



**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)





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 beschwerener 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 Nachtgleichheit den hochsymbolischen 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 Mittelstürme 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 Märchenfäden, 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 Waggelstein auch so mancherlei. Umzug — dieses Kultur-geheimnis, aber es geht eben oft nicht anders. Stellenwechsel — hollendisch 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 vielfach zum mindesten von unseren Nachbarn. Der ganze September gehört mit in die langen schönen Hochschulferien. 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. Einasto 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 Güteprüfungen der letzten zwei Jahre die Haltbarkeit derartiger Fragestellung praktisch zu beweisen.

Kulgefundene Kindesleiche. Gestern nachmittag wurde im Hochwald hinter der Hildebranden Wäldle 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.

Zusammenstoße ereigneten 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 Rattenknecht. 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 Enge ihrer Bekanntschaft 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 schritt sie den Faden des Gespräches ab und legte ganz unmerklich: „Was willst du dich schon immer fragen, Hermine. Gehst du, was ich einmal die Notwendigkeit ergeben, daß ich vom Dgter gehe.“ „Dach du — vom Vater gingst?“ „Natürlich habe ich es wiederholt, mit großen, weit aufgerissenen Augen auf die Mutter blickend.“ „Du sagst ja nicht, daß ich es ihm will, mein Herz. Aber nach allem, was in der letzten Zeit vorgefallen, wäre es doch nicht etwas so Wunderbares.“ „Dach du — vom Vater gingst.“ „Was willst du nicht sagen, einen anderen Gedanken zu fassen, ganz Hermine es noch einmal, genau in dem abwesenden Tonfall, besterles abgebrachten Weife.“ „Du glaubst nicht, daß es dich so überraschen würde, ja, ich war der letzten Ansicht, du hättest dich mit dem Gedanken bereits vertraut gemacht, dich innerlich längst mit ihm abgefunden.“ „Bewusstlos, das große Auge immer noch mit demselben fernen 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. „Dach du, wenn es einmal geschähe, sollte, nicht so unvorhersehbar sein.“ „Ich wollte mir im Zimmer, und durch diese Totenfälle Schleppe ich jetzt Wort bei dem und schwär.“ „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 Zellstofffabrik 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 wünschten 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 Benediktinermönche verpachtet worden. Da ein Verkauf nicht möglich war, weil die Besetzung Majorat ist, so wurde ein langjähriger Pachtvertrag abgeschlossen. Freiherr von Bernus, der Besitzer des Stiftes, verlegt seinen Wohnsitz auf ein Gut bei Münden. Die Übernahme 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 abgebrannt 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 abgeklüftet und die vorerlundenen Bestände, zum Teil beträchtlichen Umfangs, beschlagnahmt. Es soll sich um einen Steuerverlust von etwa 1 Millionen handeln. Bei einem Brenner wurde eine unter der Erde fließende geheime Abfuhrleitung 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 Lamberghörsheim, 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 Erntearbeiten sind mitverbrannt. Der Schaden ist beträchtlich und nur teilweise durch Versicherung gedeckt.

Offenburg, 30. August. Beim Kleinfelderschlehen auf den ehemaligen Ritterschlehen 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 demütiglos darniederlag. 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 auf der Stelle ein.

Hanfsheim, 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 Grünsheim fuhr, befand sich der 15jährige Sohn Mathias des Landwirts Krenauer 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 Waagendelschleife 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 demütigstem Zustande in seine Bedaulana verbracht und liegt hoffnungslos darnieder.

Spöer, 30. August. Ein folgenschwerer Unfall ist gestern nachmittags dem 29 Jahre alten Bierführer Rich Rimmermann von hier in der Wormler Landstraße in der Nähe des Friedhofes geschehen. Er belügte während der Fahrt die Waagendelschleife, 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 demütigstem Zustande in das städtische Krankenhaus überführt.

Droth, 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 ärztliche Verlesung an der rechten Schläfe führte den sofortigen Tod des Kindes herbei.

Ommerheim, 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 Kammerrenten 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 Reckarturganges 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. Jesenkampf, 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. 1862 Weinheim 216 Punkte; 2. Karl Döllender TB. 1888 Eßlingen 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

Trieketten in Spöer. In der Klasse bis 350 ccm (Motorräder) kam Leo Weber, Rannheim-Redarau 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.“ „Du hast du denn nie gefühlt, wie ich in diesem Hause gefühlt habe? Gewiß, ich bin mit dir auf Gesehichten und Seele 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 sich nicht, und ratlos zwischen 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 du 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 Gemütsleiden die Hauptsache sind. Den persönlichen Umgang mit den Kranken, das liebevolle Eingehen auf ihre Leiden und die feilsche Beeinflussung in reichem Maße besitzen.“ (Fortsetzung 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 2320 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 Rücklage gedeckt wird. Vorstand und W.R. wurde Entlohnung erteilt. Vorstand Martin Schott-Ostingen hat sein A.R.-Mandat niedergelegt. Eine Ergänzung fand nicht statt. Die turnusmäßig auscheidenden W.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 voraussehen, 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 Mitteltungen 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 Anteile zur Durchführung von Zusammenfassungsveränderungen 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 inachen 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 Aussehen des Hauses ist kaum-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.

Auswahl Morgens vom Kauf der United States Line. Wie aus New York berichtet wird, sind die amerikanischen Schiffsfreife der Ansicht, daß das Shipping Board ausdrücklich die Morgens 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 ausschließend, 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 Durchschnittspreise der einzelnen Einfuhrarten betrug 1925: 1789,7 M gegen 1683,0 M im Jahre 1924. Ende 1925 waren 54 Abrechnungsteile 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.

Reformvorgeschlagung im Ruhrgebiet. Am Samstag, 28. d. M., hat die Wagnersleitung 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 Verzögerung, welche die Kreditliche zur Mobilisierung der Ernte und Ansurberung der Produktion erfahren hat. Obwohl die Produktion 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 Tg. 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, Affektur 179, Continental Versicherung 55 G., Mannheimer Versicherung 91 G., Oberrheinische Versicherung 173, Benz 62, 15 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 Rheinbriele 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. Sehr lebhaft war das Geschäft auf dem Elektromarkt, auf dem sich durchweg Kurssteigerungen von 1-2, für Siemens u. Halcke sogar bis über 3 u. S. einstellten. Elektromerrie hält man infolge der außerordentlich guten Beschäftigung der Elektroindustrie für besonders interessant. Auf dem Röntgenmarkt entwickelte sich reges Interesse für Röntgen-Aktien und für Harpener, die beide 2,5 u. S. höher erblühten. Schiffahrtswerte starr vernachlässigt und anfangs auch etwas leichter. 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 Kurssteigerungen. Der Großverkehr war dagegen etwas belebter und fester. Benz 62, Braunk. Bayer 121, Entreprieis 7,5, Cromag 60, Beder Stahl 25, Wfa 42,50, Unterfranken 91,75.

## Berliner Devisen

### Diskontofahe: Reichsbank G. 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
Belgien	100 Franc	10,540	10,540	10,540
Holl.	100 Guld.	12,84	12,84	12,84
Portug.	100 Escudo	20,354	20,404	20,407
Span.	100 Peseten	16,00	16,00	16,00
Italien	100 Lire	4,156	4,156	4,156
Yokohama	100 Yen	12,06	12,06	12,06
Manila	100 Peseten	81,02	81,21	80,96
London	100 Pfund	162,72	162,72	162,72
Paris	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Brüssel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Amsterdam	100 Guld.	166,43	166,43	166,43
Madrid	100 Peseten	166,43	166,43	166,43
Buenos Aires	100 Peseten	166,43	166,43	166,43
Santiago	100 Peseten	166,43	166,43	166,43
Valparaiso	100 Peseten	166,43	166,43	166,43
Montevideo	100 Peseten	166,43	166,43	166,43
Rio de Janeiro	100 Escudo	166,43	166,43	166,43
Sao Paulo	100 Escudo	166,43	166,43	166,43
Barcelon	100 Peseten	166,43	166,43	166,43
Lissabon	100 Escudo	166,43	166,43	166,43
Genève	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Zürich	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Basel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
St. Gallen	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Lucerne	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Schaffhausen	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Appenzel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Glarus	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Uri	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Schwyz	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Unterwalden	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Zug	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Fribourg	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Soleure	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Neuchâtel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Vaud	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Genève	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Basel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
St. Gallen	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Appenzel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Glarus	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Uri	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Schwyz	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Unterwalden	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Zug	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Fribourg	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Soleure	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Neuchâtel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Vaud	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Genève	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Basel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
St. Gallen	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Appenzel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Glarus	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Uri	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Schwyz	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Unterwalden	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Zug	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Fribourg	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Soleure	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Neuchâtel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Vaud	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Genève	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Basel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
St. Gallen	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Appenzel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Glarus	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Uri	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Schwyz	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Unterwalden	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Zug	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Fribourg	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Soleure	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Neuchâtel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Vaud	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Genève	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Basel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
St. Gallen	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Appenzel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Glarus	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Uri	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Schwyz	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Unterwalden	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Zug	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Fribourg	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Soleure	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Neuchâtel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Vaud	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Genève	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Basel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
St. Gallen	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Appenzel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Glarus	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Uri	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Schwyz	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Unterwalden	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Zug	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Fribourg	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Soleure	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Neuchâtel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Vaud	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Genève	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Basel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
St. Gallen	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Appenzel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Glarus	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Uri	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Schwyz	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Unterwalden	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Zug	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Fribourg	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Soleure	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Neuchâtel	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Vaud	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Genève	100 Franc	166,43	166,43	166,43
Basel				

Gerichtszeitung

Die Todesfahrt des Reklamechefs der Fa. Opel vor Gericht. SW. Darmstadt, 30. August. Ein am 8. April d. J., abends 3 1/2 Uhr, nahe des Forsthauses Klarberg bei Rottbach stattgefundener tödlicher Unfall eines Motorradfahrers des Reklamechefs der Opel, August Müller in Rüsselsheim, hat dem Karl Buch und dem Händler Jol. Heuser, beide von Schwahnheim, eine Anklage wegen fahrlässiger Tötung zugezogen. Die Sache wurde bereits am 13. Juni verhandelt, damals aber zwecks weiterer Ermittlungen ausgesetzt. Es waren etwa 20 Zeugen und 3 Sachverständige geladen. Heuser und Buch, welche erlicher mit Pfeifen im Mund, sahen abends nach Hause zurück. Ihnen begegnete von Frankfurt kommend August Müller. Die Anklage wird den Angeklagten, die auf dem Wagen sahen, vor, ohne hinreichend leuchtende Laternen gefahren zu sein, so daß Müller, der rasch fuhr, in die Deichsel des Wagens hineintrat. Man betrete den Verengten nahe des Bankeis und fuhr ihn, der am Verbsitzen war, mit Auto nach Rüsselsheim. Die Deichsel war tief in den Körper des Schließels eingedrungen, wo sich bei der Sektion eine 7 1/2 Zentimeter lange klaffende Wunde fand. Die rechte Lunge war völlig verblutet, der ganze Brustkorb durchbohrt. Das Urteil erkennt auf je vier Monate Gefängnis. Die finale Fahrlässigkeit wurde darin gefunden, daß Heuser und Buch nicht mit einer hell leuchtenden vielmehr mit einer stark verbluteten Laternen gefahren seien, die andernfalls der rasch fahrende Müller erkannt hätte und dem Wagen ausgewichen wäre. Der Umstand, daß Müller zu rasch gefahren war, wurde im Strafmaß berücksichtigt. Angeklagte der sich häuslichen Unfälle halte der Staatsanwalt eine Strafe von je 1 Jahr Gefängnis unter Anrechnung der Untersuchungshaft für angemessen gehalten.

verschlagungen und Beiträgerien zum Nachteil der Mitglieder und der Regensburger Kranken- und Sterbefälle vor den Schranken des Schöffengerichts Speyer. Richter hat die an die Mitglieder auszugehenden Krankengelder für sich behalten, seiner vorgelegten Stelle gefällige Quittungen vorgelegt und sich so einen Geldbetrag von über 1000 Mark rechtswidrig angeeignet. Durch Reklamation der Mitglieder bei der Zentralstelle kamen die Beiträgerien ans Tageslicht. Er legte sehr reumütig ein Geständnis ab und wurde vom Gericht zu 4 Monaten Gefängnis verurteilt.

§ Stromdiebstahl. Durch das Amtsgericht Fürth wurde ein Landwirt aus Hammelbach zu 150 Mk. Geldstrafe verurteilt, weil er durch mechanische Beeinflussung der Wehreinschaltung fortgesetzt Strom aus dem Leitungsnetz der Hessischen Eisenbahn AG. entnommen hatte, ohne ihn zu bezahlen.

Neues aus aller Welt

— Eine Eulenpfeife. Zu einem Wirt in Niederflischbach bei Langensalza kamen zwei Handwerksburschen, um eine Flasche Wacholder zu kaufen. Die Flasche wird ausgehändigt und sorgfältig im Kuchel verstaubt. Doch als es an die Begahlung geht, kommt trotz eifrigen Suchens in den Taschen der geforderte Betrag nicht zusammen. Der Wirt löst sich seine Tasche wiedergeben, und anscheinend betrübt, ziehen die beiden Brüder Straßenger die Handtasche weiter. Als eine Stunde später ein neuer Gast ein Glas Wacholder verlangt, da wird der Wirt zu seinem Schrecken gewahr, daß ihm die beiden eine Flasche mit klarem Braunem wasser zurückgegeben haben.

— Das verwechselte Fensterchen. In der Gegend des Schwarzwalds bei Nürnberg erzählt man sich folgendes: Ein Bäckermeister, der gerade etwas angepöflet war, konnte sich beim Brotbacken in der Backstube gar nicht erklären, warum denn heute der Backofen nicht voll werden wollte, nachdem er doch, wenn er richtig gebackt, den feinsten Brot bald eingepöflet hatte. Der Gute hatte nämlich ein dicht neben dem Ofen befindliches Fensterchen, das zur

Schwarzach hinab offen war, mit der Öffnung verwechselt und deshalb in seinem Dufel die Teiglöße in die Schwarzach gelassen. — Eine Ochsenjagd. Beim Ausladen auf dem Bahnhof Herbsbrud bei Nürnberg ist es einem für eine Reherrei bestimmten Ochsen gelungen, ehe er gebunden werden konnte, in mächtigen Sprüngen das Weite zu suchen. Er lief in die Stadt hinein und alle Versuche, ihn aufzufangen, führten wegen der Gefährlichkeit von dem wilden Tier umgerannt zu werden, zu keinem Ergebnis. Am Ende gefielen ihm die Stadtfrauen nicht mehr und er wandte sich dem Hängergel (einem etwa 300 Meter hohen Berg in der Nähe von Herbsbrud) zu, wo er bis jetzt in goldener Freiheit lebt. Sobald ihn jemand nahekommt, sucht er in Ochsenprüngen das Weite, so daß man schließlich auf ihn schießen mußte. Bisher soll auch das ohne Erfolg gewesen sein. Es wird eine Belohnung von 20 Mark ausgesetzt für denjenigen, der den Ochsen fängt.

— Rahlings. In Gefingen bei Bremerörbe warfen einige junge Leute über die Startrampe einen Draht und behielten in die Todesfalle einen Hund. Als das Tier gegen den Draht sprang, blieb es sofort hängen. Ein junges Mädchen, das die rabe Lat der Rahlings bemerkt, versuchte mit einer Heugabel den Hund von dem Draht loszureißen, erhielt aber selbst dabei einen Schlag, der sie zu Boden streckte. Die Täter werden sich vor dem Gericht zu verantworten haben.

— Das Schuldkonto des Millionärs Guoyot. Die Nordbörse des französischen Millionärs Guoyot, der, wie berichtet, vor einigen Tagen seine Geliebte ermordet hat, nimmt ungeheuren Umfang an, da die Polizei Guoyot nicht nur der Ermordung seiner zwei Frauen beschuldigt, sondern auch zahlreicher anderer schwerer Verbrechen, die sich in den letzten Jahren in der Umgebung von Paris ereigneten, insbesondere eines grausamen Mordes an einem 16jähr. Mädchen. Auch ein Mordüberfall und die Verabredung eines Postbeamten sowie die Ausplünderung des Expresszuges Paris-Belfort vor zwei Jahren werden auf das Konto Guoyots gelegt. Bei all diesen Verbrechen spielten Autos eine große Rolle, deren Guoyot in Paris allein über 75 besaß. Kärher über den letzten Mord verweigert der Verhaftete jede Aussage.

Statt Karten! Verwandten, Freunden und Bekannten die traurige Mitteilung, daß unser herzenguter Vater, Schwiegervater, Großvater, Bruder, Onkel und Schwager Theodor Bartsch Oberstadtbaunspektor a. D. in fast vollendetem 74. Lebensjahr nach kurzem schweren Leiden durch den Tod erlöst wurde. Mannheim (P 5, 13, IV.), den 30. August 1926. In treuem steten Oedenken: Friedrich Bartsch u. Frau geb. Wild, Martin Hertlein u. Frau geb. Bartsch, Richard Bartsch u. Frau geb. Lombard, Hermann Coßhaus u. Frau geb. Bartsch, Rudolf Bartsch u. Frau geb. Kraut, Georg Knapp u. Frau geb. Bartsch und Enkelkinder. Die Feuerbestattung findet am 2. September, 2 1/2 Uhr nachmittags statt.

Verkäufe Eckhaus sehr gute Lage, m. helwerbenben Laden und Wohnung zu verkaufen durch Immobilien-Büro G. Schell, Gebehr, 13. Tel. 21 233. \*5108 Heidelberg Villa für Pension etc., nahe Bahnhof, 15 Zimm u. Zubeh., bei Kauf bezugsf., sofort zu verkaufen durch GmbH Hugo Klemm Heidelberg Söhnerstraße 2 Heidelberg Villa in schönster Lage, ganz modern und erstl. ausgestattet, 8 Zimm. und Zubeh., sofort zu verkaufen. GmbH Hugo Klemm Heidelberg Söhnerstraße 2.

PERI RASIER-CREME Wir fahren heute mit der Veröffentlichung der uns unaufgefordert zugegangenen Anerkennungen über "Peri-Rasiercreme" fort: Der Schriftsteller Herr Dr. Artur Landsberger, Berlin W., Wichmannstr. 28 schreibt am 2. 8. 26: „Mal eine Reklame, die hält, was sie verspricht. Das tägliche Rasieren, eine Qual wird durch "Peri-Rasier-Creme" beinahe zu einem Vergnügen. Ich habe einen sehr starken Bart und brauche trotzdem nur wenige Sekunden, um die Haare zum Rasieren weich zu machen. Ich werde "Peri-Rasier-Creme", die nun meine stete Begleiterin sein wird, in meinem weiten Bekanntenkreis empfehlen und in meinen Romanen werden sich die Männer nur noch mit "Peri" rasieren.“ Tube M — 75 und 1.40 DR. M. ALBERSHEIM FRANKFURT AM MAIN Hersteller der weltbekanntesten "KASANA"-Kosmetika Hautcreme Peri M — 45, — 75, 1. — Peri-Talkpuder M — 90 und 1.25 Creme Peri-Soife M. — Überall erhältlich!

Jeder Tag läßt Sie in Sunlicht Seife neue Vorzüge erkennen. Nehmen Sie eine kräftige Lösung von Sunlicht Seife zum Kochen der Wäsche. Sie werden staunen, wie wenig es braucht, um herrliche Reinheit zu erzielen, und wie billig Sie waschen. Der neue große Würfel 40 Pfg. Das Doppelstück 45 Pfg. SUNLICHT SEIFE

Amtliche Bekanntmachungen Die Ortsleiterherrenbeit. Zur Renaturierung des Verkehrs bei den Pferderennen am 5., 9. und 12. September 1926 wird hiermit gemäß §§ 59, 106 Abs. 2, 121 V. Str. O. B. folgendes bestimmt: A. Anfahr zum Rennplatz. 1. Kraftfahrzeuge bedürfen zum Rennplatz die Seidenheimerstraße. 2. Pferdekarren bedürfen zum Rennplatz die Kuno-Kunze, Otto-Weckstraße und Spinasstraße zur Voppel-Meile dienen beim Germania-Postplatz links ein, gegen ihre Radstraße hinter den Postenbäumen ab u. fahren durch Voppel-Meile und Radstraße des oberen Postenparks zur Stadt zurück. Die Aufstellung der Pferdekarren erfolgt während der Rennen erfolgt auf dem Germania-Postplatz. 3. Fuhrwerke bedürfen zum Rennplatz ab Otto Weckstraße die Radstraße des oberen Postenparks. B. Abfahrt vom Rennplatz. 1. Kraftfahrzeuge bedürfen zur Abfahrt den neuen Weg hinter der Stadtkaserne zur Seidenheimerstraße. 2. Pferdekarren bedürfen zur Abfahrt den Weg Voppel-Meile und Radstraße des oberen Postenparks. 3. Fuhrwerke bedürfen denselben Weg wie zur Anfahrt. Das Ausstellen von Fuhrwerken aller Art auf den Anfahrstraßen zum Rennplatz ist verboten, ebenso ist das Halten von Wägen auf den Rennplatz verboten. Vorhergehend und den Anfahrern zur Regelung des Verkehrs ergebenden Anordnungen der Polizei ist unweigerlich Folge zu leisten; insbesondere ist den von den Dienstenden der Polizei beauftragten Personen unbedingte Nachkommen. Am 5. und 12. September 1926 wird die dem Rennplatz gegenüberliegende Straße des Germania-Postplatzes von 1 Uhr mittags ab für den allgemeinen Verkehr gesperrt. Liebertretungen werden an Geld bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft. Mannheim, den 30. August 1926. Polizeidirektion Abt. C. 30

Die Herbstpferderennen betz. Es wird folgende verändernde ordnungsgemäße Vorschriften erlassen: 1. Zweck Erleichterung des Nachbarnverkehrs vom und zum Rennplatz während der Herbstpferderennen dürfen am 5., 9. und 12. Sept. 1926 nachmittags in der Zeit von 1 1/2 Uhr bis 1 1/2 Uhr in der Seidenheimerstraße Verordnungsarbeiten nicht länger dauern, als das Ein- oder Ausstellen erfordert. Auch dürfen Fuhr- und Handwagen während dieser Zeiten in der Seidenheimerstraße weder abgestellt werden, noch zum Ein- oder Beladen halten. 2. Fuhrwerke bedürfen zum Rennplatz ab Otto Weckstraße die Radstraße des oberen Postenparks. 3. Fuhrwerke bedürfen zum Rennplatz ab Otto Weckstraße die Radstraße des oberen Postenparks. Mannheim, den 30. August 1926. Polizeidirektion Abt. C. —

PELZWAREN aller Art, in bester fachmännischer Verarbeitung zu bekannt billigen Preisen. Spezialität: Skunks. S3.15 Th. Kunst, Kürschner S3.15 Langjährig erste Arbeiter der Firma Guido Pieler Umarbeiten schnellstens und billigst.

Amtliche Veröffentlichungen der Stadt Mannheim. Erschließungsarbeiten für den Neubau Gaus für Obdiele sollen vergeben werden. Nähere Auskunft Baubüro an der Kronprinzenstraße (Gastliche Brautereien der elektr. Straßenbahn), wo Ausschreibungsbedingungen, sowie vorläufige neuen Erläuterung der Zeichnungen erhältlich. Einreichungstermin für die Angebote: Sonntag, den 4. September 1926 vorm. 9 Uhr Rathaus N 1, Zimmer 124. (Nachname) Geldverkehr Mk. 3000.— Darlehen auch sofort fertig, Herr verdr. von Sicherheit u. hoch Rend. d. Selbstlof. Rückf. i. Rückf. t. nov. Ang. um. M. M. L. 705 an W. - Hausstein u. Begler, Mannheim, C 224. von Geschäftsmann aus gute Sicherheit auf 3 Jahre von Selbstlof. auf. Ang. u. D. II 12 a. b. Geschäftst. \*5012 Vermischtes Kleiderschänke siehe u. nach-lack z. M. 85, - wackel M. 3. - mehr, hier! M. Lauber Mannh.-m. P. 3, 7. Wie lang fräulein das Onuieren und Frisieren referent ord. Verdingt. P. Anbete um. E. K. 54 a. b. Geschäftst. \*5070 In aller Reuektion können und einige best. Damen an Mittagstisch teilnehmen. \*5105 L. 15, 9, 2 Treppen.



# 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 Gedeih und Verderb mit der Automobil-Industrie verbunden. Außer diesen ganz oder wenigstens in der Hauptsache für die Automobilfabriken arbeitenden Werken bestrahlt aber auch die Automobilindustrie, die eben, wie in Amerika, besonders nach dem Ausbruch des Krieges, die Schiffbau- und der Waffenindustrie, sowie der Luftfahrtindustrie des Wagon- 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 Nachbargebieten 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 Weltmarktverhältnisse und seiner infolge der für Amerika wichtigsten Bilanz des Weltkrieges geschaffenen einzigartigen, alle anderen Nationen gewaltig überlegenden wirtschaftlichen Expansions durchzuführen konnte.

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 „Stegervölker“ 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. Ruhmten doch auch die ausländischen Vertreter aus ihrer eigenen Entschlossenheit herauszugeben, 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 abgegrenzt, erst viel später an ihre Umorganisation denken konnte.

Eine Umstellungsmöglichkeit gab es für die deutsche Automobilindustrie überhaupt erst im wirklichen Sinne nach der Stabilisierung, d. h. also seit Anfang 1924. Die nachfolgenden folgenden jahrelangen völlig unsicheren Verhältnisse machten es geradezu unmöglich, an irgend eine Umstellung der Produktion zu denken, welche die Errichtung neuer Bauhallen, die Anschaffung ausländischer Maschinen, die Unterdrückung größerer Lohnsätze zur Voraussetzung hatte. Wie ganz anders konnte in diesen Jahren das Ausland, ganz abgesehen von Amerika, arbeiten.

## Deutsche oder ausländische Wagen

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 Zuverlässigkeitssfahrt 1925“ u. a. wie folgt äußerte: Welt betriebswilliger stellen sich (Sedow sprach vorher von den negativen Resultaten der amerikanischen Fabriken, 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-Guldigungswagen 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 Zuverlässigkeitssfahrt 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 Automobilindustrie 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 Weltmarktbeziehungen 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, überbunden 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

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 einzubolen, 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 laufende 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 30 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 30-35 Km. vorgezogen 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 anzufahren 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 eben 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 gelobt 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 Haltbarkeit 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 Rohmaterialien rasch zu kaufen 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.

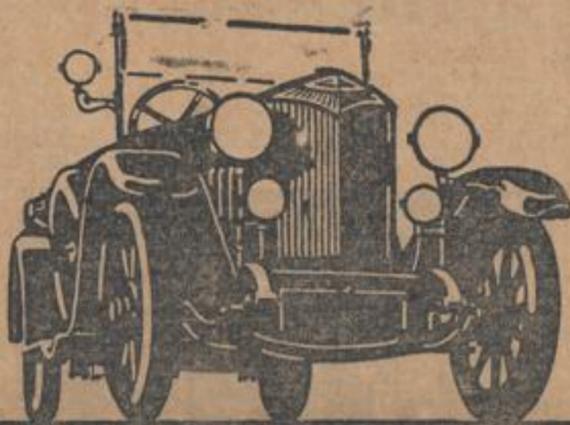
Prüfen Sie einmal Ihren Wagen und urteilen Sie selbst!

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 Versucharbeit, 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 Motorrad treibt, 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.

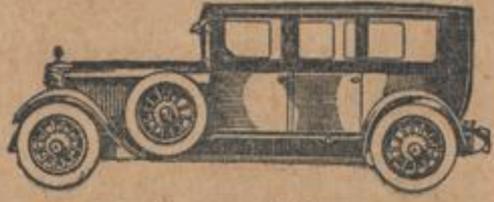
Langsam nur schien sich das Automobil in den ersten Jahren zu einem brauchbaren Fortbewegungsmittel für die Allgemeinheit zu entwickeln, rasch aber erschien der Fortschritt, wenn man in Zeiteinheiten denkt. Was sind die 41 Jahre seit jenem 1885? Und heute schon ist das Kraftfahrzeug das Verkehrsmittel, 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-ventilart, 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 85psige 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 schloß 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 Nachzug, wenn auch ungebrochenen 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 Verfügbaren 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 Gesamterfolg 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 12 600 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 verträglich 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 reihte sich der Mercedes-Sieg in der Targa und Coppa Florio und am Kloufenspo 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 Burgel, gewinnt das Perforis-Bergrennen, das Höhen-Bergrennen, die Weltweitleistungs-Wettbewerbe 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 6 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 10 1/2 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 Bekannte im Anfang dieses Jahres erschienenen Abhandlung des Charloleiburger Hochschullehrers Dr. Weder über die Lehren des amerikanischen und europäischen, insbesondere deutschen Automobils-Baus den Geist der Meinungen so erregt zu haben, daß er nicht zur Ruhe kommen will.

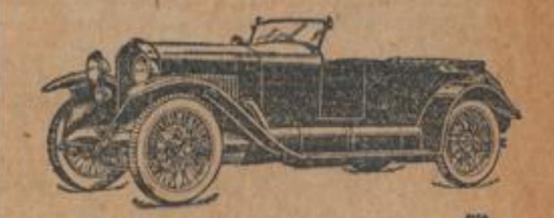
So sehr im Interesse der Volkswirtschaft gerade in der heutigen Zeit der verwirrten Begriffe jedes mannshafte Eintreten für die heimische Industrie begrüßt werden muß, so darf dies nicht auf Kosten der Gerechtigkeit geschehen. Prof. Weder hat zweifellos das große Verdienst, zum ersten Male die Ergebnisse 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 Weders vielfach mißverstanden worden — kann an und für sich die Leistungsfähigkeit 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 Serien-Wagen 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 Automobils 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 Anmachen 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 Verfallschein-Organisationen, besonders wenn Kriege, Revolutionen und Instabilitäten hierbei zu überwinden waren. Der heutige Stand der deutschen Automobil-Industrie zeigt, daß der unter weit glücklicheren



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 Wederschen 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-Fabrikate besitzen heute bereits Einrichtungen und Produktionsmethoden, die sich ruhig neben geräumigen ausländischen Modellen zeigen können.

Meiner 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



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 1904, 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 Anspannung der Produktionsmöglichkeiten herzustellen, so daß daneben keine Zeit und Gelegenheit blieb, konstruktive Versuche zu machen

mit den Begriff amerikanischer Wunderleistungen überhaupt in der Welt zu verorten, in einer für den modernen Motorwagen Eigenheit von Prof. Weder weit unter den Durchschnitt liegen zu lassen.

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, Rennen und Luxuswagen zu gleicher Zeit sein soll. Das ist natürlich ausgeschlossen.

In diese Vorstellungen und Verwirrungen Aufklärung in die weitesten Schichten 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 allmählich 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 gesagt, 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 Beiräte von Bang und Ruf wie z. B. Direktor Knop 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 manch 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. Tourenfahrt, daß er auf Grund des eindrucksvollen Maybach-Erfolges in der Südt. Tourenfahrt (in welcher der neue 27/100 PS-Maybach-Sechszylinder seine Überlegenheit auch bei schärfster Tempoerprobung) 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 Häuden, noch braucht er Hilfswagen 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 Rückbildung 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 Anstaltungsverhältnisse 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 wohl begründeten 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 Verbaht 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 Kraftfahrwesens 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 Drehgeschwindigkeit des Motors zur Erzielung eines günstigen, in der Praxis brauchbaren Durchschnittdrehmomentes, 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 auszufahren, ist etwas anderes als einen Wagen im dichten Gewühl des Straßenverkehrs so zu lenken, daß die gesetzlichen Vorschriften beobachtet und Infälle 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 Kraftfahrwesens 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 plötzliches Auffahren stattfinden 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 Verkehrswelt zu vertreten, den Rennen keine 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 ortsfremder 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 harret, da hier die Steuern infolge ihrer unnatürlichen Berechnung nach Motorleistung nicht nur die Entwicklung, sondern infolge ihrer unbedingten Höhe und Häufigkeit (Zulassungssteuer, Wegeauslastungen, 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 Wanderfahrten 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: Schaukulte, 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 mindestens immer 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 Verächtlichkeiten 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 Sportkommissionen und lästigen Repräsentationsausstände, die den 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-Dieselfahrer mit Hierzadremse

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 fastlos den Konkurrenz in der Qualität des Materials und der Konstruktion 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 auch jeder Auslandskonkurrenz im Preise gewachsen zeigen, trotz Rennen und Autoport. Und ob der Preisentwicklung 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 einnehmend um die Sache angenommen hat, wird es das nächstliegende für die am Wege liegenden Städteverwaltungen sein, sich schleunigst 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 Korbatal 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 Rheintal 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 bestanden 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 Richtung gefallen ist, können nähere Angaben über die finanziellen Verhältnisse gemacht werden. Aber jetzt schon ist dringend zu wünschen, 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.

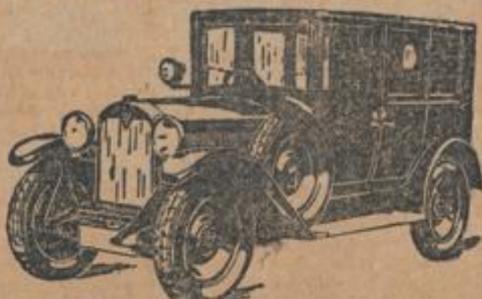
zumal, wie die Erfahrung zeigt, der Überholer Wagen zumest der Leidtragende ist. Das Reichsgericht hat nun, wie uns vom Reichsband der Automobilisten Deutschlands, G. W., Dresden-Dresden, mitgeteilt wird, in einer Entscheidung vom Juli 1926 (I D 894/26) ausdrücklich festgestellt, daß in einer Kurve grundsätzlich nicht überholt werden darf, da in solchen Fällen Katastrophen voraussehbar sind. Es handelt sich in dem vorliegenden Falle um ein folgenschweres Automobiliunglück, 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 Vorstands des Aufsichtsrates die Adlerwerke



6/25 PS. Adler-Limousine mit Innenlenkung 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 erfolgreich der Wagen wird von A bis Z im Mutterwerk geschaffen. Alles wird selbst erzeugt, in vorbildlich harmonischem Abgleich gleitet 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 Schmelzgeschwindigkeit 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 besten 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**

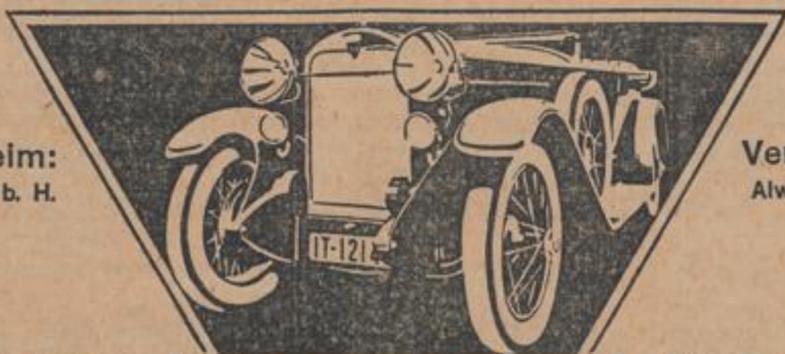
**Der Antiklopf-Betriebsstoff!**

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.

