daimler, der 1883 den ersten Benzinmotor baut und 1885 damit das erste Automobil, Gottlieb Daimler und Carl Benz, der im gleichen Jahr 1885 den ersten selbstfahrenden Dreiradwagen baut und damit der Erfinder des „Automobils“ wird. Eine Duplizität der Ereignisse, wie sie selten ist bei einem so wichtigen Problem der technischen Fortentwicklung der Menschheit.

Langsam nur schien sich das Automobil in den ersten Jahren zu einem brauchbaren Fortbewegungsmittel für die Allgemeinheit zu entwickeln, rasch aber erschien der Fortschritt, wenn man in Zeiteinheiten denkt. Was sind die 41 Jahre seit jenem 1887 und heute schon ist das Kraftfahrzeug das Verkehrsmittel, das in der alten und neuen Welt den Stempel ausdrückt. Schon bis zur Jahrhundertwende war aus den Versuchswerkstätten von Benz in Mannheim und Daimler in Stuttgart-Gönnstätt eine immer mehr aufblühende Industrie geworden, der sich nun auch andere Firmen gesellen. So nahm 1888 die Firma Adam Opel in Rüsselsheim den Bau von Kraftfahrzeugen nach System Daimler auf. 1901 wurde die neue Automobilgesellschaft gegründet, 1902 entstanden die Horchwerke, 1906 begannen die Mercedeswerke mit dem Bau von Kraftwagen. Inzwischen hatten auch Frankreich, Amerika und England die Produktion des neuen Verkehrsmittels aufgenommen. Trotzdem blieb aber das deutsche Automobil und besonders die den Namen Benz und Daimler tragenden Wagen wegen ihrer hohen Qualität auf der ganzen Welt als die besten bekannt. Die Produktion dieser beiden Firmen ging bis zu 60 Prozent ins Ausland, und zwar in alle Länder der Welt.

Die Jahrhundertwende sah auch die konstruktive Entwicklung des Kraftwagens, wiederum unter Führung der deutschen Automobilindustrie, in raschem Fortschreiten. Die bis dahin verhältnismäßig geringste Motorleistung — die Motoren leisteten bis zu 12 PS. — konnte wesentlich verbessert werden. Hier waren es die Daimler-Werke, die mit ihrem 85 PS. leistenden Mercedes-Benz-Motor sich die konstruktive Überlegenheit sichern konnten. Weiblen ist auch der Name Mercedes, den die Daimler-Wagen seit dem Jahre 1900 führten, neben Benz und Daimler ein besonderes Symbol für Leistung und Qualität geworden. In den Benz- und Daimler-Wagen waren inzwischen andere grundlegende Lösungen für den Kraftwagenbau gefunden worden. So wurde hier zum ersten Mal die noch heute bei allen Automobilen gebräuchliche Venting verwendet, der Vergaser durch Einführung des Schwimmers verbessert, die Induktionszündung eingeführt, die Wagen mit zwei von einander unabhängigen Triebachsen ausgerüstet. Der in diesen Jahren einsetzende internationale Automobilsport gab der deutschen Automobilindustrie auch die erwünschte Gelegenheit, im Wettbewerb mit dem Ausland die Güte von Material und Konstruktion zu beweisen. Am 12. März 1901 errang der 80psige Mercedes unter Werner gegen die französische Konkurrenz im Vergewinnen Nizza-La Turbie den ersten Preis. Kurz darauf folgte ein neuer Sieg in dem über 414 km. führenden Rennen Nizza-Aix-Salon-Salon-Nizza, wobei Werner einen Stunden-Durchschnitt von 81 km. erreichte. Ein neuer Weltrekord wurde durch die Motorleistung war angebrochen. Der Einfluß, den die deutsche Automobilindustrie durch alle diese Erfolge auf den internationalen Automobilbau hatte, war so groß, daß die im Dezember 1902 erhaltene große Pariser Automobil-Ausstellung fast völlig unter dem Einfluß deutscher Konstruktionen stand. Damit war zum erstenmal der Kraftwagen in Bau und Aussehen auf eine einheitliche Form gebracht. Während bis dahin die Grundzüge der Motorenanordnung, der Kraftübertragung, der Sitzanordnung usw. dauernden Änderungen unterworfen waren, war man zu einer festen Form gelangt, und die Änderungen, die jetzt noch von Jahr zu Jahr und von Model zu Model sich folgten, betrafen nur der Fortentwicklung dieser nun gefundenen Linie.

Das Jahrzehnt 10 zum Kräfte brachte eine ununterbrochene Reihe von Erfolgen der deutschen Automobilindustrie in internationalen Wettbewerben. Immer wieder waren hier die Namen Benz und Mercedes die repräsentativen deutschen Vertreter. Der Name Benz ist in den Anzeichen des internationalen Automobilbaus ganz besonders durch die Leistungen des berühmten Wagens Benz eingetragen, der im März 1910 mit 211 km. Stunden-Durchschnitt und im April 1911 mit 228 km. Stunden-Durchschnitt in Dayton in Amerika den Geschwindigkeits-

oder Verbesserungen in der Fabrikationseinrichtung durchzuführen. Die Not des Vaterlandes verlangte Raubbau an den Produktionsmitteln. Sein Wunder also, daß nach Beendigung des Krieges und Umstellung auf Friedensproduktion die deutsche Automobilindustrie zunächst mit unterlegenem Nachdruck, wenn auch ungetrohenen Willens der inzwischen mächtig gewordenen ausländischen Konkurrenz gegenüberstand. Denn die ausländischen Staaten, die vor dem Kriege einen wesentlichen Teil ihres Kraftwagenbedarfs in Deutschland gedeckt hatten, waren während des Krieges dazu übergegangen, eine eigene Kraftfahrzeug-Industrie ins Leben zu rufen oder die schon vorhandene Kraftfahrzeug-Industrie wesentlich zu verstärken. Dazu kam der süßliche Wangel an Kapital in Deutschland nach dem verlorenen Kriege, so daß es gar nicht anders möglich war, als daß nur sehr langsam der Anschluß der deutschen Automobilindustrie an die wirtschaftlich um Längen vorausliegende ausländische Konkurrenz vollzogen werden konnte. Die überlauten Kritiker, die in den letzten Jahren so lebhaft nach der „Umstellung“ gerufen haben und der deutschen Automobilindustrie Schlafmützigkeit vorgeworfen haben, scheinen sich nie klar gemacht zu haben, was alles dazu gehört, eine unter dem Zwang des Krieges zurückgebliebene Industrie zu neuem, vollkräftigem Leben zu erwecken.

Die deutsche Automobilindustrie hat, im stillen zwar aber um so stäher und energischer, ihre Umstellung im Rahmen des Möglichen vollzogen. Im Rahmen des Möglichen, d. h. in Rücksicht auf den ihr gegenüberstehenden Verfügen liegenden Absatz. Denn das darf nicht vergessen werden: der Absatz ist die wichtigste Vorbedingung für die Rationalisierung der Produktion. Durch den Krieg waren die wichtigsten ausländischen Absatzgebiete verloren gegangen und die deutsche Kraftfahrzeugindustrie blieb auf den Inlandsabsatz angewiesen. Der Inlandsabsatz aber ist



Der bequeme Reisewagen (24/100/140 Mercedes-Pulmann-Limousine)

seinerseits wieder abhängig von der allgemeinen Wirtschaftslage und dem Stand von Volkseinkommen und Volkseinkommen. Der Absatz ist daher zur Zeit nur ein beschränkter und dementsprechend können auch nicht Produktionsmethoden angewandt werden wie in Amerika. Trotzdem ist es der deutschen Automobilindustrie in den letzten Jahren gelungen, durch allmähliche Verwendung moderner arbeitssparender Maschinen und durch sorgfältigste Rationalisierung des gesamten Produktionsapparates die Verkaufspreise ihrer Wagen wesentlich herabzusetzen und sie den Weltmarktpreisen anzugleichen, ohne die höhere Qualität des deutschen Wagens aufzugeben. Denn dies ist das Ausschlaggebende: die deutsche Automobilindustrie und besonders die alten traditionellen Qualitätsfirmen wie Benz-Daimler, wollen nicht von dem Grundgesetz abgehen, die Hochwertigkeit in Material und Bau als das Wichtigste zu betrachten. Sie wissen, daß nicht nur der Verkaufspreis eines Wagens, sondern auch die Betriebs- und Reparaturkosten, den Gesamtwert bedingen, daß also der Wagen, der die wenigsten Reparaturen verursacht und der noch mehrjährigem Gebrauch noch einen hohen Wert darstellt, der billigste ist. Aber trotz der Heberleistung in der Qualität ist auch der Preis des deutschen Wagens keineswegs mehr höher, als der Preis von ausländischen Wagen, die annähernd in der Qualität mit ihm vergleichbar sind. Ist es denn schon allgemein bekannt, daß Daimler-Benz schon einen erstklassigen Wagen, je nach Größe und Ausstattung, schon von 8000 R. an aufwärts auch bei Zahlungs-erleichterungen liefert, daß ein harter 8 Zylinder, der bekannte 16/50 PS. Benztyp schon zu etwa 12.000 R. zu haben ist, daß der 15/70/100 PS. Mercedes-Kompressor, einer der modernsten 6 Zylinder-Wagen, nur 20.000 R. kostet? Dabei ist der deutsche Wagen auch in seiner Innen-Ausstattung im Durchschnitt von einer weitaus größeren Gütegehalt wie der ausländische Wagen.

## Propaganda der Tat — Das deutsche Automobil im internationalen Wettbewerb — Aussichten

Daß die deutsche Automobilindustrie auch in der Leistung und in der Konstruktion mit dem Ausland wettbewerblich erfolgreich ist, zeigen zahlreiche Erfolge, die deutsche Wagen in diesem Jahre in von internationaler Konkurrenz besetzten Schnelligkeits- und Dauerleistungswettbewerben errungen haben. Schon in den vergangenen Jahren hatten Siege in ausländischen Rennen von dem kräftigen Lebenswillen der deutschen Automobilindustrie Zeugnis abgelegt. Dem Erfolg der Benzwagen im großen Preis von Italien 1923 reichte sich der Mercedes-Sieg in der Targa und Coppa Florio und am Kloufenspoß 1924, der H.H.W. Sieg in Weltrekord beim 24 Stundenrennen in Monza an. Mit neuen, nach modernsten Grundgesetzen konstruierten Tourenwagen-Modellen errangen Mercedes-Benz, Maybach, Adler, Ford u. a. in den Dauerleistungswettbewerben des Jahres 1925, insbesondere der großen russischen Prüfungsfahrt, wo Mercedes-Benz 2 große Staatspreise erhielt, Erfolge. Im Jahre 1926 aber zeigt sich die deutsche Automobilindustrie in allen Konkurrenzen wieder auf der vollen Höhe ihrer internationalen Qualität. Mercedes-Benz gewinnt das Bergrennen in Garmisch-Partenkirchen, ist erfolgreich in der Weltdeutschen Dauerleistungsprüfungsfahrt, erringt zahlreiche Siege im Wiesbadener Automobil-Wettbewerb, darunter mit Rosenberger das Bergrennen auf die Hohe Wuzel, gewinnt das Perforis-Bergrennen, das Höhen-Bergrennen, die Weidmännleitswettbewerb des Baden-Badener Automobil-Turniers, erhält mit fernmähigen Fabrik-Karosserien in zahlreichen Schönheitswettbewerben erste Preise, gewinnt das internationale Kilometerrennen in Genf, beendet mit 3 Kraftpunktfreien Fabrikwagen die 24 Stundenfahrt im Taunus und mit 8 Kraftpunktfreien Wagen die Süddeutsche Tourenfahrt, um mit dem durch Sarcacola errungenen Sieg im „Großen Preis von Deutschland“ das erste internationale Rennen nach dem Kriege in Deutschland für die deutschen Fahrer überlegen zu gewinnen. Nach bei dem großen internationalen Automobilrennen bei San Sebastian im Juli 1926 zeigen sich Mercedes-Benzwagen als einzige Vertreter der deutschen Automobilindustrie auf der vollen Höhe ihrer Leistungsfähigkeit. Sie gewinnen die Klasse über 3000 cm. den großen Preis für Tourenwagen und halten trotz höchster Gewichtsbelastung in den 10½ Stunden des Rennens einen Durchschnitt von mehr als 101 km. in der Stunde. In allen diesen Wettbewerben trafen die deutschen Wagen auf eine harte Konkurrenz modernster ausländischer Maschinen, z. T. in der Hand bester ausländischer Fahrer. Sie konnten so mit der Tat beweisen, daß sie in Leistung und Zuverlässigkeit dieser Konkurrenzen überlegen sind. Auch die anderen berühmten deutschen Marken, wie die H.H.W., R.S.H., Maybach, Adler, Opel haben mit zahlreichen Erfolgen in den Wettbewerben des Jahres 1926 diesen Beweis erbracht. Unser Automobilsporthilfswort wird an anderer Stelle auf die sportliche Leistung der deutschen Automobilindustrie besonders eingehen. D. Schefflig.

Die deutsche Automobilindustrie bietet dem Inlandsabnehmer zum mindesten das, was ihm die ausländische Automobilindustrie verspricht. Aber auch der nach dem Kriege häufig darniederliegende Export hat sich in den vergangenen Jahren schon merklich belebt. Sogar Amerika selbst weiß die deutsche Qualitätsarbeit zu schätzen, das beweisen die zahlreichen in Nordamerika laufenden Mercedes-Benz-Kompressor-Wagen. Wenn es auch manchmal den Anschein hat, als ob die deutsche Automobilindustrie im Kampf gegen ihre ausländische Konkurrenz unterliegen würde, so sehen wir doch heute schon an ihren Leistungen, daß diese Befürchtungen unrichtig sind. Die Vorteile der deutschen Automobilindustrie werden Mittel und Wege finden, auch den Absatz und die Produktion der deutschen Werke wieder so zu heben, daß sie qualitative Überlegenheit ihrer Wagen auch in den Verkaufsziffern zum Ausdruck kommen wird. Die von Bestimmten schon totegerade deutsche Automobilindustrie verfügt über den besten Stamm von Arbeitern und Ingenieuren der Welt und bleibt dem Grundgesetz treu, nur hochwertigste Ware zu produzieren. Getragen von diesen Kräften, sollte sie in der Lage sein, ihre internationale Bedeutung auch in Zukunft zu behalten.

## Luxus- oder Gebrauchswagen

Von Dr. Frith Opel

Kein Wirtschaftszweig hat augenblicklich beim deutschen Publikum ein — ich möchte fast sagen leidenschaftliches — Interesse gefunden, wie die Automobil-Industrie. Besonders scheint jene bekannt im Anfang dieses Jahres erschienenen Abhandlung des Charloleiburger Hochschullehrers Dr. Becker über die Lehren des amerikanischen und europäischen, insbesondere deutschen Automobilbaus den Geist der Meinungen so erregt zu haben, daß er nicht zur Ruhe kommen will.

So sehr im Interesse der Volkswirtschaft gerade in der heutigen Zeit der verwirrten Begriffe jedes mannshafte Eintreten für die heimische Industrie begrüßt werden muß, so darf dies nicht auf Kosten der Gerechtigkeit geschehen. Prof. Becker hat zweifellos das große Verdienst, zum ersten Male die Ergebnisse der wichtigsten Automobil-Werke der Erde wissenschaftlich in ihren Eigenschaften nach originellen und geistvollen Grundzügen vergleichend, kategorisiert zu haben.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen zeigen zunächst die Tatsache, daß die Automobile der einzelnen Länder gewisse nationale Merkmale besitzen, und daß man im großen und ganzen zwei Familien unterscheiden kann, die Familie der amerikanischen Automobile und die der europäischen. Dieses Ergebnis ist zwar an und für sich nicht neu, aber interessant, auch einmal in mathematischen Kurven und Zahlen festgesetzt zu sehen. Die amerikanischen Automobile sind in der Hauptsache „Gebrauchsfahrzeuge“. Diese Tatsache — und hier ist der Artikel Professor Becker vielfach mißverstanden worden — kann an und für sich die Leistungsstärke der amerikanischen und z. B. der deutschen Automobil-Industrie kein Werturteil abgeben. Es wird zur Beurteilung immer darauf ankommen, welche Aufgaben einer Industrie gestellt worden sind. So hat man in Deutschland, wie auch teilweise in anderen europäischen Ländern, bis in die letzten Jahre hinein das Automobil in erster Linie fast als Sport- und Luxusfahrzeug gesehen, eine Auffassung, die auch behördlich durch entsprechende gesetzliche Maßnahmen fest betrieben worden ist. Die deutsche Automobil-Industrie hatte sich leider dieser Auffassung zu fügen.

Die Idee, ein Fabrikat in Serien herzustellen, ist weder neuartig noch amerikanischen Ursprungs. Jeder Fabrikant wird zwingend zur Serienfabrikation übergehen, sobald die Größe seines Betriebs eine gewisse Grenze zu überschreiten beginnt. Er wird zur Serienherstellung und zu einer damit verbundenen „rationalen Betriebswirtschaft“ übergehen, einmal um den Lieberblick zu behalten, andererseits aber auch, um bequemer und schließlich weitverbreiteter arbeiten zu können. Entgegen diesen natürlichen Entwicklungen war die deutsche Automobil-Industrie gezwungen, jedes Jahr neue Modelle herauszubringen und auf die vielen meist modischer Launen entsprechenden Sonderwünsche der Käufer einzugehen. Schon mehrere Jahre vor dem Kriege ist von Seiten der deutschen Automobil-Industrie der Versuch gemacht worden, den preiswerten, in großen Serien hergestellten Gebrauchswagen in Deutschland populär zu machen. Aufblühend darf gesagt werden, daß die damaligen deutschen Serienwagen bereits einen hohen Stand technischer Entwicklung erreicht hatten und den Ansprüchen, die damals billigerweise gestellt werden konnten, genügen. Der Versuch mußte aufgegeben werden, weil das deutsche Publikum für den Gebrauchswagen nicht zu gewinnen war.

Die heute veränderte Einstellung des deutschen Käufers ist kaum 1—2 Jahre alt. Sie ist plötzlich sozusagen über Nacht gekommen. Von Amerika drangen über die Zahl der gebrauchten und täglich neu-entstehenden Automobile phantastische Angaben herüber. Die Masse des deutschen Publikums, das sich dem Automobil gegenüber bisher immer in feindlicher Ablehnung verhalten hatte, harrte auf. Es begann die Zeit, da man die deutsche Automobil-Industrie der Rückständigkeit bezichtigte und glaubte, nur auf amerikanische Fabrikate, wie auf amerikanische Jagdbomben, „Gleits“ usw. sich stützen zu können.

Die deutsche Automobil-Industrie war jedoch nicht müde geworden. Führende Firmen hatten das Ansehen des Kraftfahrzeuges in Deutschland schon zu einer Zeit vorausgesehen und sich in aller Eile vorbereitet, als die Verhältnisse hierzu noch nicht reif zu sein schienen. Allerdings haben sich schließlich industrielle Organisationen nicht so schnell umändern lassen, wie Verfallsmeinungen, besonders wenn Kriege, Revolutionen und Instabilitäten folgen hierbei zu überwinden waren. Der heutige Stand der deutschen Automobil-Industrie zeigt, daß der unter weit glücklicheren



Der universelle Gebrauchswagen (10,35 PS. Benz-Pulmann-Limousine)

Weltrekord aufstellen konnte. Ein Rekord, der erst im Jahre 1926 geschlagen werden konnte. Das eigentliche Gebiet solcher Leistungen sind aber von jeher die großen klassischen Dauerleistungsprüfungen. Auch hier wieder konnte Benz durch Siege in den Seckamer- und Prinz Heinrich-Fahrten höchste Zuverlässigkeit beweisen.

Die leuchtendsten Namen aus dem Ruhmeskranz von Mercedes lauten Gordon-Bennett-Rennen in Irland 1908, Weltrekord 1908, Grand Prix 1908, Petersburg-Köln 1909, Moskauer-Prix 1913 und der glückliche dreifache Mercedes-Sieg im Grand Prix 1914.

## Die deutsche Automobil-Industrie nach dem Kriege Wiederaufbau und Umstellung

Während des Krieges war die Automobil-Industrie ein wichtiges Glied in dem großen Getriebe der nationalen Verteidigung. Personenzüge, Lastwagen, Zugwagen, Kampfwagen und Flugmotoren, dies alles benötigte die Heeresverwaltung und hier galt es, bewährte, zuverlässige Modelle unter letzter Anwendung der Produktionsmöglichkeiten herzustellen, so daß daneben keine Zeit und Gelegenheit blieb, konstruktive Versuche zu machen



Der moderne Sportwagen (16,50 PS. Benz-Sport-Tape)

Umständen gewonnene Vorsprung des Auslandes beträchtlich aufgeholt, ja sogar in gewisser Beziehung überholt ist. Selbst in dem halben Jahr seit dem Erscheinen des Becker'schen Abhandlung ist man mit riesigen Schritten wieder vorwärts gekommen, trotzdem die Infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise hervorgebrachte Abkühlung jedem Fortschritt die unüberwindlichen Hemmnisse entgegenzusetzen schien. Einige unserer Automobil-Fabrikanten besitzen heute bereits Einrichtungen und Produktionsmethoden, die sich ruhig neben geräumigen ausländischen Mustern zeigen können.

Keiner Meinung nach hat das ganze Problem überhaupt niemals darin bestanden, daß die Amerikaner etwa bessere Ingenieure seien, als die Deutschen. Abgesehen davon, daß das Automobil eine deutsche Erfindung ist, das Problem muß auf ganz andere Faktoren zurückgeführt werden: Einmal auf die einheitliche, geradezu uniforme Einstellung der amerikanischen Publikums und zweitens auf die dadurch ermöglichte Produktionsweise nach Serie und Masse. Daß die Verbreitung amerikanischer Wagen nicht etwa von deren überlegener Konstruktion verursacht ist, beweist z. B. die Tatsache, daß eine der bekanntesten amerikanischen Marken, eine Marke, mit der



mit den Begriff amerikanischer Wunderleistungen überhaupt in der Welt nicht vorhanden, in einer für den modernen Motor... Eigenschaften von Prof. Weder weit unter den Durchschnitt... gestellt werden mußte.

Als ein weiteres Kriterium für den modernen Wagen hatte Prof. Weder das möglichst geringe Gewicht bezeichnet. Kennzeichen sind die heutigen deutschen Wagen, ohne in ihrer weltberühmten Solidität beeinträchtigt worden zu sein, nicht nur nicht schwerer als die Amerikaner, sondern teilweise sogar schon leichter. Die deutschen Konstrukteure verwenden, wo es nur möglich ist, Leichtmetalle, wie Aluminium, Duraluminium, Eluopan, Gitterron usw. für die Gehäuse des Motors, des Getriebes und der Hinterachse, ferner zu den Kurbelwellen, zu den Pleueln, also überall da, wo die Amerikaner das ungleich schwerere Gußeisen verwenden. Wenn die Amerikaner auch einen besonders schönen Lauf herzustellen vermögen so ist dennoch keine Frage, daß die Verwendung des dem Zweck mehr entsprechenden Aluminiums einen gewaltigen Fortschritt bedeutet. Da der Anteil der Leichtmetalle beim deutschen Chassis durchschnittlich bis zu 12 Prozent beträgt, kann man sich umso mehr die Gewichtserparnis vorstellen, die z. B. beim Kleinen 4 PS. Opel ca. 15 kg. bei dem 10 PS. Opel 15 kg. ausmacht. Diese Gewichtserparnis ermöglicht wieder die größere Wirtschaftlichkeit des deutschen Wagens, da er durch die Beschränkung des toten Eigengewichts weniger Kraft aufzuwenden hat und dadurch geringeren Aufwand der Mittel (Benzin und Öl) benötigt, ganz zu schweigen, daß er z. B. bei Steigungen eine höhere Leistungsfähigkeit gewonnen hat. Daß sich schließlich die deutschen Wagen in ihrer Güte keinesfalls vor den ausländischen zu verbergen brauchen, beweisen auch die überlegenen deutschen Erfolge in sportlichen Veranstaltungen.

Das Wichtigste scheint mir jedoch immer wieder die Einstellung des Käufer-Publikums zu sein; denn von ihm

hängt ab, ob die Aufgaben für den Konstrukteur leicht, schwer oder gar unmöglich werden. Das deutsche Publikum hat auch heute noch immer von Automobilen größtenteils — es kann nicht anders bezeichnet werden — dilettantische Vorstellungen. Der deutsche Käufer möchte einen möglichst preiswerten Gebrauchswagen haben, der aber nicht auf Sport, Renn- und Luxuswagen zu gleicher Zeit sein soll. Das ist natürlich ausgeschlossen.

In diese Vorstellungen und Verwirrungen Aufklärung in die weitesten Kreise zu tragen, furt die Erziehung des deutschen Publikums zum Gebrauchswagen, wäre die dankbarste Aufgabe der Automobil-Klubs und der Fachzeitschriften. Die Zeit ist hierfür günstig. Die Leberfähigkeit ausländischer Wagen, durch geschickte Nachahmung, hat heute beträchtlich nachgelassen. Man hat eingesehen, daß überall mit Wasser gefüllt wird, und daß die deutschen Wagen schließlich den deutschen Ansprüchen — wie es nur natürlich ist — sowohl hinsichtlich der Solidität und der Ausstattung besser entsprechen.

Die Aufgabe dieser Aufklärung besteht es, einen Einblick in die einschlagenden Richtungen in der Fabrikation aufkommen zu lassen. Wie es allgemein ist, nur in dem hoch geachteten Sportwagen, Luxuswagen den eigentlich deutschen Typ erkennen u. propagieren zu wollen, ebenso falsch wäre es, zu fordern, daß alle deutschen Fabrikanten in Zukunft nurmehr den Einheits-Serien-Gebrauchswagen bauen sollten. Der preiswerte Gebrauchswagen ist und so nötig wie das tägliche Brot, aber auch der Sport- und Luxuswagen hat seine Freunde und Käufer. Gottlos ist die deutsche Automobil-Industrie heute vielseitig genug, um alle berechtigten Wünsche und Ansprüche, sei es nach dieser oder jener Richtung, in bestem Umfang zu befriedigen.

Damit aber wäre es nicht getan. Es mag daher auf jene sportlichen Behauptungen neuer eingegangen sein. Und da sie zum Teil zugehen; jeder Sportmann hat das Recht, Kräfte zu sportlicher Betätigung zu fordern. Warum hat der Automobilist das Recht, seine Kräfte zu veranlagen, den Autoport durch Betonung von Wettbewerben — Rennen und Jueterrassengfahrten — zu fördern. Was gelegenlich des Eintrags des Automobilwettbewerbs im letzten Winter habe ich festgestellt, daß es nicht Sache von Automobilisten sein kann, den Autoport zu verbieten oder zu hemmen. Ob Automobilwette verschiedener Art stattfinden sollen, ist lediglich Sache der Automobilisten — also der Autoportisten! — und der Automobilisten, denen diese Autoportisten angehörend, nicht und niemals aber Sache der Automobilisten. Der Automobilist und Jueterrassengfahrten beizutreten will, mag dies nun, ebenso wie der Tennisspieler oder Fußballer oder Radfahrer oder Segler sich keine Vorbehalte von den Fabrikanten machen lassen wird, die die Sportgeräte fabrizieren. Man denke sich die Möglichkeit, wenn Fabrikanten von Tennisschlägern oder eine Fahrradfabrik oder eine Wertig gegen den Tennis- oder Radfahrer- oder Motorbootfahrer Stellung nehmen!

Im Autoport hat (aber erst in der Nachkriegszeit) die Industrie viel bei der Gestaltung des Sports mitgewirkt. Nicht immer abträglich, denn so war z. B. die geforderte und durchgeführte Sporteinrichtung 1926 sportlich nur gegenständig. Nun aber mag die Frage erörtert sein: sind Autoport-Wettbewerbe von heute noch industriell (also zu technischer Hervorbringung) zu befürworten. Zunächst Ein Beweis! Wie wäre der Mercedes-Kompressor so populär geworden, hätte er nicht 1924 auf der Targa Florio durch Werner's großen Sieg seine Überlegenheit und Vollendung gezeigt. Wie wäre der A.A. als Sportwagen so populär und als Gebrauchswagen so gründlich eingeführt worden, hätte nicht die A.A.-Sieg in den großen Aus-Rennen gezeigt, was A.A. zu leisten vermag. Wie hätte Opel in der Nachkriegszeit seine Produktion so erheblich steigern können, hätte das Fortschritt Opel sich nicht durch seine Sporterfolge, die ja Qualitätsbeweise waren, populär gemacht. Opel war in den letzten Jahren bei allen Wettbewerben dabei. Auch die bevorstehende Reichsfahrt wird nach von 9 Opelfahrern bestritten... sic tacuisse!

Aber auch technische Anregungen werden den Fabrikanten durch sportliche Wettbewerbe gegeben. Wo Spitzenleistungen verlangt werden, werden die Wagen mehr beansprucht, als im Alltagsverkehr und bei Spazierfahrten. Man frage erfahrene Konstrukteure, frage technische Werkleute von Rang und Namen z. B. Direktor Knoop von der A.A., Direktor Dr. Korfke von Mercedes, Geheimrat Dr. Sportkoort von Daimler, Direktor Eisebel von Benz, Direktor Wendt von Sieg, Generaldirektor Stöber, Direktor Köhler von Presto, die Gebrüder Reichstein von Brennabor, Dr. Schmid von Maybach, die Herren Meyer von Adler und andere technische Direktoren, ob sich — und besonders nach Schaffung neuer Typen — nicht durch Sportveranstaltungen manche konstruktiver Nutzen schaffen ließe. Sie werden das alle bejahen können.

Der propagandistische Nutzen aber steht außer Frage. Die A.A. konnte nach ihren Aus-Siegen und dem internationalen Monza-Sieg ihre Produktion verdoppeln... Mercedes fertigte wieder seinen Weltrekord... Dr. Schmid von Maybach folgte ihm nach der Südt. Touristenfahrt, daß er auf Grund des eindrucksvollen Maybach-Erfolges in der Südt. Touristenfahrt (in welcher der neue 27/100 PS-Maybach-Sechszylinder seine Überlegenheit und die sich für Tempofahrt bewies) allein in Berlin 9 Maybach-Wagen (zum Teil die teuersten deutschen Sportwagen) verkauft worden seien... es heißt also die Wirkung der Sporterfolge verstanden, wenn man sie als propagandistisch gleichgültig hinstellen versucht. Freilich muß der erfolgreiche Sportwagen nicht in den Kauf kommen, ein eigenes für den Wettbewerb konstruierter Wagen zu sein. Tann betrachtet man einen Sieg nicht ohne Ironie. Hier aber, möchte ich fragen, hat z. B. die Mercedes-Benz-Sieg im Großen Preis von Deutschland, im span. Tourenpreis und im internationalen Kaufpreisen nicht erst genommen? Das waren einwandfreie Siege, ohne Tricks und ohne besondere Schornsteinmontagen, vom besten Wagen und vom besten Fahrer errungen! Ein anderes Beispiel für propagandistischen Nutzen: die führende norddeutsche Automobilfabrik, die Stöcker-Werke A. G. waren im letzten kalten Winter unter Geschäftsaufsicht gekommen. Vor einem Monat wurde die G. A. aufgehoben, und Joseph meldete Generaldirektor Stöcker 6 Stöcker-Wagen zur Reichsfahrt. Es ist nicht zu viel behauptet: der propagandistische Erfolg ist schon vor Reichsfahrt-Beginn da. Man spricht von Stöcker!

Wenn Autofabriken zu Jueterrassengfahrten ein Paar von Helfern entsenden, Hilfswagen mit Montagematerial auf der Straße senden, wie es häufig geschieht, so mag das schief gehen. Das aber ist eine sportlich zu verwerfende Unterstellung bestimmter Fahrer, die zu unterbleiben hat. Der Autoport ist ein wie er sein soll und muß, braucht weder Geheimverträge zum unternehmen Leuten plombierter Hausen, noch braucht er Sportwagen an der Straße, deren Monteur ihm helfen. Wenn es so mit Autofabriken stünde, dann wäre es nicht mehr der. Es ist aber erfreulicherweise, von bekannten Ausnahmen abgesehen, anders!

## Für und gegen die Automobil-Rennen.

### Fort mit den Automobil-Rennen!

Von Adam Opel, Rüsselsheim a. M.

Die deutsche Automobil-Industrie ist seit der vor drei Jahren erfolgten Wiederaufbau mit ungeheurer Spannung demüht, die durch Krieg, Revolution und Inflation erzeugten Schäden wieder auszugleichen und die vor dem Kriege innegehabte Führung im In- und Auslande vor allem durch die Schaffung des preiswerten deutschen Gebrauchswagens wieder zu gewinnen. Seit der letzten Zeit beschwört die Industrie die Automobil-Klubs, von ihren übermäßigen Kennveranstaltungen abzusehen, da es ihr ohne größte Störung ihrer Anstaltungsarbeiten und Zersplitterung der Kräfte unmöglich ist, sich an diesen zu beteiligen. Vergessen! Die Automobil-Klubs haben zwar die Rolle der Veranstalter, die ein großer Nutzen zu werden denken, ein wenig eingeschränkt, sie haben sich aber nicht dazu bemüht, den wohlgegründeten Wünschen der Industrie völlig Rechnung zu tragen. Es ist noch in lebhafter Erinnerung, daß, als die Industrie beschloß, den diesjährigen Kennveranstaltungen fernzubleiben, aus den Kreisen der Klubs die Drohung ausgesprochen ward, dann eben für ausländische Fahrzeuge die Rennen durchzuführen.

Das Haus Opel wird kaum in Verbach geraten können, sportlich zu sein. Seitdem es einen Automobilport gibt, ist das Haus Opel dabei und war noch stets unter den Siegern oder Erstplatzierten zu finden. Jeder Sport muß aber seinen Sinn und Zweck haben, und da ist zu sagen: Der Automobil-Rennsport hat heute seinen Sinn und Zweck verloren!

Von den wenigen, dafür um so lauter sich gebärdenden Vertretern der Rennsportes pflegt immer vorgetragen zu werden, daß die Automobilrennen notwendig seien für die technische Entwicklung der Kraftfahrzeuge, für die Erziehung der Fahrer und schließlich wegen der allgemeinen Propaganda des Kraftfahrzeugwesens überhaupt.

Diese Argumente mögen in den Jahren der Entwicklung des Automobils ihre Wichtigkeit gehabt haben. Heute aber, da das Automobil in technischer Hinsicht zu einem gewissen Abschluß gekommen ist, da selbst von kleinen Motoren Leistungen erzielt werden, die in der Praxis nicht mehr verwerflich werden können — so erreichte der Kleine 4 PS-Opel beim Freiburger Kilometer-Rekord eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 132 Km. (11) — heute haben die Rennergebnisse für die Entwicklung des Gebrauchswagens jedenfalls nichts zu sagen.

Im Gegenteil! Renn- oder Sportwagen und Gebrauchswagen sind heute Gegensätze, die sich nicht mehr vereinigen lassen.

Während die Renn- oder Sportwagen auf die Züchtung höchster Spitzenleistungen ausgehen, auf Leistungen also, die sich nur unter außerordentlichen Umständen (z. B. auf abgepörrten Straßen) und nur für eine verhältnismäßig kurze Zeit erzielen lassen, haben die Gebrauchswagen die Erfordernisse des praktischen Verkehrs zum Ausgangspunkt. Diese bedingen Einfachheit der Konstruktion und Bedienung des Wagens, starke, mittlere Drehmomentleistung des Motors zur Erzielung eines günstigen, in der Praxis brauchbaren Durchschlages, ferner Dauerhaftigkeit, Zuverlässigkeit usw. Es sind also zwei gänzlich widersprechende Tendenzen, die selbstverständlich auch in der Bauweise der beiden Wagenarten ihren Ausdruck finden.



Der leistungsfähige Tourenwagen (15/70/100 Mercedes-Typ)

Ebenso verhält es sich mit der Erziehung der Fahrer durch den Rennsport. Einen Wagen auf abgepörrter Straße auszuführen, ist etwas anderes als einen Wagen im dichten Gewühl des Straßenverkehrs so zu lenken, daß die gesetzlichen Vorschriften beobachtet und Unfälle vermieden werden.

Es wäre um die Sache des Automobils schlimm bestellt, wenn die Beherrschung des Kraftwagens nur über den Weg des Rennsports zu erlangen wäre.

Schließlich ist die Frage nach dem Propagandawert der Rennen für die Popularisierung des Kraftfahrzeugwesens mit einem glatten Nein zu beantworten. Die überwiegende Zahl der Rennbegeisterten geht zu den Automobil-Rennen — darüber besteht kein Zweifel — lediglich um nervenkitzelnde Sensationen zu erleben. Man wird die Zuschauer mit Vorliebe an den gefährlichsten Stellen der Rennstrecke sich aufhalten sehen, in der Erwartung, daß hier etwa ein besonders Aufregendes passieren könnte. Das diesjährige Aus-Rennen hat außer einem Massenbesuch tragische Todesfälle im Angesicht des Publikums zu verzeichnen gehabt. Die Folge wird sein, daß das nächste Aus-Rennen eine doppelte Besucherzahl aufweisen wird. Sollte aber über die Sensation hinaus dennoch etwas vom Propagandawert vorhanden sein, so ist dieser Wert erst recht als negativ in Rechnung zu ziehen.

Endlich, daß die Klubs, welche Anspruch erheben, die Interessen der Verkehrsteilnehmer zu vertreten, den Rennen jene übermäßige Bedeutung und Pflege angedeihen lassen wird das heute

fast größtenteils aus Laien bestehende Publikum zu der abwegigen Anschauung gebracht, als sei das Automobil nur für Staub und Waghalsigkeit geschaffen und habe als Hauptzweck die Erzielung irdischer und lebensgefährlicher Geschwindigkeiten. Dem Automobil als Gebrauchsfahrzeug, dessen Durchsetzung für die deutsche Volkswirtschaft eine Lebensfrage bedeutet, wird das Publikum durch Rennen geradezu entfremdet. Man kann daher behaupten: Die Popularisierung des Automobils wird in Deutschland aufgehalten, weil es zu stark auf das sportliche Gebiet abgedrängt wird.

Wie anders haben sich die amerikanischen Klubs des Automobilwesens angenommen! Sie haben dafür gesorgt, daß die Steuern für die Betriebshaltung des Automobils auf das richtige Maß herabgesetzt wurden, eine Aufgabe, die besonders in Deutschland der Erledigung harzt, da hier die Steuern infolge ihrer unnatürlichen Berechnung nach Motorleistung nicht nur die Entwicklung, sondern infolge ihrer unbedingten Höhe und Häufigkeit (Zulassungssteuer, Wegebauabgaben, Brückenzölle usw.) die Verbreitung der Gebrauchsfahrzeuge hindern. Außer anderen gesetzlichen Reformen haben die amerikanischen Klubs ferner dafür gesorgt, daß Straßen verbessert oder neu gebaut wurden, sie haben Wege markiert, sich um Hotel- und Garagenwesen gekümmert, sie haben die Hilfsdienste organisiert, damit der Automobilist an seinem Ried des ungeheuren Landes in einer einzigen Nacht verlassen ist. Den vernünftigen Gebrauch des Automobils haben sie durch die Einführung der Sonderfahrten zu fördern bemüht, indem sie außer anderen Organisationen für den Tourismus z. B. Lagerplätze in den schönsten Gegenden anlegten usw.; kurz sie haben alle Einrichtungen getroffen, die den Bedürfnissen des Durchschnittsfahrers — 88 Prozent sind dort Selbstfahrer! — entgegenkommen und unerschöpfliche Erleichterungen und Annehmlichkeiten mit sich bringen.

Gewiß, es gibt auch drüben Automobilrennen. Aber lediglich auf Bahnen beschränkt und von geschäftstüchtigen Unternehmern veranstaltet, werden sie als das gehalten, was sie ihrem Wesen nach sind: Schaustücke, Artistenstücke, Zirkus. Einem Amerikaner wird es nie einfallen, sich durch Rennerfolge einer Marke im Kauf eines Wagens bestimmen zu lassen, abgesehen davon, daß die bekannten und landläufigen amerikanischen Wagen-Marken sich auch an Rennen überhaupt nicht beteiligen.

Die Automobilrennen in Deutschland müssen als reiner Luxus angesehen werden. Die Automobil-Klubs weisen für diese unruhigen und geradezu schädigenden Kennveranstaltungen Unsummen hinaus, die für notwendige und bringendere Zwecke verwendet werden müßten. Die Automobil-Fabrikanten, die schwer um ihren Bestand zu ringen haben, sind, um nicht bei der irreführenden öffentlichen Meinung ins Hintertreffen zu gelangen, gezwungen, für den Bau von Rennwagen, für die Unterhaltung der Rennställe und sonstige Zuswendungen Hunderttausende auszugeben, die der praktischen Arbeit verloren sind. Auf der anderen Seite will man aber der deutschen Industrie den Vorwurf machen, daß sie die Forderungen der Zeit nicht verstanden habe, daß sie im Bau der Gebrauchswagen zurückgeblieben, daß sie mit ihren Preisen zu teuer sei.

Der Automobilport braucht mindestensensichtiger ad acta gelegt zu werden. Seine Billige liegt jedoch auf einem anderen Gebiete, nämlich auf dem Gebiete der Zuverlässigkeit der Fabrikanten, die der Erprobung, Entwicklung und Propaganda des Kraftwagens noch am ehesten dienen können. In diesem Falle genügt aber vollständig eine einmalige, alljährlich wiederkehrende Fahrt, die, wie ungefähr die Reichsfahrt, durch möglichst alle Teile Deutschlands führt. In der Durchführung dieser Fahrt sollten alle Klubs in voller Eintracht beteiligt sein. Ebenso ist zu fordern, daß alle Rekordlappen, eingelagerte Rennen und alle übrigen Nöthen wie Plambierungen, Formeln usw., die nur zu Verdächtigungen und Betrügereien Anlaß geben, in Fortfall kommen. Die Zuverlässigkeit der Fahrer haben nur dann ihren Sinn, wenn sie unter Bedingungen stattfinden, die den natürlichen Verhältnissen entsprechen, d. h. daß auch alle Reparaturen geschaltet sind, die der Fahrer mit eigenem Werkzeug vornehmen kann. Wenn ein Wagen eine sechsstündige Fahrt mit Tagesleistungen von 500 bis 600 Km. über schwierige Straßen in einer vernünftigen Zeit zurücklegen kann, so hat er damit seine Güte und Brauchbarkeit eher bewiesen als ein Wagen, der beim Rennen vielleicht 1/2 Sekunde schneller gefahren ist.

Diese Vorbildung hat auch den Vorteil, daß künstlich konstruierte Gebilde wie die O.M.E., die zahllosen Sportkommissionate und lästigen Repräsentationsausschüsse an deren Bestand der Großteil der Automobilfahrer kein Interesse hat, überflüssig werden.

Die Firma Opel hat daher beschlossen, sich an Kennveranstaltungen nicht mehr zu beteiligen. Die auf diese Weise erzielten Ersparnisse kommen der Qualität sowie den Preisen ihrer Waren zugute.

## Es lebe der Auto-Sport!

Von Siegfried Doerschlag

Wir haben unseren künftigen Kraftsportlichen Mitarbeiter um seine Stellungnahme zu den vorstehenden Ausführungen der Firma Opel ersucht, die wir nachstehend wiedergeben:

Es hängt nicht ganz zufällig, wenn just in jenem Augenblick, als man wegen Unsportlichkeit die Fahrer ihrer Marke preiswürdig erklärt und ausgeschlossen werden, eine deutsche Automobilfabrik Bekämpfungen abgibt, die sich gegen den Sport wenden. Der Sportmann merkt den Sinn und Zweck und wird verstimmt.



6/25 PS. Adler-Dietzher mit Vierradbremse

Wird nun das Preisverhältnis deutscher Automobile durch die Entwicklung des deutschen Autoports ungünstig beeinflusst? Nein! Alle deutschen Autofabriken haben in letzter Zeit trotz des Autoports! — ihre Preise ablassen können. Und gerade jene Fabrikanten, die am Autoport der letzten Jahre den aktivsten Anteil genommen haben, Adler, Mercedes-Benz, Presto und Brennabor, werden auf der kommenden Autoausstellung mit neuen Typen erscheinen, die bei technischer Vollkommenheit billiger werden, daß sportliche Anteilnahme nicht schädlich, sondern nützlich war, weil alle diese neuen Typen bei den Auslandsfahrten überlegener Qualität, auf Grund der sportlichen Fortschritte erreicht, auch im Preise unter dem Preisniveau amerikanischer Massenware liegen werden. Deutscher technischer Geist hat an Beispiele in ihrer Art sensationellen Entwicklung fraglos den Vorzug entziff. Das aber muß auch vom Gegner des Sports anerkannt werden: so manche Qualität des Materials und der Konstruktion hat erst aus Sportveranstaltungen der letzten Jahre so gebildet werden können. Deutschlands Automobilindustrie wird sich ab 1927 auf jeder Auslandskonkurrenz im Preise gewachsen zeigen, trotz Rennrennen und Autoport. Und ob der Preissteigerung wird zu Scher deutscher Autoportler nach manch' neuer Eingangsarten und darum sollen Autoport und Autoindustrie trotz Unkenntnis von Ausländern im Interesse deutschen Sports und deutscher Industrie und Volkswirtschaft leben, wie jetzt so immerdar! Die legendäre O.M.E. (Oberste Nationale Sportkommission) wird für einwandfreie Sportregelung sorgen.



# Automobilstraße Hamburg-Mailand

Zu dem kürzlich im großen Zug angebotenen Projekt einer Automobilstraße von Hamburg über Frankfurt nach Mailand schreibt unser Frankfurter Mitarbeiter auf Grund authentischer Information:

Was die finanzielle Seite des Nischenprojekts anbelangt, so sind es nicht, wie von anderer Seite kürzlich mitgeteilt, amerikanische, sondern in der Hauptsache italienische Interessengruppen, die hinter der Sache stehen. Im weiteren wird es Sache der am Wege liegenden Städteverwaltungen, Verkehrsvereine und anderer interessierter Organisationen sein, sich um diese wichtige Seite des Planes rechtzeitig zu kümmern. (Bei dieser verkehrspolitisch überaus wichtigen Frage sollten die Städte zumindestens ebenso sehr daran interessiert sein und sich entsprechend ihres Anliegens praktisch für die Ausgestaltung des Planes interessieren. V. Schr.) Bis heute steht jedenfalls das eine fest, daß die Stadt Frankfurt an dem Projekt finanzielles Interesse nimmt; in welcher Höhe, läßt sich allerdings jetzt noch nicht sagen. Da Frankfurt sich schon sehr einsetzend um die Sache angenommen hat, wird es das nächstliegende für die am Wege liegenden Städteverwaltungen sein, sich schließlich mit Frankfurt ins Benehmen zu setzen, zumal diese Stadt schon durch ihre zentrale Lage als die geeignete Sammelstelle erscheint.

Die Frage der Linienführung innerhalb Deutschlands ist heute noch nicht entschieden, es sind vielmehr jetzt sogar Variationen und andere Vorschläge aufgetaucht. Die ursprüngliche Linie stellt sich nach dem heutigen Stand der Dinge folgendermaßen: Von Hamburg zum Westertal (Wremen), Hannover, dann entweder zum Harz (Göttingen) oder Fulda durchs Korbetal nach Frankfurt. Von hier aus kommen zwei Variationen in Frage: Frankfurt tritt für die Weiterführung der Linie im Weintal ein (Wannheim, Karlsruhe, Freiburg) mit dem Ausgangspunkt der deutschen Strecke in Basel. Von anderer Seite wird Stimmung gemacht für die Weiterführung durch das Rodaral über Schaffhausen und die Schweizer Alb. Diese Strecke hat wohl den Vorzug des besonderen landschaftlichen Reizes, gegen sie spricht jedoch der der ganzen Linienführung zu grundlegenden Gebanke der rationalen Linienführung. Die Route soll möglichst im Tale verlaufen und dabei doch nicht des landschaftlichen Reizes der besterhaltenen Hügel- und Bergketten entbehren. Unserer Meinung nach könnte die Linienführung bestens über Darmstadt-Heidelberg-Wannheim führen, einmal wegen ihrer für den Automobilisten günstigsten Linienführung und zum andern, weil ab Heidelberg nach Mannheim sowieso der Plan einer Automobilstraße in nächster Nähe gerückt ist.

Wannheim tritt nun noch ein grundsätzlich anderer Vorschlag in die Diskussion: München hat, durch die zurückgestellte Projektierung durch Bayern mobil gemacht, sich seinerseits mit Berlin in Verbindung gesetzt und eine Linienführung angeordnet, die über Nürnberg, Leipzig und Berlin nach Hamburg führen soll. Erst wenn die Entscheidung über die endgültige Führung gefallen ist, können nähere Angaben über die finanziellen Verhältnisse gemacht werden. Aber jetzt schon ist dringend dahin, daß sich die Städteverwaltung von Heidelberg und Mannheim für die erste Linienführung mit aller Entschiedenheit einsetzen, damit wir nachher nicht eine verpaßte Gelegenheit bedauern müssen.

## In Kurven darf nicht überholt werden

Eine grundsätzliche Entscheidung des Reichsgerichts. Viele Automobilisten können von der Unsitte nicht lassen, selbst in Kurven andere Wagen zu überholen. Schon auf offener Landstraße stellt ein Überholen bei erhöhter Geschwindigkeit große Anforderungen an die Fahrfähigkeit des Führers, in den Kurven aber muß es geradezu als gemeingefährlich bezeichnet werden.

zumal, wie die Erfahrung zeigt, der Überholer Wagen zumest der Leidtragende ist. Das Reichsgericht hat nun, wie uns vom Reichsband der Automobilgesetzlicher Deutschlands, G. V., Dresden-Berlin, mitgeteilt wird, in einer Entscheidung vom Juli 1926 (I D 894/26) ausdrücklich festgestellt, daß in einer Kurve grundsätzlich nicht überholt werden darf, da in solchen Fällen Katastrophen voraussehbar sind. Es handelt sich in dem vorliegenden Falle um ein folgenschweres Automobilmisßgeschick, das sich am 26. 7. 1925 bei Hohenstein-Ernstthal ereignete.

Der angeklagte Fabrikant Köhler befand sich mit seinem Personkraftwagen auf der Fahrt von Krimmitschau nach Glöckchen. In der Nähe von Hohenstein-Ernstthal beschrieb die abfallende Fahrtrasse eine scharf übersehene Rechtskurve. In dieser Kurve versuchte Köhler eine langsam vor ihm fahrende Limousine mit einer Stundengeschwindigkeit von 40-45 Kilometer zu überholen. Unglücklicherweise war in dem Moment der Weichen des linken Hinterrades am Wagen des Angeklagten. Der Wagen geriet ins Schleudern, deckte sich um seine Längsachse und stürzte in den Strohhengroben. Der Angeklagte und mehrere Passagiere wurden schwer verletzt, einer der Fahrgäste starb. Ebenso wurde eine Frau verletzt, die vor dem herankommenden Auto in den Straßenranden stürzte. Der erste Strafsenat des Reichsgerichts hat jetzt das Urteil des Landgerichts Zwickau bestätigt, das den Angeklagten zu 9 Monaten Gefängnis verurteilt hat. In den Entscheidungsgründen wird ausgeführt, daß ein Autofahrer innerhalb einer Kurve grundsätzlich nicht überholen dürfe, da in solchen Fällen Katastrophen voraussehbar seien. Außerdem müsse auf unübersichtlicher Fahrtrasse die Fahrgeschwindigkeit gemäß den Verkehrsverhältnissen über Kreuzverkehrsverhältnisse so verringert werden, daß das Halten auf kürzeste Entfernung möglich ist.

## Vom Fahrrad zum Automobil

Von Heinrich Schmitt-Frankfurt

In Frankfurt a. M., an der Straße, die nach Höchst führt, liegen die vier großen geschlossenen Werkskomplexe der Adlerwerke vorm. Heinrich Meyer u. S. Die Adlerwerke haben um 1880 in bescheidenem Anfang als Fahrradfabrik den Betrieb aufgenommen. Damals noch als individuelle Firma des auch heute noch als Vorstehender des Aufsichtsrates die Adlerwerke



6/25 PS. Adler-Limousine mit Innensteuerung und Vierradbremsen

führenden Kommerzienrates Dr. Ing. h. c. Heinrich Meyer. Kurz vor der Jahrhundertwende begann er die Schreilmaschinenfabrikation zur Fahrradherstellung hinzuzunehmen, und als wenige Jahre später die Automobil-Produktion der Adlerwerke begann, folgte in ganz unglaublich kurzer Zeit der Aufstieg des Hauses zu einer Belagshalt von über 6000 Köpfen. Die Fabrikbauten wurden außerordentlich erweitert und zeigen heute über 100 000 Qm. Bodenfläche, wovon 80 000 Qm. bebaut sind.

Was heute über den Namen der Fahrrad- und Schreilmaschinen-Produktion hinausgehend größte Bedeutung hat, daß ist die mit an die Spitze der Qualitäts-Automobilproduktion getretene Kraftwagenherzeugung der Adlerwerke, deren Organisation nach dem gesunden Prinzip des Herstellungsproblems erfolgt. Der Wagen wird von A bis Z im Mutterwerk geschaffen. Alles wird selbst erzeugt, in vorbildlich harmonischem Abgleich geleitet die zur Erzeugung aufgelegte Maschine die Bahn bis zum Fabrikator dahin, ununterbrochen stets strengstens überwacht und geprüft, bis zum Verlassen des Werkes als vollkommen fertiger, eingefahrener fahrbereiter Wagen.

Die Adlerwerke erscheinen mit drei neuen Typen auf dem Markt, die, jede für sich zu einem besonderen Kreis von Interessenten sprechend, zusammengefaßt allen Marktbedürfnissen Rechnung tragen.

Der 6/25 PS-Wagen übertrifft seine schematische Form ganz erheblich durch innere wie äußere Charakterisierung des Fahrzeuges als mittelstarker Wagen für längsten Dauergebrauch. Der 10/50 PS-Wagen kommt sodann als neues Modell „1926“ heraus. Er ist ein vorbildlicher Sechszylinder, wie wir ihn, vergrößert und noch wichtiger gestaltet, im 18/8 PS. schweren Tourenwagen für höchste Ansprüche und schwerste Beanspruchung wiederfinden. Alle drei neuen Adler-Typen weisen naturgemäß familiäre Neuerungen modernster Kraftfahrzeuge auf. Sie haben Vierradbremsen, geweitete und besonders geschmeidige Abfederung, hochwertige „Boch-Lichtanlagen“, penibelste ausgestattete mechanische Anlagen und ausnehmend hochqualitative Karosserien. Daß alle drei neuen Adler-Typen ganz selbstverständlich vollkommen geräuschlos Gang, stärkstes Anziehungsmoment und höchstes Beschleunigungsvermögen besitzen, liegt im Wesen der Gesamt-konstruktion. So zeigt ein Bild auf die Adlerwerke und ihre Produktion die nicht nur feindwegs verminderte, sondern im Gegenteile erheblich erhöhte und expansive wirksame Lebenskraft.

## Der neue Heimwagen

Der neue 6-Zylinder-Heim-Wagen bietet kein Fahren im höchsten Sinne mit Kuppeln, Schalten und allen möglichen Geräuschen, sondern ein lautes, kinderleichtes Spiel mit Gaspedal, Steuerung und Bremse, so daß auch die kürzeste Strecke oder die längste Reise ein Genuß ist. Der Wagen zieht auf einer Verlehrsicherung heraus hervortragend an und kann im Gefahrenfall unglaublich schnell und dabei doch sanft gebremst werden. Was ihn besonders auszeichnet ist, daß er im direkten Gange ohne zu schalten vom Fußgänger tempo bis Schnellzuggeschwindigkeit in 25 Sekunden beschleunigt werden kann.

## Der Pluto-Kraftwagen

Die Pluto-Kraftwagen werden in zwei Typen, und zwar 4/20 und 6/30 PS gebaut. Das Fabrikat ist rein deutsches Erzeugnis der Pluto-Automobilfabrik in Jella-Mehlis in Thüringen. Früher Erhardt-Werke u. S. Die Pluto-Wagen haben bei den für die in Betracht kommenden Interessenten-Kreisen z. B. Ärzte, Reisende, Stadtverreter und sonstigen berufstätigen Deutschen größten Anklang gefunden. Die Wagen sind mit allen erdenklichen automobiltchnischen Neuerungen ausgestattet und haben bei Wettkämpfen ganz hervorragende Erfolge erzielt. Die Wagen werden vorerst bei der bestens bekannten Lindner-Aktien-Ges. in Annemdorf bei Halle a. S. gefertigt, wobei spezielle Wünsche bzgl. der Ausführung berücksichtigt werden. Welchen Anklang die Wagen gefunden haben, beweist die Tatsache, daß die Fabrik gegenwärtig mit Aufträgen überhäuft ist und nur mit größten Anstrengungen ihren Lieferungsverpflichtungen nachkommen kann. Die Generalvertretung für den Bezirk Mannheim-Ludwigshafen am Rhein einschließlich Weinheim-Heidelberg und die Ostpfalz befindet sich in den Händen der Firma Reich u. Schwärzel, Automobil- und Motorrad-Handelsgesellschaft, die gleichzeitig über eine musterergütlich eingerichtete Reparaturwerkstätte verfügt und ein gutfortiertes Lager von Ersatzteilen für Pluto-Wagen unterhalten.



Billig in der Anschaffung  
dabei durchaus stabil  
und von langer Lebensdauer

mit fünffacher  
Ballonbereifung  
730 x 130  
M. 5950.-  
ab Werk

Billig im Betrieb -  
der Brennstoffverbrauch ist gering  
und Reparaturen höchst selten

-- und auf bequeme Ratenzahlung!

Verlangen Sie ausführliches Angebot oder  
machen Sie eine unverbindliche Probefahrt.

**Alois Jslinger, Automobil- u. Motorrad-Ges. m. b. H., Friedrich-Karl-Straße 2, Tel. 23725. Werkstätte: Augartenstraße 84, Tel. 23726.**



**MOTALIN**  
KEIN KLOPFEN MEHR

„Überall in der Welt das Bestreben,  
das Benzin von heute klopfrei zu machen!“

Deutschland — J. G. Farbenindustrie  
Aktien-Gesellschaft

**MOTALIN**

**Der Antiklopf-Betriebsstoff!**

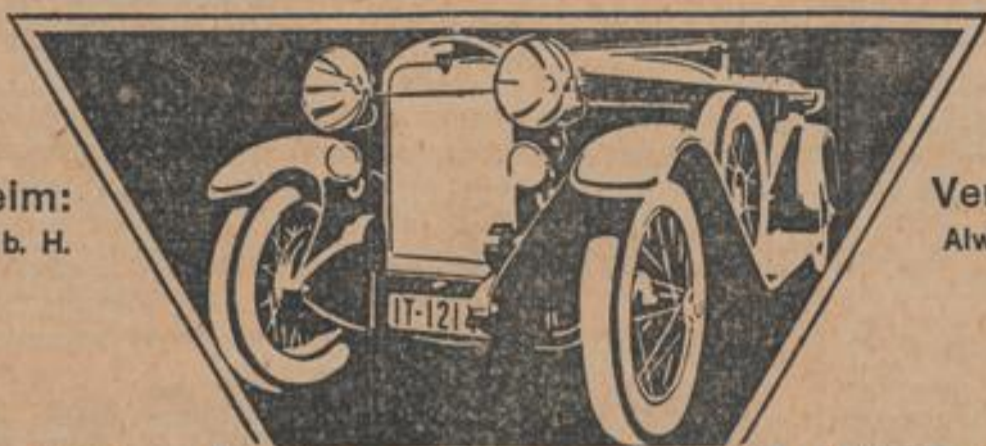
Deutsche Gasolin Aktiengesellschaft, Berlin-Schöneberg  
Nordsternhaus — Telefon: Stephan 1100-1119



# Automobile    Fahrräder    Schreibmaschinen

Drei Erzeugnisse höchster Qualität

Vertretung in Mannheim:  
„Akrema“ Automobl-Ges. m. b. H.  
M 7, 9a-10



Vertretung in Karlsruhe:  
Alwin Vater (Inh. Adam Brecht)  
Zirkel 32

## ADLER



### ADLERWERKE vorm. Heinrich Kleyer A.-G. FRANKFURT a. M.

## Internation. Klausen-Bergrennen

am 7. und 8. August 1926

# MERCEDES-BENZ

**Neuer Rekord!    Schnellste Zeit aller Tourenwagen:**

Caracciola auf 6 Liter Kompressor-Tourenwagen

**Zweitschnellste Zeit aller Tourenwagen:**

Otto Merz auf 6 Liter Kompressor-Tourenwagen

Mercedes-Benz siegt auf internationalen Konkurrenzen:

Am 11. Juli 1926: **Großer Preis von Deutschland**, Gesamtsieger

Am 22. Juli 1926: **Großer Preis für Tourenwagen von Spanien** I., II., III. Preis, Klasse über 5 Liter

Am 31. Juli 1926: **ADAC Kilometerrekord Freiburg**, schnellster Tourenwagen, Deutscher Tourenwagenrekord

Am 1. August 1926: **ADAC Bergrekord Freiburg**, schnellster aller Wagen.



## DAIMLER-BENZ A.-G.

