



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 141 (1930)

309 (8.7.1930) Abendblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-353004](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-353004)

Neue Mannheimer Zeitung

Bezugspreise: In Mannheim und Umgebung durch Träger frei Haus monatlich RM. 2.—, in anderen Geschäften abgeholt RM. 2.50, durch die Post ohne Zustellgebühr RM. 2.—, Einzelverkaufpreis 10 Pf. — Abonnententafeln: Stadthofstraße 4, Schwesingerstraße 12/13, Friedrichstraße 12, No. Friedrichstraße 4, Po. Domstr. 65, W. Oppenstraße 2. — Erscheinungstermin wöchentlich 12 mal.

Mannheimer General-Anzeiger

Verlag, Redaktion und Hauptgeschäftsstelle: R. 1, 4-6. — Fernsprecher: Sammelnummer 24351. Postfach-Route Nummer 17390 Karlsruhe. — Telegramm-Adresse: Remazett Mannheim

Anzeigenpreise: Im Anzeigenblatt RM. — 40 die 20 mm breite Spalte je Zeile; im Restamt RM. 2.— die 70 mm breite Zeile. — Für im Voraus zu bezahlende Familien- und Gelegenheits-Anzeigen besondere Sätze. — Kostet nach Tarif. — Für das Erscheinen von Anzeigen in bestimmten Ausgaben, an besonderen Plätzen und für telephonische Aufträge keine Gewähr. — Verlagsort Mannheim.

Beilagen: Sport der N. M. Z. * Aus der Welt der Technik * Kraftfahrzeug und Verkehr * Die fruchtbare Scholle * Steuer, Gesetz und Recht * Neues vom Film * Mannheimer Frauenzeitung * Für unsere Jugend * Mannheimer Reisezeitung * Mannheimer Vereinszeitung * Aus Zeit und Leben * Mannheimer Musikzeitung

Abend-Ausgabe

Dienstag, 8. Juli 1930

141. Jahrgang — Nr. 309

Neue Blutzufuhr für die Wirtschaft

Mitteilungen Stegerwalds über das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung

Und die Reisenerförmung?

Drahtbericht unseres Berliner Büros

□ Berlin, 8. Juli.

Der Sozialpolitische Ausschuss des Reichstages beschäftigt sich heute mit den Anträgen auf Ausdehnung der Reisenerförmung. Kommunisten und Sozialdemokraten wollen die Reisenerförmung zeitlich überhaupt nicht beschränkt wissen, während die Demokraten verlangen, die Abschaffung der Reisenerförmung vom 1. Juli 1930 ab auf 10 Wochen festzusetzen.

Reichsfinanzminister Dietrich

führt aus: Die vorliegenden Anträge und Entschlüsse haben eine weitgehende finanzielle Auswirkung. Die Beschäftigten hier aufgestellte Forderung würde ungefähr 200 Millionen, die weitestgehende etwa 600 Millionen Mehrtrag auslösen. Die finanzielle Situation habe ich schon schon dahin gekennzeichnet, daß uns zur Zeit 600 Millionen am Hals hängen, die wir mit den eingebrachten Vorlagen, einschließlich Vorkaufschätzung der Arbeitslosenversicherung und den Reformen decken wollen. Wenn durch die vorliegenden Anträge noch weitere 200-600 Millionen Mehrtrag auslösen, so ist die Deckungspotentialität zu machen. Ich möchte im Plenum und dann schon hier erklären, daß uns für derartige Anträge Mittel, irgend welcher Art nicht zur Verfügung stehen und daß die Regierung nicht in der Lage wäre, solche Beschlüsse auszuführen.

Reichsarbeitsminister Stegerwald

wird daraufhin, daß Anträge auf Erweiterung der Reisenerförmung immer wieder gekommen wären und daß immer die Durchführung ihre Grenzen gefunden habe an den mangelnden finanziellen Mitteln. Das habe zunächst zu tun mit der sozialpolitischen Zusammenfassung der jeweiligen Regierung. Die Dinge liegen heute viel komplizierter als früher. Wir können nicht damit rechnen, daß wir in kurzer Zeit über die Arbeitslosigkeit hinwegkommen, zumal in England und Nordamerika die Arbeitslosigkeit relativ noch höher ist als bei uns. Nach den neuen Zahlen haben wir jetzt 2.140.000 Arbeitslose insgesamt, die aus der Arbeitslosenversicherung, der Reisenerförmung und der Wohlfahrtsfürsorge unterstutzt werden.

Wir bemühen uns, die Durchführung des Arbeitsbeschaffungsprogramms möglichst zu beschleunigen. Reichsbahn und Reichspost werden schon in nächster Zeit große Aufträge an die Wirtschaft geben. Dazu kommt dann das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung, das Programm für den Wohnungsbau, den Straßenbau, und die werkschaffende Arbeitslosen-Erförmung. Im Ganzen wird nahezu eine Milliarde zur Verfügung gestellt und mit diesen Mitteln werden 200.000 bis 300.000 Menschen in nächster Zeit in Arbeit gebracht werden können.

Das wird vor allem auch für die Bauarbeiter von großer Bedeutung sein. Die Finanznot der Gemeinden wird in den nächsten Tagen in anderem Zusammenhang erörtert werden. Es ist nicht, daß die Arbeitslosenversicherung nicht sofort für sich betrachtet werden kann. Wir betrachten mit größter Aufmerksamkeit die Verhältnisse in der Reisen- und Wohlfahrtsfürsorge. Im Verlaufe werden sich die Verhältnisse besser überblicken lassen als heute.

Von Zentrum, Bayerischer Volkspartei, den Demokraten und den Christlich-Nationalen ist eine Entschlossenheit eingetrappt, in der u. a. erfaßt wird, unter Mitwirkung der Länder Maßnahmen zu einem Ausgleich unter den Gemeinden zur Ausdehnung der Reisenerförmung zu einem Ausgleiche zu erreichen, mit dem Ziel der Einstellung derjenigen Arbeitslosenverbände, deren Boden infolge der hohen Erwerbslosenziffer dauernd wasserlos aber dem Reichsbudget nicht liegen. Die Abstimmung darüber wurde auf morgen vertagt.

Curtius über Panuropa

Das Problem vor dem Auswärtigen Ausschuss

Drahtbericht unseres Berliner Büros

□ Berlin, 8. Juli.

Der Auswärtige Ausschuss des Reichstages behandelte heute die deutsche Antwort auf das französische Memorandum über die Organisation einer europäischen Bundesordnung. Reichsminister des Auswärtigen Dr. Curtius gab eine eingehende Darstellung über Entwicklung und Verlauf der politischen Besprechungen und Konferenzen, in denen die Aktion Briand's zuerst enthalten ist und über die Stellungnahme Stresemanns zu den Grundgedanken des Problems. Der Minister erläuterte dann das

französische Memorandum in seinen Einzelheiten und kennzeichnete die deutsche Stellung hierzu. Er betonte, daß die deutsche Antwort rechtzeitig bis zum 15. Juli in Paris überreicht werden wird.

Am die Ausführungen des Ministers schloß sich eine umfangreiche Aussprache, an der sich Mitglieder aller im Ausschuss vertretenen Fraktionen beteiligten.

Der Vorsitzende stellte ab dann fest, daß die Mehrzahl der Parteien sich unter bestimmten in der Diskussion gemachten Vorbehalten für eine politische Mitarbeit in Verfolg des französischen Memorandums ausgesprochen hätten.

Vor Panuropa Abrüstung und Revision

Drahtbericht unseres Pariser Bureaus

□ Paris, 8. Juli.

Wie schon kurz mitgeteilt, hat die italienische Regierung dem französischen Außenministerium ihre Antwort auf das Briand'sche Memorandum über den europäischen Staatenbund zugesandt. Nach den letzten Rundschreiben der letzten Wochen und der Kampagne der italienischen Zeitungen wurde diese Antwort in den französischen politischen Kreisen mit einer gewissen Spannung und Regierewartung nicht abnehmend in und das französische Regierung sich wohl gekümmert hat, eine Kompromiss einzugehen.

Die italienische Antwortnote wird von den folgenden Gedankenleiten beherrscht: Absolute Gleichheit unter allen Staaten, Unterbindung der letzten Unterscheidung zwischen reicheren und besiegten Nationen, Eingliederung Rußlands und der Türkei in den europäischen Staatenbund, Eingliederung des europäischen Systems in ein Regime der Weltföderation. Ein Ausschuss, in dem alle Staaten mit dem gleichen Recht vertreten sind, soll das einzige beratende und ausführende Organ des europäischen Staatenbundes werden. Nicht die Sicherheit, die die Abrüstung herbeiführt, darf im Vordergrund stehen, sondern die Abrüstung, die die Sicherheit gewährt. Die Grundfrage für den kommenden Staatenbund muß also nach Ansicht der Itali-

sehen Regierung die vorhergehende vollständige Lösung des Abrüstungsproblems sein.

Eine solche Lösung dürfte nach dem kürzlichen Urteil Briand's in dem deutschen Vorschlag liegen: Erst Abrüstung, dann Schiedsgerichtsbarkeit und Sicherheit.

In der Kritik, die von französischer Seite an der italienischen Antwortnote geübt wird, hebt man die Tatsache hervor, daß Italien sich nicht oder weniger für die Revision der bestehenden Verträge einsetzt. Ungarn, Bulgarien und Deutschland werden die Hauptziele dieser Vorschläge sein. Ferner aber werde sich Italien des Panuropa-Projekts bedienen, um die italienische Forderung bezüglich der Abrüstung durchzusetzen, d. h. mit anderen Worten die Abrüstungsgleichheit mit Frankreich zu erreichen.

Das „Echo de Paris“, das Blatt der französischen Offizierskreise, behauptet bereits,

daß die Ideen Mussolinis in der Welt mit Beifall aufgenommen werden.

Senator Borah habe sich schon ähnlich geäußert. Nicht zu vergessen seien die Reden Macdonalds und seiner Kollegen. Schließlich aber haben sich bereits auf französischer Seite Freunde Briand's für eine Änderung des politischen Vortrags ausgesprochen, für eine Aufgabe der Weltföderation bei Verfall der Verträge, wozu die deutsche Regierung u. a. bekanntlich ihren Einfluß in den Briand'schen Staatenbund abdingeln mag.

Aus dem Reichstag

Recht für die Deckungsvorlagen?

Drahtbericht unseres Berliner Büros

□ Berlin, 8. Juli.

Heute wird in den Mandatgruppen des Reichstages die Möglichkeit einer parlamentarischen Erledigung der Deckungsvorlagen wieder einmal etwas glänzender beurteilt. Die Regierung will ihre Bemühungen um einseitige noch unklare Gruppen ihrer bisherigen Anhängererschaft verhalten, um bei den entscheidenden Abstimmungen eine Mehrheit hinter sich zu wissen.

Dieser Stimmungsumschwung im Schoße des Reichstages soll mit dem Widerstand zusammenhängen, der sich auf dem gewerkschaftlichen Blögel des Zentrums gegen eine Anwendung des Artikels 48 geltend gemacht hat und der auf die Zentrumsmitglieder der Regierung nicht ohne Einfluß geblieben ist. (Der Kanzler Brünning ist gegen dieser Strömungen auch schon in früheren Stadien keineswegs unempfindlich gewesen.) Herr Schiele wird nun, wie wir hören, noch im Laufe des heutigen Tages mit dem Reichspräsidenten in Verbindung treten und Herr Treutmann sich um die christlich-nationalen Kreise bemühen. Vielleicht gelangt es der Fraktionsführerschaft, die nunmehr endgültig heute nachmittag stattfindet, bereits eine Klärung der Lage zu erreichen.

Um der abermaligen Aussprache zwischen Regierung und Parteien nicht vorzugreifen, ist auch die Beratung der Deckungsvorlagen im Ausschuss auf morgen vormittag verschoben worden, wozu dann wohl auch gewisse Verhimmungen und Vereinfachungen bei Volkspartei und Demokraten angedenkt wurden. Zur Vorbereitung der Fraktionsführersprache sind heute vormittag die Deutsche Volkspartei und die Wirtschaftspartei abermals zu Fraktionsberatungen zusammengetreten. Auch die Deutschnationalen haben eine Fraktionsberatung angesetzt.

Im Handhabtatsachen des Reichstages wurden heute das Drillinggesetz und das Gesetz über die Deutsche Bildungsbank angenommen.

Das Lübecker Kindersterben

Drahtbericht unseres Berliner Büros

□ Berlin, 8. Juli.

Die die N. Z. berichtet, werden in den nächsten Tagen Vertreter der Lübecker Elternschaft nach Berlin kommen und beim Reichsinnenminister vorstellig werden. Bei der Gelegenheit soll zum erstenmal eine Reihe von bisher gebelmt gehaltenen Tatsachen über das Lübecker Kindersterben bekannt werden. Sämtliche Lübecker öffentlichen Mittelmannen, die von einer Besserung im Befinden der Kinder sprechen, sollen nicht zutreffen.

Das Preislenkungs-Problem

Von Dr. Gustav Stolper

Wenn ein so bedeutendes Wirtschaftsexperte wie Gustav Stolper zu dem dringenden Problem der Preislenkung das Wort ergreift, ist seine Meinung als Material für die Entscheidung unter allen Umständen interessant, auch wenn man berechtigte Zweifel an der Augenblicksmöglichkeit seiner wirtschaftlichen Theorien für die Praxis hegt.

Dr. Mitteilung.

Es gibt Schlagworte, die sich wie eine Sturmwelle über ein Land ergießen. Seit wenigen Wochen ist die Preislenkung zu der Parole geworden, von der Deutschland das Mauer der Weltung erhofft. Die Regierung selbst sucht jeden Tag diesen Glauben zu stärken, die großen Wirtschaftsverbände haben sie zum Gegenstand langwieriger Verhandlungen mit den Gewerkschaften gemacht. Ein ungewohnter Schwieriger, kompliziertes Phänomen wird hier etwas gewaltsam vereinfacht. Um was kann es sich handeln, wenn Preislenkung zum Aufschwung der Wirtschaft werden soll?

In der kapitalistischen Wirtschaft sind steigende Preise Zeichen des Aufstiegs, sinkende Preise Zeichen des Niedergangs. Steigende Preise bedeuten die Unternehmungsgier, sinkende Preise bedeuten die Unternehmungslust. Sinkende Preise lähmen die Unternehmungsgier, bringen Verluste, schwächen die Kaufkraft. Auf den ersten Blick scheint es ein Widerspruch zu sein, von einer Preislenkung verkehrte wirtschaftliche Aktivität zu erhoffen. Und es ist auch ein Widerspruch, wenn und solange man nur an die Tendenz zum Sinken der Preise denkt. Haben sich einmal die gesunkenen Preise auf einem tiefen Niveau stabilisiert, dann freilich ist der Weg zum Aufstieg frei. Aber heute handelt es sich nicht um das, was 1921, auch noch zu hoffen, einen Preisrückgang, den die Depression ohnehin erzwang, noch durch Eingriff von außen zu beschleunigen. Die deutsche Wirtschaftspolitik steht vor der elementaren Tatsache eines ungeheuerlichen Zusammenbruchs der Hochkonjunktur auf dem Weltmarkt. Die wichtigsten Rohstoffe und Rohstoffe haben ihren Preis gegen den Höchststand der Hochkonjunktur halbiert, viele liegen weit unter dem Durchschnitt 1913.

Welche Verwundungen ein solcher Preisrückgang in den Produktionsländern heraufbeschwört, kann man sich in Deutschland als einem Land der Verarbeitung mit nur sehr kleiner Hochkonjunktur kaum vorstellen. Nur einen kleinen Vorgeschmack davon hat die deutsche Landwirtschaft zu spüren, deren Fleck ein Teil des Weltmarktes ist. Die aber durch die deutsche Inflation die Stöße, die vom Weltmarkt ausgehen, nur gedämpft empfängt. Aber Deutschland ist Hochkonjunktur, es profitiert von den sinkenden Weltmarktpreisen (wenn man von der Quarantäne absteht). Es scheint selbstverständlich, daß aus dem allgemeinen Preisrückgang des Hochkonjunktur folgt, daß alles im selben Verhältnis billiger wird. Aber die Wirklichkeit sieht bisher etwas anders aus. Die verschiedenen Preisindizes haben sich in Deutschland so entwickelt:

	Industrie	Bauwesen	Landwirtschaft	Handel	Wohlfahrt
1928	100	100	100	100	100
1930	110,7	123,8	121,5	124,4	122,7

In diesen Zahlen drückt sich eine Umkehr von weltwirtschaftlichen und innerdeutschen Preisen aus. (Die anderen großen Industrielande, vor allem Amerika und England, zeigen ganz ähnliche Unregelmäßigkeiten). Woran liegt es, daß überall die fertige Ware, die der Verbraucher kaufen muß, soviel teurer ist als der Rohstoff? Das hat mehrere Gründe. Zwischen Rohstoffpreis und Rohstoffpreis liegt der Spielraum für Löhne, Steuern, Zinsen, Unkosten und Gewinne. Wir wissen, wie sich jeder einzelne dieser preisbildenden Faktoren entwickelt hat. Die Löhne sind in der ganzen Welt gestiegen. Nicht nur die Welt, sondern auch die Reallohn. Der Anteil der Arbeiterschaft am Volkseinkommen ist gewachsen, teils weil das in der Entwicklungsstadien der kapitalistischen Wirtschaft überhaupt liegt, teils weil die schlechtere

Edam Opel AG. Ruffelsheim

Neue Pläne

(Vgl. Nr. 2.) Die Edam Opel AG. wird über vor einem Jahr...

Was hat auch den bestimmten Eindruck und es ver-

Der Umsturz der Edam und Gedditz ein

Neues Opel-Werksplanungsamt in Ruffelsheim

Neue Opel-Werksplanungsamt in Ruffelsheim

Neue Opel-Werksplanungsamt in Ruffelsheim

Die Beamten über man der Staatsanwaltschaft überlassen...

Baumwollspinnerei Speyer

Wieder Betriebsabstufung

Im Jahre 1929 hat die ungenügende Lage der Textil-

Die Produktionskosten der Baumwollspinnerei Speyer

Wieder Betriebsabstufung

Wieder Betriebsabstufung

Wieder Betriebsabstufung

Wieder Betriebsabstufung

Die Direktion Hoffmann vom Generalversammlungs-

Die Lage bei Waldhof

Waldhof mit bereits am Samstag die von interessierter

Die Lage bei Waldhof

Kurszettel der Neuen Mannheimer Zeitung

Mannheimer Effektenbörse

Table with 2 columns: Stock symbols and prices.

Frankfurter Börse

Table with 2 columns: Stock symbols and prices.

Berliner Börse

Table with 2 columns: Stock symbols and prices.

Transport-Aktionen

Table with 2 columns: Transport companies and prices.

Terminnotierungen (Schluß)

Table with 2 columns: Futures contracts and prices.

Terminnotierungen (Schluß)

Table with 2 columns: Futures contracts and prices.

Frankfurter Börse

Table with 2 columns: Stock symbols and prices.

Berliner Börse

Table with 2 columns: Stock symbols and prices.

Transport-Aktionen

Table with 2 columns: Transport companies and prices.

Terminnotierungen (Schluß)

Table with 2 columns: Futures contracts and prices.

Terminnotierungen (Schluß)

Table with 2 columns: Futures contracts and prices.

Terminnotierungen (Schluß)

Table with 2 columns: Futures contracts and prices.

Frankfurter Börse

Table with 2 columns: Stock symbols and prices.

Berliner Börse

Table with 2 columns: Stock symbols and prices.

Transport-Aktionen

Table with 2 columns: Transport companies and prices.

Terminnotierungen (Schluß)

Table with 2 columns: Futures contracts and prices.

Terminnotierungen (Schluß)

Table with 2 columns: Futures contracts and prices.

Terminnotierungen (Schluß)

Table with 2 columns: Futures contracts and prices.

KRAFTFAHRZEUG UND VERKEHR

Dienstag, den 8. Juli 1930

Beilage der „Neuen Mannheimer Zeitung“

Nr. 309

Neuerungen in der Verkehrs-Technik

Die Gebiete, auf denen die moderne Technik in den letzten Jahren und besonders während der letzten Zeit gewaltige oft umwälzende Fortschritte machte, sind sehr zahlreich. Einige Neuerungen der jüngsten Zeit, welche die Allgemeinheit im praktischen Leben besonders interessieren dürfte, seien hier erwähnt.

Der Automobilsitz mit dem Klimatisierungsverbot

Es wird von dem Reisenden besonders in heißen Gegenden angenehm empfunden, wenn der gütigen Wetter der Automobilsitz ohne Verbot angedreht ist, damit der reine Genuss von Licht, Luft und Landschaft ermöglicht wird. Andererseits ist man froh, wenn bei plötzlichen Witterungsänderungen das Verbot dem Reisenden gegen die Unbill der Witterung schützt. Man hat es bisher auch immer als Mangel empfunden, daß man Beides nicht miteinander verbinden konnte. Nun ist kürzlich von der Maschinenfabrik Kugelsberg-Körner & Co. ein sogenannter Klimatisierungswagen herausgekommen, der es ermöglicht, während der Fahrt das Dach zu öffnen oder zu schließen. Der Antrieb dieses elektrisch betriebenen Rollverbotes ist unter der letzten Sitzreihe im Wageninneren angebracht und besteht aus einem schneckenförmigen Elektromotor, der von der Lichtbatterie gespeist wird. Das Verbot selbst wird durch zwei endlose Gummifäden bewegt, die in den Ober- und unteren Seitenwänden des Stahlrahmens laufen und vorne über den Wagenhinterwand und hinten unter dem Rückwandlich Linienfederräder verlaufen. Das Verbot wird vom Führer durch Betätigung eines Druckknopfes für den entsprechenden Bewegungssinn in Gang gesetzt. Der Endanschalter besorgt dann in der Endstellung des Umerschaltens des Stromkreises, jedoch alle der Führer nicht durch Betätigung des Verbotes oder etwa durch Handrädchen des Stromkreises von seiner Fahrtfähigkeit abgelenkt wird. Der für das Schließen des Verbotes erforderliche Kraftaufwand ist etwas größer als beim Öffnen, was sich mit der unterschiedlichen Geschwindigkeit bei gleicher Motorleistung in beiden Bewegungen auswirkt. Das Schließen dauert 35 bis 40 Sekunden.

Die Einführung des Klimatisierungsverbotes wird von allen Fahrgelehrten sehr lobend begrüßt werden.

Neue Signale für die Reichsbahn

Die Reichsbahn ist dauernd bestrebt, Verbesserungen im Sicherheitsdienst der Eisenbahn auszuführen und im Bedarfsfälle einzuführen. So werden zur Zeit verschiedene neue Typen von Signalen auf der Reichsbahn in Betrieb genommen. Die Reichsbahn hat sich für die Verwendung von Signalen entschieden, die sich durch ihre Einfachheit auszeichnen sollen. Bekanntlich werden Signalanlagen von der Haupttrasse durch mehrere Signalanlagen am Hauptbahnhof angeordnet, während sie am Vorort nur ein Signal haben; denn die gebräuchlichen Signalanlagen weisen nur zwei Stellen auf: Fahrt oder Halt! Von diesen unterscheiden sich die neuen Signale durch eine dritte Stellung: Fahrt für Abwechslung! Während der Fahrt werden die Signale durch eine grüne und gelbe Lampe angedeutet. Dadurch wird dem Lokomotivführer frühzeitig genug die Annäherung an den Signalposten bekannt zu ermöglichen.

Die erste deutsche Turbinen-Lokomotive

Nach langer Entwicklungsarbeit und zahlreichen Versuchsfahrten ist nunmehr die erste deutsche Turbinenlokomotive von der deutschen Reichsbahn in den planmäßigen Schnellzugsdienst eingestellt worden. Sie wurde von den Firmen Fischer-Wohlfahrt & Co. und Friedrich Krupp A.G., Essen gebaut.

Die Lokomotive hat äußerlich einer normalen Kolbenlokomotive gleichen Ansehen. Am vorderen Ende sind an beiden Seiten je zwei Turbinen angeordnet, die aus einer Vorwärmannturbine und einer Hochdruck-Turbine bestehen. Diese beiden Turbinen sind in zwei getrennten Gehäusen untergebracht. Die Leistung der Vorwärmannturbine beträgt normal 2000 Pferdekräfte bei einer Drehzahl von 600 Touren pro Minute. Neben eine Windwehle erfolgt die Uebertragung durch Treib- und Ruppelrollen auf die Treibräder der Lokomotive.

Koordination und Antrieb des Dampfzuges sind ähnlich wie bei der normalen Dampflok. Der Kessel der Turbinen wird unter dem Kessel liegend oberhalb der Kondensatoren niedergehängt. Hinter den Kondensatoren befindet sich ein Wasserpumpen, bestehend aus den Hilfsmotoren wie Wasserpumpe, Speisepumpe, Luftkompressor, der durch eine gemeinsame Turbine angetrieben wird. Durch eine besondere Ventilvorrichtung wird der zur Veranlassung vorgesehene mit einer Kleinpumpe angetriebene Ventilator entsprechend dem jeweiligen Dampfverbrauch automatisch reguliert. In einem Vorwärmanntank wird das aus dem Kondensator abgezogene Kondensat von 50 Grad auf etwa 100 Grad Celsius erwärmt und gelangt dann in den Wasserpumpentank, in dem die Temperatur des Speisewassers auf 130-140 Grad Celsius erhöht wird.

Der Tender zeigt entsprechend dem Zweck, den er versehen muß, ein anderes Aussehen als die übliche Form. Neben dem Wasser- und Kohlenvorrat ist die Rücklaufanlage untergebracht. In der Kohlenwanne für die Kondensatoren zurückgeführt wird. Diese besteht aus einzelnen in vier Platten übereinander angeordneten Rollen, durch die das Kohlenwasser hindurchgeführt wird. Von

beiden Seiten saugt ein Ventilator Frischluft an und bläst sie durch die Rollen nach oben ins Freie. Die Rücklaufanlage hat also den Zweck, das im Kondensator erwärmte Wasser abzuführen, jedoch es möglich wird, ein Vakuum von durchschnittlich 35 Prozent herzustellen. Die relativ hohe Vakuumstärke bewirkt wiederum einen höheren Dampf- und Kohlenverbrauch.

Bei den Versuchsfahrten, welche die deutsche Reichsbahn durchgeführt hat, wurde im Rehwagen bei einer Leistung von 1200 bis 1000 Pferdekräften ein Kohlenverbrauch von 2,75 Kilogramm pro Pferdekräfte und Stunde festgestellt. Dieses Ergebnis bedeutet eine Kohlenersparnis von rund 40

Prozent gegenüber der gewöhnlichen Dampflok. Früher durch die Abgabe des Dampfes erweitert und expandiert dann in den Lokomotivzylindern, die alle mit Druckluft mit Dampf wie bei den Kolbenlokomotiven arbeiten.

Bei den Versuchsfahrten, den Wirkungsgrad der Verbrennungsmotoren zu verbessern, ist man einen bedeutenden Schritt vorwärts gekommen. Bei der Kolbenlokomotive wird bekanntlich die Verbrennungswärme der Kohle sehr schlecht ausgenutzt. Der Dieselmotor nutzt zusammen mit der Druckluftübertragung des Brennstoffes (Treiböl) am besten von allen Lokomotiven aus. Hierdurch wird ein außerordentlich wirtschaftliches Verhalten der Diesellokomotive erzielt. Während die

Traktor für Rettungsboote



Ein derartigen traglichen Schiff, die wegen ihrer schweren Bäume beständig ist, sind jetzt verschiedene Rettungsboote mit Traktoren ausgerüstet worden, um die schweren Boote zum Strand hinunter- und wieder hinaufzuführen.

Prüfung gegenüber der zu Vergleichszwecken herangezogenen Lokomotivtypen P 10 der deutschen Reichsbahn.

Die neue Diesel-Druckluft-Lokomotive

Auf dem Gebiete der Lokomotivtechnik sind in den letzten Jahren bedeutende Neuerungen in der Entwicklung festzustellen: Die Einführung der Diesel-Druckluft-Lokomotive in den Dienst der deutschen Reichsbahn. Diese Lokomotive wurde ebenfalls von der Maschinenfabrik Kugelsberg-Körner & Co., West-Kugelsberg, entwickelt und ist kürzlich in Betrieb genommen. Kürzlich wurde die Abnahmeprüfung von München nach Augsburg und zurück über die bekannte Geklinger Steige mit sehr günstigen Ergebnissen durchgeführt. Die Lokomotive hat einen Probenlauf mit einem Gewicht von 248 Tonnen mit einer Steigung von 23 pro Tausend auf schiefen Bahnanlagen ohne Schubschiffel mit einer Geschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde durchgeführt, wobei die Grenzleistung des Dieselmotors nicht einmal in Anspruch genommen zu werden brauchte. Die maximale Leistung der Lokomotive beträgt 1200 effektive Pferdekräfte. Bei der Probeprüfung zeigte sich auch, daß die Manövrierfähigkeit der Maschine ganz hervorragend ist.

Das Kennzeichen in der Betriebsweise dieser Lokomotive besteht in der Kraftübertragung. Bei den bisherigen Ausführungen von Diesel-Lokomotiven wurde die Kraft teils auf elektrischen Wege, teils durch Getriebeübertragung übertragen. Bei der neuen Maschine treibt der Dieselmotor einen Luftkompressor. Die verdichtete Luft wird in einem

Dampflokomotive infolge des beschränkten Vorrates an Kohle und Wasser nach einer Fahrt von höchstens 200 Kilometern gezwungen ist, den Kohlenvorrat zu befüllen, ist die Diesellokomotive viel freier in ihrem Fahrbereich. Ohne Kohle und Brennstoff einzunehmen, kann sie ohne Halt etwa 1000 Kilometer zurücklegen. Die Diesellokomotive muß ferner vor Inbetriebnahme längere Zeit angehalten und unter Dampf gebracht werden, nach dem Dienst wird sie abgeschaltet und dadurch wieder längere Zeit dem eigentlichen Bedienungspersonal entzogen. Diese Umstände haben alle zur Folge, daß für die Bedienung der Dampflokomotive mehr Personal in Anspruch genommen werden muß.

Im Vergleich zu den elektrischen Lokomotiven muß hier noch bemerkt werden, daß der Wirkungsgrad unter Berücksichtigung der ganzen Anlage bei rein elektrischem Betrieb nicht besonders hoch ist, und daß die Überleitungen, Transformatorstationen und Kraftwerke sehr ganz erhebliche Kosten verursachen, während die Diesellokomotive an irgendwelche Überleitungen oder Kraftwerke nicht gebunden ist. Eine Vorüberlegung kann sie sofort in Dienst stellen, und ebenso rasch nach Beendigung der Fahrt demontiert werden. Eine Nachüberlegung ist nicht erforderlich.

Zum Schluß sei noch auf die großen Vorteile und die nicht zu unterschätzende Annehmlichkeit hingewiesen, welche die Diesellokomotive mit der elektrischen gemeinlich hat: Sie arbeitet ohne Rauch- und Abgasbildung auch bei starken Steigungen und gestattet so einen leichten Betrieb der Eisenbahn. Dipl.-Ing. Fr. My.

Nicht einheitliche Lage der Kraftfahrzeugindustrie

Im 2. Jahresbericht 1929 schilderte sich die Lage der deutschen Kraftfahrzeugindustrie weiter uneinheitlich. Dem Absatz hat hemmende Momente waren vor allem die Steuer- bzw. Finanzfragen des Reiches und die sehr ungenügende allgemeine Wirtschaftslage. Insbesondere hat auch die Rückbildung des Baumarktes und damit aller mit dem Baumarkt verknüpften Industrie- und Gewerbetreibenden den Umsatz hauptsächlich natürlich in Kraftfahrzeugen erheblich gedreht. Ebenfalls hat auch in der Schweiz das Projekt „Kraftwagen-Reichsbahn-Wagenfabrik“. Die endgültige Lösung kann nur in einer die einzelnen Belange umfassenden gütlichen Verständigung bestehen. Die Lösung wäre ein. Das Geschäft im Personenwagen wurde von diesen Momenten weniger berührt, war jedoch schwankend. Das Auslandsgeschäft befindet sich in Kraftwagen, Kommunalfahrzeugen und Omnibussen ist trotz hohen Aufwandes bei den meisten einschaffenden Staaten erfreulicherweise recht gut geblieben. Diese Aufwärtsbewegung dürfte anhalten und weiter zur Wiederherstellung der deutschen Außenhandelsbilanz beitragen. Während der Export deutscher Personenkraftfahrzeuge keine nennenswerte Besserung erfahren hat, bemerkte man ein weiteres

Leichtes Radfahren des ausländischen Absatzes auf dem deutschen Markt

Verschiedene Werte haben weiter ihre Preise gesenkt. Die Erkenntnis bricht sich immer mehr Bahn, daß die wirtschaftliche Bekämpfung der ausländischen Konkurrenz neben einem vernünftigen Nachschub in der Vereinheitlichung der Typen und Preiserhöhung bei dauernder Verbesserung der Qualität gewährleistet ist. Die Verhandlungen zur Schaffung eines europäischen Automobilabkommens scheitern bei der gegenwärtigen schwierigen Situation endgültig. Dagegen können die Verhandlungen zwischen führenden deutschen Personen- und Personenkraftfahrzeugfabrikanten weiter an. Die Bekämpfung fremdländischer Ergebnisse dürfte jedoch erst nach einer gewissen grundsätzlichen Klärung zu erwarten sein. Das wie vor werden

80-85 u. S. A. aller Geschäfte auf sogenannte Abhängigkeitsgrundlage abgeschlossen

Die Verkaufsziffer ist, wenngleich der größte Prozentsatz der Zahlungen fehlend einsteht, mit etwa 15 u. S. A. relativ gering. Die Verkäufe waren meist wenig betrübend. Trotz umfangreicher Bemühungen einen regulären Abnahmehandel zu schaffen, werden leider bei vielen Kaufhäusern immer noch gebrauchte Fahrzeuge über ihren Effektivwert in Zahlung genommen.

Die Abnahmeverhältnisse lagen in der Berichtszeit innerhalb der einzelnen Kraftfahrzeuggruppen wie folgt: In Personenwagen wurden solche bis zu etwa 10 PS. bevorzugt. Niedriger war der Umsatz in mittelschweren Fahrzeugen, wobei die Verkaufsziffer als solche auch gegen die Normwerte in den letzten Wochen einen leichten Rückgang erfahren hat. Der Absatz in schweren Typen hat sich etwas nachgelassen. Trotz der Jahreszeit wurden fast ausschließlich geschlossene Karosserien (Limousinen, Cabriolets) verlangt. Das Gewicht in Kraftfahrzeugen war zum Teil sehr groß. Im Vordergrund der Nachfrage standen Klein- und Schneefahrzeuge von 1-2½ Tonnen. Hierin macht sich jedoch auch die amerikanische Konkurrenz am härtesten bemerkbar. Auch für die übrigen Typen konnten nur vereinzelt die Umsätze des 1. Vierteljahres erreicht werden. In Romantik- und Spezialfahrzeugen war, wie auf die bereits eingangs erwähnten Auslandsbestellungen, die Lage unverändert, wie auch Elektrokarren und Schlepper nur im Rahmen der Normwerte verlangt wurden. In Kraftfahrzeugen bezieht man zwar etwas geringeren Interesses, insbesondere an Dreiradfahrzeugen für Warenbeförderung, jedoch wurden die erhofften Umsätze nicht erreicht.

Die Bergkrankheiten des Motors

Bei Kraftwagenfahrten in abgelegenen Gelände werden ganz andere Ansprüche an den Motor und damit an den Kraftstoff gestellt, als in der Ebene, besonders im Stadtverkehr, wo die Reibung auf der guten, durchweg waagerechten Straße gering und die Fahrgeschwindigkeit gewöhnlich mäßig ist. Hier ist, beim heutigen Stand der Kraftfahrzeug-Technik und -Formgebung, der Arbeitsaufwand verhältnismäßig klein. Der Motor, besonders die Gasventiltriebmechanik und das Kühlsystem, werden bei hartem Trofelfahrt nicht voll ausgenutzt. Das Kraftstoffverhältnis tritt langsam in den Zylinder ein, Motor und Saugrohr bleiben kühl, ebenfalls der Kühler (wenn kein Thermoblenk vorhanden), weil er für volle Leistung berechnet ist. Daraus entsteht die Gefahr der schlechten Kraftstoff-Vergasung, der Kondensatbildung und der weiteren Lebensdauererwartungen, wie der Schwärzung, des hohen Kraftstoffverbrauchs, der verminderten Leistung, der schlechten Fahreigenschaften. Unter diesen Bedingungen ist wesentlich eine gute Vergasbarkeit des verbrauchten Kraftstoffes, während bei geringen Motorbelastungen die anderen Eigenschaften eines guten Kraftstoffes, wie die Klopfintensität oder der weiche Verbrennungscharakter, eine untergeordnete Rolle spielen.

Im Gebirge hingegen muß in den meisten Fällen aus dem Motor alles Mögliche an Leistung herausgeholt werden. Bei voller Füllung und höchster

Leistung und Erwärmung des Motors wird das Kühlsystem voll ausgenutzt, der Auspuff sehr heiß, höchste Verdichtungsdrücke und -Temperaturen werden erreicht. Bei hohen Temperaturen macht die Vergasung des Kraftstoffes keine Schwierigkeiten, es ist weniger wichtig, ob er an sich mehr oder weniger gut vergast, dagegen sehr wesentlich, ob er gegenüber den erhöhten Drücken und Temperaturen beständig ist, d. h. ob er kompressionstauglich, klopfstark ist. Vor allem auf langen Steigungen muß der Motor schwer unter voller Belastung durchhalten, während andererseits bei der geringen Geschwindigkeit der verminderte Fahrwind Kühler und Radiatoren verhältnismäßig wenig kühlt. Also besonders ungünstige Umstände: Maximallast und Maximaltemperatur.

Wer mit wenig Klopfen Kraftstoff kauft, hat kennend im Gebirge hart mit der Klopfkrankheit, der Beanspruchung des Ventilsystems, zu kämpfen; denn der Motor, ein Kompositum aus vielen Anforderungen, ist zwar an Benzinerzeugung eingestellt, aber aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nur soweit, daß er nur unter Durchschnitts-Betriebsbedingungen, also etwa in der Ebene, ohne Klopferscheinungen arbeitet. Der Fahrer kennt ja die Hilfsmittel gegen das Vinken des Motors: Spätkündung, die aber die Leistung herabsetzt, den Kraftstoffverbrauch erhöht, oder längeres Schalten, das ungenutzte und nicht gerade gesund für den Wagen ist und ebenfalls den Brennstoffverbrauch steigert. Gerade im Gebirge

ist daher die Verwendung klopfstarker Kraftstoffgemische besonders zu empfehlen. Für den Fahrer ist es sehr angenehm und vorteilhaft, wenn seine Aufmerksamkeit bei Gebirgsfahrten nicht so hart durch das häufige und nicht ganz ungeläufige Umschalten abgelenkt wird, und wenn er sich auf seinen gleichmäßig arbeitenden Motor verlassen kann, der sich nicht durch Plättchen bemerkbar macht. Auch ist das vom Gebrauch des Betriebes unabhängige Fahren, wie gelang, im Gebirge. Denn der Motor nutzt den Kraftstoff im direkten Gang bei geringerer Tourenzahl und vollere Belastung viel besser aus als im nächsthöheren Gang bei höheren Drehzahlen und vermindelter Belastung.

Bei Vollbetrieb wirkt sich auch der günstige Verbrennungscharakter des Benzins-Benzol-Gemisches erkennenbar aus als im Trofelfahrt der Ebene bei geringeren Verbrennungsdrücken, der in Atmosphären ausgedrückt, nur einen Bruchteil des Höchstwertes ausmacht. Die brillante Verbrennungskraft-Wirkung des unverbildeten Kraftstoffes wirkt entsprechend schädlich. Hinzu kommt noch die Abgaslast, durch höhere Verdichtung des vererdeten, klopfstarken Kraftstoffes weigebunden, wirtschaftlicher auszunutzen, aus dem Motor ein paar PS mehr herauszuholen, die man gerade im abgelegenen Gelände recht gut gebrauchen kann.

Verantwortlich: Kurt Götter

Gedruckte Getreidepreise

Berliner Produktenbörse v. 8. Juli. (Vig. Dr.)

Die Wollweber-Stimmung des Getreideverkehrs war in Berlin in der zweiten Hälfte des Monats...

- * Stuttgarter Getreidebörse vom 8. Juli. (Vig. Dr.)
* Wiesbadener Getreidebörse vom 8. Juli. (Vig. Dr.)
* Magdeburger Getreidebörse vom 8. Juli. (Vig. Dr.)
* Bremer Getreidebörse vom 8. Juli. (Vig. Dr.)

Berliner Metallbörse vom 8. Juli 1930

Table with columns for metal types (Zinn, Kupfer, Eisen, etc.) and their prices.

Londoner Metallbörse vom 8. Juli 1930

Table with columns for metal types and their prices in London.

SPORT DER N.M.Z.

Leichtathletische Meisterschaften des 4. DRES-Steifes in Karlsruhe

Unter der vorbildlichen Organisation des Reichsverbandes sind in der Germania Karlsruher...

100 Meter: 1. Walter-Schmidt; 2. Ernst-Karl; 3. Eduard-Schubert; 4. Kurt-Schubert...

Wie wird das Wetter?

Wetter-Nachrichten der Badischen Landeswetterwarte Karlsruhe

Table with columns for weather conditions (Wind, Temp., etc.) and locations.

Der hohe Druck ist weiter nach Mitteleuropa verdrängt. An seinem Ort haben wir...

Abschluss in Wimbledon

Die England-Kontinentaler hatten im Grand Slam in Wimbledon...

Handball der Weltjugend. 64 Spieler, eingeteilt und geleitet von Otto Meißel...

Wie wird das Wetter?

Wetter-Nachrichten der Badischen Landeswetterwarte Karlsruhe

Table with columns for weather conditions and locations.

Der hohe Druck ist weiter nach Mitteleuropa verdrängt. An seinem Ort haben wir...

Miet-Gesuche: 3 Zimmer-Wohnung, 2 oder 3 Zimmer-Wohnung, 2-3 Zimm.-Wohnung

Vermietungen: 3 Zimmer-Wohnung, 1 Zimm. u. kl. Küche, 2 große leere Zimm.

Vermietungen: 3 Zimmer-Wohnung, 1 Zimm. u. kl. Küche, 2 große leere Zimm.

TITAN Reifen: leisten viel und kosten wenig im Gebrauch! Bester Damenberuf +

