



**MARCHIVUM**

MANNHEIMS ARCHIV  
HAUS DER STADTGESCHICHTE  
UND ERINNERUNG



## **MARCHIVUM Druckschriften digital**

### **Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 141 (1930)**

118 (11.3.1930) Abendblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-351030](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-351030)







# KRAFTFAHRZEUG UND VERKEHR

Dienstag, 11. März 1930

Beilage der „Neuen Mannheimer Zeitung“

Nr. 118

## Was wird von einem guten Schmieröl verlangt?

Um es vorweg zu nehmen: Die Farbe des Schmieröls ist durchaus kein Kriterium für dessen Güte. Wenn mancher Fahrer gründliche Ölelebewegungen, so mag das überflüssig erscheinen, haben, die mit dem praktischen Betriebe nicht zu tun haben. Jedes Öl kühlt im Betrieb rasch nach, und von Natur herse Öle kühlen sich rasch ab. Die besonders hellen, durchsichtigen, goldgelben P.P.-Öle z. B. erscheinen schneller nachschmierfähig als manche anderen Markenöle, aber wenn eine ursprüngliche derartige Färbung auch ein Zeichen für gute Reinheit und hohe Raffination ist, so kann deshalb ein dunkleres Öl genau so gute Schmierleistungsfähigkeiten haben wie ein helles. Die allmähliche Dunkelverfärbung ist unvermeidlich, einmal infolge der Aufnahme von Staub und anderen unverbrannten Kraftstoffanteilen aus dem Zylinder und von Schmutzpartikeln, deren Eintritt in den Motor auch bei sehr feiner Filterung nicht verhindern kann, und außerdem als Folge chemischer Veränderungen, die die Schmierfähigkeit aber nicht zu beeinträchtigen brauchen. Für die gute Schmierleistung, also die Trennung der aufeinander laufenden Metallteile des Motors durch einen dünnen Ölfilm, sind andere Eigenschaften als die Farbe maßgebend.

Das einzige, was der Fahrer eventuell von seinem Öl zu wissen pflegt — wenn er sich nicht vollkommen auf den guten Klang der bekannten Marke verläßt, was vielleicht das Vernünftigste ist — ist die Viskosität, also die Zähflüssigkeit, die nach Öltemperatur, also der Motorwärme, in Vergleich gesetzt wird. Die Viskosität wird geringer, wenn die Temperatur des Motors steigt, also etwa im Winter von einer Ruhetemperatur beim Start von minus 10 Grad auf vielleicht plus 70 Grad nach einer gewissen Fahrzeit. In heißen Tagen, beim Start wie im Betrieb, soll das Öl gut fließen, darf also bei der niedrigen Starttemperatur nicht geflohen oder zu dickflüssig sein und bei der hohen Betriebstemperatur, Me. z. B. im Zylinder, weit über 100 Grad liegen kann, nicht aufklumpen oder verdampfen. Es werden also an ein gutes Schmieröl, wie man sieht, recht schwere Bedingungen gestellt.

Im allgemeinen ist der Viskositätsverlust guter Markenöle so gering, daß man mit einem Einheitsöl mittlerer Zähflüssigkeit auskommen kann, und man nur bei sehr kaltem Motor ein hochviskoses, bei sehr niedriger Ruhetemperatur ein besonders dünnflüssiges Öl nehmen muß. An sich schmiert ein dickflüssiges Öl zwar bei hoher Betriebstemperatur besser als ein dünnes, aber es erhöht wegen seiner Zähflüssigkeit bei kaltem Motor auch die Reibungsverluste und den Schmutzverlust. Die verbreitete Ansicht, daß ein möglichst hoher Flammpunkt, also eine möglichst hohe Temperatur, bei der das Öl bei Annäherung einer Flamme aufsteigt, für ein gutes Öl notwendig sei, wird neuerdings sehr bestritten. Natürlich ist ein Öl, das erst bei sehr hohen Temperaturen aufsteigt, schwerer verbrauchbar, als ein solches mit einem niedrigen Flammpunkt. Aber Wert hat diese Eigenschaft überhaupt nur, solange wie Selbstentzündungen dadurch vermieden werden; den hohen Temperaturen der verbrennenden Gasgemische widersteht kein Öl, sei es auch gar nicht; viel wichtiger ist, daß es, einmal entzündet, möglichst rückstandslos verbrennt, und die Ansätze dafür sind bei Ölen mit niedrigen Flammpunkten im allgemeinen größer. Die Hauptfrage ist, daß alle Schmierleistungsfähigkeiten des Öls auch wirklich geschmiedet werden, auch bei den höchsten auftretenden Betriebstemperaturen. Ein Flammpunkt um etwa 200 Grad Celsius herum ist wohl immer ausreichend.

Der Schmierverlust hängt nun von verschiedenen Umständen ab, die nur zum Teil mit den Eigenschaften des Öles selbst zusammenhängen. Einmal ist er von veränderlichen Kraftstoffanteilen, die Verwendung leicht verwesender Brennstoffe ist eine Erneuerung des Schmieröls, vorausgesetzt, daß es sich um gutes Öl handelt, durchschnitten nach etwa 3 bis 4000 Kilometer notwendig, bei Verwendung schwerer Brennstoffe oft schon nach 1/2 dieser Strecke. Ein Verlust tritt ferner ein durch Unvollkommenheiten des Motors, durch Verdunstung leichtflüchtiger Anteile im Öl und durch die schon erwähnte Verbrennung im Zylinderraum. Je höher der Flammpunkt und die Viskosität des Öls, umso niedriger ist im allgemeinen der Verbrauch. Doch ein zu hoher Flammpunkt hingegen unvollkommene Verbrennung im Zylinderraum und somit Rückstandsbildung begünstigt, ist bereits gesagt worden. Die Rückstandsbildung ist aber auch abhängig von der Kohlenstoffmenge, die bei der Verbrennung des Öls, umso niedriger ist im allgemeinen der Verbrauch. Doch ein zu hoher Flammpunkt hingegen unvollkommene Verbrennung im Zylinderraum und somit Rückstandsbildung begünstigt, ist bereits gesagt worden. Die Rückstandsbildung ist aber auch abhängig von der Kohlenstoffmenge, die bei der Verbrennung des Öls, umso niedriger ist im allgemeinen der Verbrauch.

Jedes Öl altert im Verbrauch, d. h. es bildet abfallende Körper, womit teilweise die eingangs besprochenen Veränderungen zusammenhängen. Die Art der chemischen Zusammensetzung des Öls und die Betriebstemperatur des Motors können diesen Vorgang beschleunigen oder verzögern. Treiben schließlich als Folge von Alterung und Sauerstoffaufnahme, Einwirkungen auf, schaumige Ausfällungen im Motor, — durch Oxidation können sie hart vermindert werden, — dann hilft nur Ölwechsel. Dipl.-Ing. A. Lion, Berlin.

## Nicht Kampf, sondern Verständigung!

### Offensive gegen das Lastauto?

Trotz der schweren Vermutungen, die Krieg und Inflation angerichtet haben, ist die Deutsche Reichsbahn heute wieder ein technisch vorbildlicher, kraft organisierter, pünktlich arbeitender Betrieb geworden, der den Vergleich mit den Eisenbahnen glücklicher und reicherer Länder kaum zu scheuen braucht. Auch unsere früheren Feinde haben das, wenn auch in einer für uns wenig erfreulichen Form, anerkannt, indem sie sich gerade die Reichsbahn als Hauptstapel für die Reparationen ausgeliefert haben. Und die Reichsbahndirektoren haben sich zugleich als tüchtige Kaufleute erwiesen. Trotz aller Räte und Sagen haben sie aus ihrem Unternehmen alljährlich einige hundert Millionen herausgewirtschaftet, und

Kraftverkehre heute nicht mehr vorstellbar. Jedes neue Auto bedeutet eine Verbesserung unseres Verkehrs und damit eine Steigerung unseres Wohlstandes. Die Reichsbahn selbst hat ja früher immer wieder darauf hingewiesen, wie wichtig gerade der Verkehr für die Arbeit und das Wohlbefinden eines Volkes ist. Jetzt will sie einen wichtigen Zweig unseres Verkehrs abtöten, nur weil sie ihn selbst nicht bewältigen kann.

Denn das ist ja gerade der springende Punkt: letzten Endes nimmt das Auto der Eisenbahn keinen Verkehr fort, sondern es erfüllt nur Aufgaben, denen die Eisenbahn einfach nicht gewachsen ist. Wenn die leitenden Männer der Reichsbahn auch in ihren Gedanken einmal das Interesse ihrer Mitbürger

## Verkehrserziehung auf der Landstraße

In verschiedenen Regierungsbezirken versucht man jetzt besonders Volksschulen einzufügen, die auf Erziehung der Volksschülerinnen auf der Landstraße hinwirken sollen.



Volksschulen lehren die Fahrer über Anforderungen an Motorwagenführer an bevorstehenden Leben.



Konstruktion der richtigen Einfahrt zwischen Gehwegrand und Baumstamm.

damit wesentlich zur Tilgung unserer Kriegsschulden beitragen.

Eine spontane Entscheidung, wenn man den heutigen Stand mit den ersten Anfängen des deutschen Eisenbahnwesens vergleicht, die nunmehr rund 100 Jahre zurückliegen. Die Reichsbahn von heute ist ein Kind der genialsten technischen Fortschritt, dem die letzten drei Generationen haarend Arbeit haben. Aber der technische Fortschritt ist bei der Eisenbahn nicht beendungslos. Er hat ein neues Verkehrsmittel geschaffen, das sich zu einem gefährlichen Konkurrenten des Eisenweges entwickelt hat: das Automobil. In den Vereinigten Staaten wird heute schon eine größere Wertmenge auf dem Kraftwagen befördert als auf der Eisenbahn. In Deutschland sind wir noch nicht ganz so weit. Aber auch hier erregt sich das Lastauto zunehmender Beliebtheit. Was ein Übergang, der immer wieder umzuwenden muß, und auf zahlreichen kleinen Stationen Waren aufnehmen und abgeben muß, nur in einigen Tagen schafft, befördert das Automobil in wenigen Stunden. Es ist schneller und vielfach sogar auch billiger als die Eisenbahn.

Aber der Eisenbahn mißfällt diese neue Konkurrenz. Sie ist verärgert darüber, daß sie Jahrzehnte lang ein Verkehrsmonopol besessen hat. Sie allein kam für den schnellen, sicheren und pünktlichen Transport großer Wertmengen überhaupt in Frage. Jetzt soll das mit einem Mal anders werden. Was jeder Kaufmann und Fabrikant, jeder Handwerker und jeder Bauherr schon längst kennt, den Kampf mit dem Konkurrenten, soll nun die Reichsbahn am eigenen Leibe spüren.

Und da mit einem Mal wird die fortschrittliche Reichsbahn zum Konkurrenten. Am liebsten möchte sie den Kraftverkehr, namentlich den Gütertransport über Land ganz verbieten lassen. Da dies aber nun einmal nicht geht, verlangt sie eine so hohe Sondersteuer für Automobiltransporte, daß dadurch der Automobilverkehr doppelt so teuer werden würde wie jetzt. Man sieht sich unwillkürlich an den Kopf, wie so etwas möglich ist. Wie vor hundert Jahren die amerikanischen Eisenbahnen gegen die ersten Eisenbahnen kämpften, so kämpfen die modernen Eisenbahnen-Interessenten nur mittelbar gegen die Kraftwagen. Heute wäre die Reihe zum Abfeuern bei der Automobil-Industrie.

Aber der deutschen Automobil-Industrie geht es nicht so gut, daß sie eine derartige Gefahr mit einem mittellosen Wagnis abtun könnte. Sie hat es schon heute schwer genug, ihre paar hunderttausend Arbeiter zu beschäftigen. Wenn jetzt der Volkswagenverkehr durch die von der Reichsbahn geforderte Sondersteuer völlig abgemindert werden würde, müßten sie ihre Fabriken einfach schließen. Aber nicht nur die Hersteller, auch die Benutzer von Kraftwagen fühlen sich bedroht. Man kann sich eine moderne Wirtschaft ohne

Vorkenntnisse vorstellen würden, dann müßten sie erkennen, daß Reichsbahn und Automobil sich gegenseitig ergänzen können. Viele Straßen, die heute von Automobilen bebient werden, bringen der Reichsbahn ebenfalls nicht ein. Warum kann die Reichsbahn diese Straßen nicht dem Automobil abtreten? Der Kraftwagen ist gern bereit, die Reichsbahn von unrentablen Arbeiten zu entlasten, ja ihre sogar Zubehörsarbeiten zu leisten. Bei der vernünftigen Zusammenarbeit und Arbeitsteilung können beide Teile nur gewinnen. Nicht selten will man das Auto einfach verbieten, obwohl es gerade hat, daß es auf manchen Gebieten der Volkswirtschaft bessere Dienste leistet als die Eisenbahn.

Wie solchen Mitteln kommen wir nicht weiter. Man kann unvornehme Automobile, unehrenhafte Kaufleute und unehrenhafte Fahrer nicht zwingen, auf die Möglichkeit einer besseren und billigeren Beförderung zu verzichten, nur weil es der Reichsbahn nicht paßt. Die Verleiher für die wichtigsten Gegenstände unseres täglichen Bedarfs sind heute ebenfalls schon hoch genug. Man sollte wenigstens den Transport dieser Waren nicht künstlich verteuern.

Können wie es und wirklich leisten, auf den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt, den die Automobil-Konstruktion und -ausbau haben, zu verzichten? Unsere ausländischen Konkurrenten würden sich ins Hässliche lachen. Maximator.

## Wissen Sie schon?

Der Weltrekordwagen von Major Segrave hat 240.000 A. gefahren. Ganz kommen auch die Rekorde der Ueberfahrt von England nach Amerika für Wagen, Fahrer und technisches Personal.

Die Kurbelwelle eines modernen Verfliegenwagens dreht sich in einer Minute so oft, wie das menschliche Herz in fünfzig Minuten schlägt.

Der Chrysler 65, der in 60 Tagen 26.400 km zurücklegte, verbrauchte 11.577 Liter Benzin. Die Kurbelwelle drehte sich 100.507.744, jedes einzelne Rad 26.475.000mal um sich selbst. Im Motor fanden 508.705.000 Explosionen statt.

Im Wahljahr verlor man gegenwärtig die Sitzplätze mit 100.000 Stimmen zu verlieren.

Im Jahre 1917 war ein Personwagen durchschnittlich 4,7 v. H. mehr als im Jahre 1926. Im Vergleich hierzu ist die Vorbedeutung um 62,4 v. H. schwerer geworden.

Im Stockholm wird die größte Garage der Welt gebaut. Sie soll 2000 Automobile fassen.

Die Woodworth Tire u. Rubber in Akron (U.S.A.) hat die größten Reifen der Welt hergestellt. Er hat einen Durchmesser von 24 Metern und wiegt 800 kg. Die Höhe ist 75 Zentimeter, der Schlauch hat einen Innendurchmesser von 17 cm. Der Reifen ist für eine Belastung von 22.000 kg. berechnet.

## Verbesserungen im Reifenbau

Die höchsten Straßenverhältnisse und die zu steigende Reisegeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge stellen an die Bereifungen immer größere Ansprüche und die Reifenhersteller müssen demnach sein, neuen, höherwertigen Reifentypen Rechnung zu tragen. Daher kommt es, daß auch die Reifen immer in neuen verbesserten Typen auf dem Markt erscheinen. Es ist bezeichnend, daß die Kraftfahrer solchen Reifentypen mit größtem Interesse entgegen sehen, denn gerade der Reifentypus kann im Unterhaltungsgebiet des Kraftfahrzeuges einen außerordentlich hohen Stellenwert ausmachen.

Die Anforderungen, die an die Bereifung gestellt werden, sind sehr vielfältig und mannigfaltiger mit einander in Einklang zu bringen. Das Profil soll griffig, elastisch und widerstandsfähig sein, der Unterbau des Reifens soll fest und unempfindlich, die Seitenwände hart genug, um seitlichen Stößen Widerstand entgegen zu setzen, fest genug, um Wälzen, entsprechend sorgfältige Pflege sehr verträglich vorzubereiten, möglichst lange halten, auch wenn noch so hohe Ansprüche an ihn gestellt werden.

Die schmerzhaften Punkte, die die meisten Reifen über den Schaden, sind bei einer neuen Type verhältnismäßig, die jetzt von Continental auf den Markt gebracht wird. Dieser neue „Conti-Reifen“ ist entsprechend seiner besonderen Konstruktion vorwiegend für schwere und leichte Wagen bestimmt, bei denen außerordentlich hohe Ansprüche an die Reifen gestellt werden, nämlich natürlich auch für alle Wagen, von denen eine besonders hohe Abwechslung verlangt wird, denn er paßt auf jede normale Straße. Der neue Reifen hat von Grund auf wesentliche Verbesserungen erfahren. Zunächst ist der Unterbau verändert worden. Das Gewebe ist lufttrockener und mit mehr Gummi durchsetzt, jedoch ein elastischer Unterbau und Widerstandskraft gewonnen hat. Schwache Punkte waren früher bei allen Reifen die verhältnismäßig schwachen Seitenwände, in die Fremdkörper natürlich viel leichter eindringen konnten, als in die Lauffläche. Der moderne Großreifen, der beim Rollen zu möglichst gleichmäßigem Kontakt mit der Straße verhalten soll, nimmt die Seitenwände der Reifen besonders hart mit, es ist unvermeidlich, daß dabei die Seitenwände miteinander an der Berührungswelle reiben. Der neue Typ bringt daher auch veränderte Seitenwände und genügend Widerstand gegen alle seitlichen Beanspruchungen. Besonders Augenmerk ist selbstverständlich der Lauffläche gewidmet. Sie zeigt ein neuartiges und ebenfalls verändertes Profil; wichtige und dabei überaus wichtige Eigenschaften sind die elastische Griffkraft und damit ein höheres Fahren auf rauheren und auf glatter Fahrbahn, wie es im Interesse der Kraftfahrer natürlich notwendig ist. Dem Eindringen von Fremdkörpern steht der veränderte Gummiunterbau einem härteren Widerstand entgegen.

Der neue Reifen zeigt, daß die Hersteller die Reifen nicht — wie leider vielfach die Kraftfahrer — lediglich als Befestigung der „Achsenenden“ des Kraftfahrzeuges betrachten, sondern als möglichst dauerhafte, von denen Qualität in einem ganz erheblichen Maße die Sicherheit des Kraftfahrzeuges abhängt. M. Loh.

## Welt-Automobilbestand

Der Anteil an sämtlichen Ländern der Welt im Verkehrsmittel Kraftfahrzeugen wird auf rd. 25 Millionen Stück geschätzt. Im Jahre 1929 laut:

In Amerika auf je 4,0 Personen 1 Wagen  
in England auf je 3,4 Personen 1 Wagen  
in Frankreich auf je 2,4 Personen 1 Wagen  
in Deutschland auf je 1,73 Personen 1 Wagen  
in Italien auf je 2,15 Personen 1 Wagen

In Deutschland lag noch vor etwa 3 Jahren auf je 2,5 Personen ein Kraftwagen.

## Die deutsche Motorenindustrie marschiert an der Spitze

Der Weltlauf um die Führung in der Motorproduktion wird durch eine neue internationale Zahlenübersicht des Statistischen Reichsamtes veranschaulicht. Demnach stellen der (in Stück):

Land	1928	1927	1926
England	140.000	140.000	120.000
Deutschland	182.000	84.000	40.000
Frankreich	115.000	85.000	70.000
U.S.A.	38.000	46.000	42.000
Belgien	25.000	10.000	12.000
Ubrigen Länder	23.000	17.000	17.000

Der Anteil Deutschlands ist von 16% 1926 auf 22% 1928 gestiegen und hatte damit bereits im vorigen Jahre die englische Produktion um 12% übertraffen. Im laufenden Jahre dürfte dieser Abstand noch wesentlich größer geworden sein, da die Zahl der in Deutschland hergestellten Motoraggregate auf 180.000 Stück, und damit auf über ein Drittel der diesjährigen Weltproduktion gestiegen ist. Damit dürfte vorläufig der endgültige Vorkurs Deutschlands gesichert sein.

Kontaktperson: Kurt Gömer

# Autonachweis

G. m. b. H.

Mannheim, D 5, 7 Tel. 23466

Technische und autorechtliche Beratung bei Kauf, Verkauf, Unfällen, Versicherungs- u. Schadenersatzangelegenheiten

Hauptgeschäftsstelle des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins e. V. für Nordbaden

Bisher wurden 727 Fahrzeuge zum Verkauf angemeldet. Bedarf an Wagen hier dauernd vor. Wir bitten um Ihren wertvollen Besuch

# Tagung des Bayerischen Beamtenbundes

**Präsident, 9. März.** Am heutigen Sonntag hielt im Café Ratskeller der Gewerkschaftsplatz der Bayerischen Beamtenbundes eine gut besetzte Vertreterversammlung ab, der am Samstag eine interne Vorstandssitzung vorausgegangen war. Der 1. Vorsitzende, Oberlehrer Franz Grottel, eröffnete die Versammlung mit herzlichen Begrüßungsworten der Tagung. Nachdem der Schriftführer die Beschlüsse der letzten Versammlung mitteilte, wurde die Tagesordnung zur Kenntnis genommen. Der Vorsitzende sprach über die Lage der Beamten in Bayern und die Aufgaben des Bundes. Er betonte die Wichtigkeit der Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften und die Notwendigkeit der politischen Betätigung. Die Versammlung beschloss, am 12. März eine Kundgebung in München abzuhalten, um die Forderungen des Bundes bekannt zu machen.

Nach dem Schlußbericht des Reichsverbandes der Beamtenbünde wurde der 2. Vorsitzende, Oberlehrer Dr. Grottel, über die Lage der Beamten in Deutschland berichtet. Er sprach über die wirtschaftliche Lage und die politischen Verhältnisse. Die Versammlung beschloss, die Forderungen des Bundes an die Regierung zu erneuern und die Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften zu vertiefen. Der Vorsitzende dankte der Versammlung für die Teilnahme und die Unterstützung.

**Cherchier Mann**  
 Die jährliche Einzelberichterstattung der Beamtenbünde in Bezug auf das Beamtenrecht befindet sich im Stadium der Ausarbeitung. Die Hauptaufgabe der Beamtenbünde ist die Vertretung der Interessen der Beamten. Die Einzelberichterstattung ist ein wichtiges Instrument zur Erreichung dieses Zweckes. Die Beamtenbünde sind verpflichtet, die Interessen der Beamten gegenüber der Regierung und den Arbeitgebern zu vertreten. Die Einzelberichterstattung ist ein Mittel zur Erreichung dieses Zweckes. Die Beamtenbünde sind verpflichtet, die Interessen der Beamten gegenüber der Regierung und den Arbeitgebern zu vertreten.

**Das deutsche Beamtenrecht**  
 Die jährliche Einzelberichterstattung der Beamtenbünde in Bezug auf das Beamtenrecht befindet sich im Stadium der Ausarbeitung. Die Hauptaufgabe der Beamtenbünde ist die Vertretung der Interessen der Beamten. Die Einzelberichterstattung ist ein wichtiges Instrument zur Erreichung dieses Zweckes. Die Beamtenbünde sind verpflichtet, die Interessen der Beamten gegenüber der Regierung und den Arbeitgebern zu vertreten. Die Einzelberichterstattung ist ein Mittel zur Erreichung dieses Zweckes. Die Beamtenbünde sind verpflichtet, die Interessen der Beamten gegenüber der Regierung und den Arbeitgebern zu vertreten.

# SPORT DER NMT

## Aus dem Rudersport

Der Mannheimer Rudersport hat, wie bereits bekannt, den bekannten Ruderer Ewald Vogel als Mitglied aufgenommen. Die Aufnahme erfolgte am Sonntag, dem 10. März, im Rahmen der Mitgliederversammlung. Vogel ist ein erfahrener Ruderer und hat in den letzten Jahren mehrere Meistertitel errungen. Seine Aufnahme in den Mannheimer Rudersport ist eine Bereicherung für die Mannschaft. Die Mannschaft wird unter der Leitung von Trainer Ewald Vogel trainiert. Die nächsten Rennen sind für den 15. März angesetzt.

## Vierkampf legt im Rikamp 10:7

Der anlässlich des Rikamp am Sonntag, dem 10. März, abgehaltene Vierkampf wurde von den Mannheimer Ruderern gewonnen. Die Mannschaft setzte sich aus Ewald Vogel, Hans Müller, Fritz Schmidt und Kurt Weber zusammen. Die Zeit für den Vierkampf betrug 10:7 Minuten. Die Mannheimer Mannschaft setzte sich aus Ewald Vogel, Hans Müller, Fritz Schmidt und Kurt Weber zusammen. Die Zeit für den Vierkampf betrug 10:7 Minuten. Die Mannheimer Mannschaft setzte sich aus Ewald Vogel, Hans Müller, Fritz Schmidt und Kurt Weber zusammen.

## Aus der Pfalz

**Wieder ein Schalterraub**  
 Am Sonntag, dem 10. März, wurde in der Pfalz ein weiterer Schalterraub verübt. Die Täter erbeuteten einen Betrag von 1200 Reichsmark. Die Polizei sucht nach den Tätern. Die Täter erbeuteten einen Betrag von 1200 Reichsmark. Die Polizei sucht nach den Tätern.

## Gerichtszeitung

**Landes-Arbeitsgericht**  
 Die Verhandlungen vor dem Landes-Arbeitsgericht in Mannheim sind im Gange. Die Parteien streiten über die Höhe der Entschädigung. Die Verhandlungen vor dem Landes-Arbeitsgericht in Mannheim sind im Gange. Die Parteien streiten über die Höhe der Entschädigung.

## Südwestdeutsche Mannschaftskämpfe im Ringen

Die ersten Kämpfe der Südwestdeutschen Mannschaftskämpfe im Ringen wurden am Sonntag, dem 10. März, in Mannheim abgehalten. Die Mannheimer Mannschaft setzte sich aus Ewald Vogel, Hans Müller, Fritz Schmidt und Kurt Weber zusammen. Die Zeit für den Vierkampf betrug 10:7 Minuten. Die Mannheimer Mannschaft setzte sich aus Ewald Vogel, Hans Müller, Fritz Schmidt und Kurt Weber zusammen.

## Aus Rundfunk-Programmen

Am Sonntag, dem 10. März, wurden folgende Rundfunkprogramme ausgestrahlt: 10:00 Uhr: Sportnachrichten; 10:15 Uhr: Musikalische Sendung; 10:30 Uhr: Nachrichten; 10:45 Uhr: Sportnachrichten; 11:00 Uhr: Musikalische Sendung; 11:15 Uhr: Nachrichten; 11:30 Uhr: Sportnachrichten; 11:45 Uhr: Musikalische Sendung; 12:00 Uhr: Nachrichten.

## Wieder ein Schalterraub

Am Sonntag, dem 10. März, wurde in der Pfalz ein weiterer Schalterraub verübt. Die Täter erbeuteten einen Betrag von 1200 Reichsmark. Die Polizei sucht nach den Tätern. Die Täter erbeuteten einen Betrag von 1200 Reichsmark. Die Polizei sucht nach den Tätern.

## Landes-Arbeitsgericht

Die Verhandlungen vor dem Landes-Arbeitsgericht in Mannheim sind im Gange. Die Parteien streiten über die Höhe der Entschädigung. Die Verhandlungen vor dem Landes-Arbeitsgericht in Mannheim sind im Gange. Die Parteien streiten über die Höhe der Entschädigung.

## Südwestdeutsche Mannschaftskämpfe im Ringen

Die ersten Kämpfe der Südwestdeutschen Mannschaftskämpfe im Ringen wurden am Sonntag, dem 10. März, in Mannheim abgehalten. Die Mannheimer Mannschaft setzte sich aus Ewald Vogel, Hans Müller, Fritz Schmidt und Kurt Weber zusammen. Die Zeit für den Vierkampf betrug 10:7 Minuten. Die Mannheimer Mannschaft setzte sich aus Ewald Vogel, Hans Müller, Fritz Schmidt und Kurt Weber zusammen.

## Aus Rundfunk-Programmen

Am Sonntag, dem 10. März, wurden folgende Rundfunkprogramme ausgestrahlt: 10:00 Uhr: Sportnachrichten; 10:15 Uhr: Musikalische Sendung; 10:30 Uhr: Nachrichten; 10:45 Uhr: Sportnachrichten; 11:00 Uhr: Musikalische Sendung; 11:15 Uhr: Nachrichten; 11:30 Uhr: Sportnachrichten; 11:45 Uhr: Musikalische Sendung; 12:00 Uhr: Nachrichten.

## Verdächtige in Mannheim

Die Ermittlungen der Polizei in Mannheim sind im Gange. Die Verdächtige sind inhaftiert. Die Ermittlungen der Polizei in Mannheim sind im Gange. Die Verdächtige sind inhaftiert.

## Landes-Arbeitsgericht

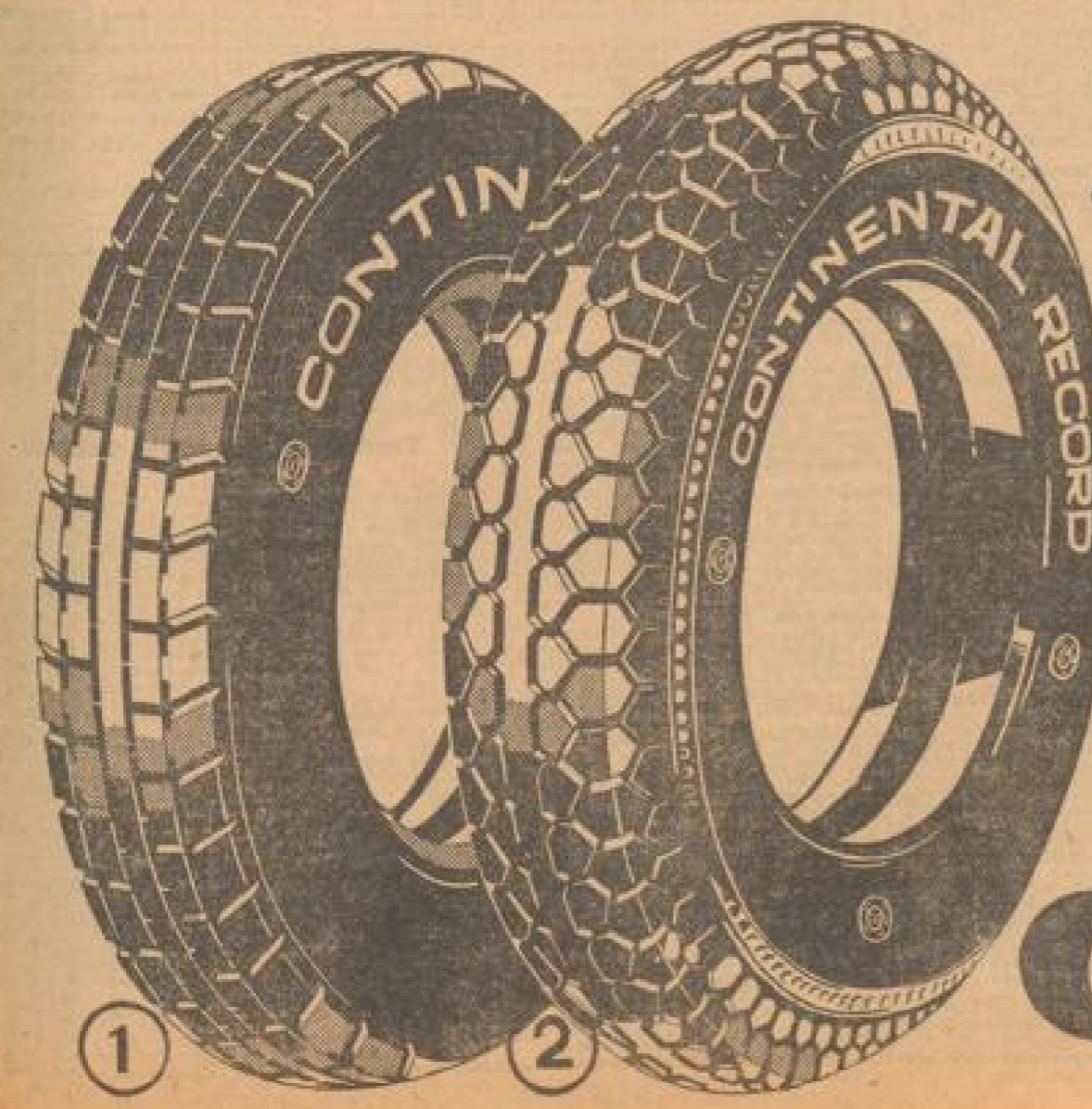
Die Verhandlungen vor dem Landes-Arbeitsgericht in Mannheim sind im Gange. Die Parteien streiten über die Höhe der Entschädigung. Die Verhandlungen vor dem Landes-Arbeitsgericht in Mannheim sind im Gange. Die Parteien streiten über die Höhe der Entschädigung.

## Südwestdeutsche Mannschaftskämpfe im Ringen

Die ersten Kämpfe der Südwestdeutschen Mannschaftskämpfe im Ringen wurden am Sonntag, dem 10. März, in Mannheim abgehalten. Die Mannheimer Mannschaft setzte sich aus Ewald Vogel, Hans Müller, Fritz Schmidt und Kurt Weber zusammen. Die Zeit für den Vierkampf betrug 10:7 Minuten. Die Mannheimer Mannschaft setzte sich aus Ewald Vogel, Hans Müller, Fritz Schmidt und Kurt Weber zusammen.

## Aus Rundfunk-Programmen

Am Sonntag, dem 10. März, wurden folgende Rundfunkprogramme ausgestrahlt: 10:00 Uhr: Sportnachrichten; 10:15 Uhr: Musikalische Sendung; 10:30 Uhr: Nachrichten; 10:45 Uhr: Sportnachrichten; 11:00 Uhr: Musikalische Sendung; 11:15 Uhr: Nachrichten; 11:30 Uhr: Sportnachrichten; 11:45 Uhr: Musikalische Sendung; 12:00 Uhr: Nachrichten.



# Eine Qualität - Zwei Ausführungen

Continental bietet Ihnen zwei Reifentypen:

- den normalen Ballon-Reifen für normale Beanspruchung - in seiner Preisklasse unübertrefflich und in Deutschland am meisten gefahren.
- den Continental-„Record“ (Übergröße) in gleicher Qualität, aber stärker dimensioniert - mehr Gummi, stärkeres Gewebe. Dies ist der wirtschaftliche Reifen für besonders schwere Fahrzeuge, die in ihrer Bereifung eine „Kraftreserve“ haben müssen - wegen ihres Gewichtes, ihrer Motorstärke oder wegen der Straßenbeschaffenheit. Der Continental-„Record“ kostet 20% mehr als der normale Reifen, aber er ist wirtschaftlich, weil Sie ihm ganz ungewöhnlich harte Beanspruchung zumuten können. Der Continental-„Record“ paßt als neue Übergröße auf normale Felgen.

Beförderung nur durch Händler!

# Continental

Dresdner Bank erwartet weiteren Fertigwaren-Preisrückgang

Über die gegenwärtige Wirtschaftslage Deutschlands führt die Dresdner Bank in ihrem letzten Geschäftsbericht folgende Ausführungen: In der Zeit der letzten Wirtschaftskrise...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Die Dresdner Bank erwartet weiteren Preisrückgang...

Das deutsche Volkseinkommen

69 bis 72 Milliarden Reichsmark im Jahre 1929

In den Wirtschaftsjahren für Rechnungseröffnung, die vom 1. Januar 1929 bis zum 31. Dezember 1929...

Table with 5 columns: Einkommensart, 1928, 1929, 1927, 1926, 1925. Rows include Lohn und Gehalt, Kapitalerträge, etc.

Das Volkseinkommen ist die Summe aller Werte der Güterproduktion...

Das Volkseinkommen ist die Summe aller Werte der Güterproduktion...

Das Volkseinkommen ist die Summe aller Werte der Güterproduktion...

Das Volkseinkommen ist die Summe aller Werte der Güterproduktion...

Das Volkseinkommen ist die Summe aller Werte der Güterproduktion...

Das Volkseinkommen ist die Summe aller Werte der Güterproduktion...

Das Volkseinkommen ist die Summe aller Werte der Güterproduktion...

Zonfilmziele

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Die Zonfilmziele sind die Ziele der Zonfilmproduktion...

Stuttgarter Straßenbahnen

Erhöhter Reingehalt - 1 (7) u. 8. Klasse

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Das Stuttgarter Straßenbahnen-Gesellschaft...

Kurszettel der Neuen Mannheimer Zeitung

Large table of stock market data including Mannheimer Effektenbörse, Frankfurter Börse, Berliner Börse, and various bond and share prices.

Large table of stock market data including various share prices, bank shares, and industrial stocks.





