



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

**Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943
140 (1929)**

514 (5.11.1929) Abendblatt

Neue Mannheimer Zeitung

Mannheimer General-Anzeiger

Bezugspreise: In Mannheim und Umgebung durch Träger frei Haus monatlich RM. 2.—, in unseren Geschäftsstellen abgeholt RM. 2.50 durch die Post ohne Zuzahlung RM. 2.—, Einzelverkaufpreis 10 Pfg. — Adressstellen: Waldhofstraße 4, Schweglingerstraße 19/20, Meerfeldstraße 1, Neufriedrichstraße 4, Postamtstraße 66, W. C. Späckerstraße 5. — Erscheinungsweise wöchentlich 12 mal.

Anzeigenpreise: Im Anzeigenteil RM. — 40 bis 22 mm breite Kolonnenzeile; im Restenteil RM. 2.— die 70 mm breite Zeile. — Für im Voraus zu bezahlende Familien- und Gelegenheits-Anzeigen besondere Sätze. — Rabatt nach Tarif. — Für das Erhalten von Anzeigen in bestimmten Ausgaben, an besonderen Plätzen und für telephonische Aufträge keine Gebühr. — Berichtsbund Mannheim.

Beilagen: Montag: Sport der N.M.Z. / Dienstag wechselnd: Aus der Welt der Technik Kraftfahrzeug und Verkehr Neues vom Film / Mittwoch wechselnd: Die fruchtbare Scholle Steuer, Gesetz und Recht / Donnerstag wechselnd: Mannheimer Frauenzeitung Für unsere Jugend / Freitag: Mannheimer Reisezeitung / Samstag: Aus Zeit und Leben Mannheimer Musikzeitung

Abend-Ausgabe

Dienstag, 5. November 1929

140. Jahrgang — Nr. 514

Die öffentliche Finanzwirtschaft muß mehr sparen!

Dringliche Forderungen von Industrie und Handel - Sehr beachtenswerte Vorschläge

Sehn Leitfäden

Drahtbericht unseres Berliner Büros
[Berlin, 5. November.

Der Deutsche Industrie- und Handelsstag, in Verbindung mit dem Reichsverband der Deutschen Industrie, ist jetzt ebenfalls mit Vorschlägen auf den Plan getreten, die eine größere Sparfahne in der öffentlichen Finanzwirtschaft zu erreichen helfen. Die Vorschläge sind heute dem Reichshaushaltsausschuß, der ja bekanntlich zur Zeit mit der Beratung des Gesetzes zur Abänderung der Reichshaushaltsordnung begonnen hat, angeleitet worden. Sie knüpfen auch zum größten Teil an die Bestimmungen der Haushaltsnovelle an, sehen aber jenseits über deren Forderungen hinaus. Ein vor mehreren Wochen gemeinsam vom Industrie- und Handelsstag und vom Reichsverband eingeleiteter Ausschuß hat es unternommen, die großen tragenden Geschäftspunkte, die nach seiner Meinung im Vordergrund einer Neuordnung des Bewilligungsrechtes für die Reichsfinanzen liegen müssen, in sechs Leitfäden zu präzisieren. Die Vorschläge zielen darauf ab, sinnvolle und organische Ersparungen den Weg zu ebener, Deshalb verlangen sie nicht eine zahlenmäßige Begrenzung des gesamten Etats, sondern eine Besserung der Methoden.

Von den Leitfäden kommt den beiden ersten eine besondere Bedeutung zu, die eine

Bestärkung des Ausgabebewilligungsrechtes des Reichsparteaministrars

ausregen. Es wird hier die schon mehrfach und auch von anderer Seite geäußerte Forderung aufgegriffen, daß ohne die Zustimmung der Reichsregierung Ausgaben im Reichshaushaltsplan nicht erhöht und neue Ausgaben nicht eingeschleppt werden dürfen. Diese Bestimmung verlangt nicht nur eine Änderung der Haushaltsordnung, sondern der Reichsverfassung, bedarf also zu einer gleichmäßigen Befestigung einer qualifizierten Mehrheit. Der Reichsparteaministrar soll das Recht erhalten, an allen Sitzungen der Reichsregierung mit beratender Stimme teilzunehmen. Er soll sich nicht nur wie bisher auf den Wunsch der Reichsregierung zu einzelnen Haushaltsfragen äußern dürfen, sondern von sich aus selbständige Anregungen geben dürfen. Entschieden der Reichsparteaministrar entgegen dem Gutachten des Sparkommissars, soll nachmalige Entscheidung der Gesamtregierung notwendig werden.

Die übrigen Leitfäden erstrecken sich mehr auf Fragen technischer Art. In ihnen wird u. a. eine weitgehende Einschränkung der Anleiheverschuldung gefordert. Für die nächsten fünf Jahre soll möglichst überhaupt auf neue Ausgaben im außerordentlichen Etat verzichtet werden. Weiter wird verlangt, daß über die letzten zehn Prozent der Ausgabe des Reichs „Rechnische Ausgaben“ nur mit vorheriger Zustimmung des Finanzministers verfügt werden darf. Sind nach dem im Laufe des Jahres eingebrachten Gesetz Mehrausgaben nötig, sollen sie in ihrer Begründung einen genau zu erläuternden Kostenvoranschlag enthalten. Uebertragungen von einem Haushaltsjahr auf das andere und sog. Vorgriffe, d. h. Mehrausgaben als übertragbare Ausgabenposten sollen möglichst vermieden werden.

Diese Bestimmungen sollen eine möglichst große Oeffentlichkeit der Ausgabebewilligung gewährleisten. Die Arbeiten des Reichshaushaltsausschußes, so wird weiter gefordert, sind zu beschleunigen und zu verstärken und vor allem auch auf die Betriebe ausgedehnt, für deren Leistungen das Reich Bürgschaft eingegangen ist. Um dem Reichstag eine eingehendere Prüfung des Haushaltsentwurfs als bisher zu ermöglichen, soll die Vorverlegung des Einbringungstermins vom 5. Januar auf den 10. Dezember angestrebt werden.

Bei der Ueberzeugung, daß die Vorlage ist zum Ausdruck gebracht worden, daß die öffentliche Finanzwirtschaft reformiert, wie sie Industrie und Handel im Grunde genommen fordern, erst bei der

Die Gewerbeordnung vor dem Reichsrat

(Von unserem Berliner Büro)

[Berlin, 5. November.

Der Reichsrat hat jetzt seine gesetzgeberische Arbeit in größerem Umfang wieder aufgenommen. Im Rahmen einer Novellengesetzgebung steht, wie wir erfahren, im Augenblick die Umarbeitung der Gewerbeordnung zur Behandlung. Handel und Industrie, die in erster Linie an dieser Vorlage interessiert sind, haben bereits im Reichswirtschaftsrat ihre Mitteilungen aufgestellt. An deren Band soll jetzt im Reichsrat auch der entscheidende § 10, der die Aufsicht über die Betriebe enthält, die einem besonderen Genehmigungsverfahren unterliegen, eine völlig neue Gestalt erhalten. Außerdem steht das Gesetz über die Wechselverhältnisse des Reichskanzlers und der Reichsminister auf der Tagesordnung des Reichsrates.

Rechtsausschuß — Zentrum verläßt den Saal

Berlin, 5. Nov. In Beginn der heutigen Sitzung des Rechtsausschusses des Reichstages gab Abg. Dr. Bell (Ztr.) eine Erklärung ab, in der die Stellungnahme seiner Partei gegen die Wechselreform dargelegt wird.

Einführung der Reform erwartet werden kann. Bei den vorgelegten Anregungen handele es sich nur um ganz augenblickliche unzulässige Störungen, denen die Ausgabebewilligung von Reich und Ländern unterworfen werden müssen, damit die Wirtschaft lebensfähig bleibt und endlich einmal auch die Mittelstellen einer Kapitalbildung verbessert werden können.

Sorgen der badischen Landwirtschaft

Berlin, 5. Nov. (Von unv. Berliner Büro.) Unter dem Vorsitz des Reichsministers für Ernährung und Landwirtschaft, Dietrich, und in Anwesenheit des Präsidenten der Preussischen Landwirtschaftsgenossenschaft, fand heute in Berlin eine Gemeinschaftssitzung des Verbandes badischer landwirtschaftlicher Genossenschaften und des Genossenschaftsverbandes der badischen Bauernvereine statt, in welcher die letzten Schwierigkeiten, die einem Zusammenschluß der beiden Verbände noch im Wege standen, beseitigt wurden. Nur ein Punkt, der in Karlsruhe zu entscheiden ist, blieb offen.

Es darf nunmehr erwartet werden, daß die großen Opfer, welche von Reich und Preussischer Landwirtschaftsgenossenschaft gebracht worden sind, um diesen Zusammenschluß zu ermöglichen, den endgültigen Beschluß der zuständigen Generalversammlungen der beiden Organisationen beschleunigt werden, damit die badische Landwirtschaft endlich von dem ungeliebten Druß der Unschärfe frei wird, welcher über dem ganzen Kreditwesen der Landwirte in Baden lag.

Teilnahme an Schulverfassungskonferenzen

Vor der diesjährigen Verfassungskonferenz trat eine Verfügung des Provinzialkollegiums Berlin-Vorderfelde, in der Eltern, die ihre Kinder von den Schulverfassungskonferenzen am 11. August fernhalten, die Entfernung der Kinder von der Schule angeordnet wurde. Die deutsche nationale Fraktion des preussischen Landtages hat das Staatsministerium in einer kleinen Anfrage um Auskunft, ob es diese Verfügung billige. Wie der Amliche Preussische Pressedienst mitteilt, wird diese Frage vom preussischen Kultusminister bejaht. Die weitere Frage, auf welche rechtliche Grundlage sich die angekündigte Maßregel des Provinzialkollegiums berge, wurde vom Minister mit dem Hinweis auf die Kultusordnung beantwortet.

Im Anschluß daran verließen die Zentrumsglieder des Ausschusses geschlossen den Sitzungssaal und werden sich vorläufig nicht weiter an den Beratungen über die Wechselreform beteiligen.

Schlaganfall im Reichsrat

Während einer Aussprache des Reichsrates erlitt heute (Dienstag) der bayerische Reichsratsvertreter, Staatsrat Dr. Ritter von Röhlein, einen leichten Schlaganfall. Die Beratungen wurden sofort abgebrochen.

Staatsrat von Röhlein steht im 63. Lebensjahr. Schon im Vorjahr hatte er einen Koronarzusammenbruch. Die im Alter vielfach auftretende Nervenverstopfung war bei Röhlein noch besonders durch die Tatsache gefördert, daß er wegen seiner vielfachen Dienstgeschäfte sich wenig Bewegung im Freien machen konnte.

Sofort nach Bekanntwerden des Unfalls begab sich der bayerische Gesandte Dr. von Preger mit einem Arzt in das Krankenzimmer des Reichsrates, um von dort die Ueberführung des Patienten in ein Krankenhaus durchzuführen. Nach den letzten Nachrichten soll es sich nicht um einen schweren Zusammenbruch handeln.

Die Tschuschen in Hamburg

Berlin, 5. Nov. (Von unserem Berliner Büro.) Dieser Tage ist in Hamburg der formelle Abschluß eines Vorvertrages zwischen Deutschland und der Tschuchowakel erfolgt, nach dem den Tschuchen Geländestücke am holländischen und dresdener Ufer in Hamburg auf 90 Jahre überlassen werden. Dieser Abschluß geht zurück auf die Artikel 273 und 274 des Berliner Vertrages, die die deutsche Regierung verpflichtet, der Tschuchowakel in Hamburg und im Umland dessen Geländestücke auf 90 Jahre zu überlassen.

Diese Bestimmung steht im Zusammenhang mit der von der Entente geforderten Internationalisierung der Oder und der Elbe. Die Durchführung dieses Vertragsartikels war einem internationalen Ausschuss übertragen worden, dem ein deutsches, ein tschuchisches und ein englisches Mitglied angehörten. Nach mehrjährigen Verhandlungen führten im Sommer vor. J. die zwischen Deutschland und der Tschuchowakel geführten Sonderverhandlungen zu einem Abbruch, dem auch der Ausschuss zustimmte. Diese Vereinbarungen sind nun mit ganz geringfügigen Änderungen in Hamburg paraphiert worden.

Die wir im einzelnen erfahren, ist der Vorvertrag auf rein privatrechtlicher Grundlage abgeschlossen. Die Rechte, die den Tschuchen nach dem Friedensvertrag auf ein Gelände im Stettiner Hafen zugehen, haben sie bisher nicht geltend gemacht.

Die tschechischen Wahlen

Bei den tschechischen Wahlen zum Abgeordnetenhause erhielt die Deutsche Wahlgemeinschaft 16 Mandate gegenüber 24 im Jahre 1925. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß bei den letzten Wahlen auf die Gewerkepartei und die ungarische Nationalpartei, die in Vitenverbänden mit der Deutschen Wahlgemeinschaft standen, acht Mandate entfielen. Von den tschechischen Parteien gewannen die Sozialdemokraten bei 20 Mandaten 10, die Nationalsozialisten bei 22 Mandaten vier, die Nationaldemokraten bei 16 Mandaten 2, die Großagrarien bei 10 Mandaten ein. Es verloren die Gewerkepartei bei 12 Mandaten 1, die Volkspartei Zehramer bei 25 Mandaten sechs, die tschechische Volkspartei Hlinsk bei 19 Mandaten vier, die Kommunisten bei 30 Mandaten 11.

Das Kabinett Tardieu

Der Verlauf der französischen Kabinettkrisis hat gezeigt, wie schwierig die Bildung einer festen Regierung in Frankreich gegenwärtig ist. Die reichlich vermorren parlamentarische Lage leidet an der ganz offenkundigen Tatsache, daß eine einheitliche und sachlich zusammengehörige Mehrheit gegenwärtig in der französischen Kammer nicht zu finden ist. Poincaré fand als Ministerpräsident auf ziemlich seltenen Fällen, weil er es verstanden hatte, mit seiner Person eine Mehrheit zu verknüpfen. Seitdem dieses Band zerfallen ist, gibt es nur noch eine Zusammenfassung verschiedener Gruppen zu einer Mehrheit, die sich ebenso leicht auch wieder in ihre Bestandteile auflösen kann.

Taladier, der Führer der Radikalsocialisten, wollte dieser Schwierigkeiten Herr werden, indem er versuchte, in enger Verbindung mit den Sozialisten ein Linkskabinett zu bilden. Aber schließlich trumpspierten doch Benou Blum und sein Anhang, die jede Regierungsgemeinschaft von Sozialisten mit bürgerlichen Parteien verschmehnten. Nach einem kurzweiligen Wortgefecht von Taladier sah sich als geschlagen wieder zurück. Dürfte er gefiegt, so wäre sein Kabinett höchstwahrscheinlich nicht von langer Dauer gewesen. Nach ihm kam Clementel, ebenfalls ein Radikaler, aber mit seiner Schmelzbarkeit und seinen lebenswichtigen Manieren das genaue Gegenteil Taladiers. Er hätte vielleicht ein noch links gerichteteres bürgerliches Kabinett zustande gebracht, wenn nicht Taladier als Gegenleistung für die Teilnahme der Radikalsocialisten für sich das Ministerium des Innern verlangt hätte. Gegen diese Forderung erhob Tardieu namens der Radikalsocialisten und der Mittelgruppen sofort energischen Widerspruch. Er wie andere Ministerkandidaten machten ihren Eintritt in das Kabinett von der Zustimmung Taladiers abhängig. So mußte auch Clementel seine Aufgabe als geschlichter befrachten.

Ihm folgte Tardieu, in dem urteilsfähigen politischen Kreise schon vor Wochen und Monaten den wahrscheinlichsten Nachfolger Briand gesehen haben. Ebenso wie Taladier und Clementel suchte auch er sich zunächst der Mitarbeiterschaft Briands zu vergewissern, ein Beweiss, daß zurzeit keine einzige französische Regierung, sei sie rechts oder links orientiert, ohne Briand auskommen kann. Zu übrigen aber ging Tardieu ganz andere Wege als seine beiden Vorgänger. Taladier und Clementel hielten sich auf die einzelnen Kammergruppen und zogen sich zurück, als diese Stille verlangte. Tardieu dagegen ging seinen eigenen Weg, ohne sich von den Kammergruppen und ihrer Zu- oder Abgabe Tun und Lassen vorzeichnen zu lassen. Die Gruppe der Radikalsocialisten erteilte ihm mit 49 gegen 25 Stimmen eine Abgabe. Tardieu bildete trotzdem sein Kabinett. Er läßt es auf das Votum der Kammer selbst ankommen. Dieses Vorgehen ist bezeichnend für den Mann und den Politiker Tardieu, der immer energisch und selbstbewußt auftritt und genau weiß, was er will. Das Kabinett, das er zustande gebracht hat, wird die parlamentarische Probe voraussichtlich bestehen. Die Rechte und die Mitte werden ihm zunächst über keine Schwierigkeiten bereiten. Es steht in dieser Beziehung sehr ab das Kabinett Briand, während die Opposition durch die Ereignisse der letzten Woche doch wohl etwas erschüttert worden ist. Die Sozialisten und die Radikalsocialisten haben sich wieder einmal überworfen, und Tardieu hat einige Ministerstühle mit Rücksicht verteilt, daß gewisse Berührungspunkte mit den Radikalsocialisten vorhanden sind. Es ist also sehr zweifelhaft, ob dem Kabinett Tardieu in der Kammer ein ähnlicher Ankurf der Opposition bevorsteht, wie er dem Kabinett Briand zum Verhängnis geworden ist.

Das Kabinett Tardieu ist etwas anders gelagert als das Kabinett Poincaré. Es führt sich in der Hauptsache auf die Gruppe der republikanischen Linken, der Tardieu selbst angehört, und die Gruppe der Linksozialisten, die von Bonheur angeführt wird. Die sozialistisch-republikanische Gruppe mit Briand an der Spitze bildet den linken Flügel des Kabinetts, aber auch der rechte Flügel des

Städtische Nachrichten
Der Speckjäger

Ein lustiges Strahnenleichen! Gerade zur Mittagzeit, als viele Kugelfische unterwegs sind...

Wiener Sängerkongress 1920 noch nicht abgerechnet!

Wie wir dem letzten Heft der 'Deutschen Sängerbundzeitung' entnehmen, ist die Durchführung des Wiener Sängerkongresses in Wien im Juli vorigen Jahres...

- Das 80.000. Sparkasse wurde bei der Stadt Sparkasse Mannheim in den letzten Tagen ausgehändigt...
Vertechnungsliste. Gekoren mittig wurde der 7 Jahre alte Sohn eines Schlossers...

Die erste juristische Prüfung

In steigendem Maße löst sich beobachten, daß Rechtskandidaten, die sich der ersten juristischen Prüfung unterziehen...

Die Frage, worin diese Psychole ihre Ursache haben kann, läßt sich naturgemäß nicht eindeutig beantworten...

Es ist richtig, daß der Rechtsstoff, der im juristischen Beruf beherrscht werden soll, mit der Zeit durch die Gesetzgebung eine verwirrende Fülle und Unübersichtlichkeit angenommen hat...

Beltsweise erzeugt die bekannte Verwirrung, die den Prüfung oft hindert, sein tatsächlich erlerntes Wissen zu zeigen, weil die Kenntnisse zusammenhanglos aufgespeichert sind...

Das erste juristische Examen ist ebenso sehr eine Teatprüfung wie eine Wissensprüfung. Das Denken, insbesondere das spezifisch juristische Denken, will aber in hohem Maße gekult sein...

Die Vorbereitung des Kandidaten auf die erste juristische Prüfung ist in der Regel eine mühselige Arbeit, die sich nicht nur auf das Studium des Rechtsstoffes beschränkt...

Veranstaltungen

Die Ortsgruppe Mannheim-Südwest des Bundes der Schenker-Dekoratoren Deutschlands bringt am Sonntag im Reichshaus auf dem Seidenhof ihr erstes Stiftungsfest...

Nach der Geschichte des Porzellanwesens. Der Porzellanwesensverein hat die vornehmste Aufgabe, dem katholischen Volk, insbesondere der Jugend...

Der Porzellanwesensverein hat die vornehmste Aufgabe, dem katholischen Volk, insbesondere der Jugend, einen anderen literarischen Kult zu verschaffen...

- Verbreitungen am beiden Unterarmen und Händen...
Die Gerichtsärztliche Prüfung haben bekandent: Sylvester Hergert und Moritz, Wilhelm Häner...

Lied von Lina Staab

Ein Abend in der 'Malsheidu'
Es ist ein maliges Unterfangen, heute in der Zeit des fröhlichen Realismus juristische Gedichte zu schreiben...

Plastiken von Hilda Schnadt-Heidelberg

Plastiken von Hilda Schnadt-Heidelberg stehen durch die harte Draußenhaltung des Ausdrucks und die Erfassung der Persönlichkeiten auf...

Heber das Photographieren werden

Heber das Photographieren werden sollen nicht die Tischen, denen es Verbot ist, vor Objektiven und Jupiterlampen zu stehen, sondern die, welche noch die Kunstfertigkeit des Schreckens vor dem unerschütterlichen Apparat...

Geht ins Planetarium!

Geht ins Planetarium! Die Vortragsreihe über populäre Astronomie im Stadt Planetarium findet am kommenden Donnerstag, den 7. November...

Die Verherrlichung der Sammlung Kaulbach in München

Die Verherrlichung der Sammlung Kaulbach in München: Wie so viele Kunst-Sammlungen, die in der vorigen Generation angelegt wurden, ist auch die Sammlung Kaulbach nun unter dem Hammer gekommen...

Mathematik

Mathematik
Tubus der Fünfschichte, König von Frankreich, war in der ersten Zeit seiner Herrschaft alles andere als ein marktschreierischer König...

KRAFTFAHRZEUG UND VERKEHR

Dienstag, den 5. November 1929

Beilage der „Neuen Mannheimer Zeitung“

Nr. 514

Deutsche Wagen in Front!

Auslandserfolge der Deutschen Automobilindustrie

Von Siegfried Doerschlag

Nachdem die Kraftfahrzeile 1929 ihr Ende erreicht hat, lohnt sich ein Rückblick auf jene internationalen Erfolge, die deutsche Wagen waren, die in den verschiedenen Ländern, fern der Heimat, auf deutschen Wagen errungen wurden. Man spricht ja vom Kampf der deutschen Automobilindustrie gegen ausländische Konkurrenz, der Ruf des deutschen Wagens von Klasse und Kultur, Qualität und Preiswürdigkeit ist auch im eigenen Lande wieder zur Geltung gelangt, und wer freut sich nicht, wenn er vom deutschen Sieg draußen in fernem Landen erfährt?

Die Siegesfahrt des „Graf Seppellin“ um die Welt war ein Höhepunkt in der Geschichte deutscher Technik. Sie war zugleich Siegesfahrt deutscher Motorenlehre. Die Mercedes-Motoren im „Graf Seppellin“ haben nicht einmal verlagert, pannenlos liefen sie Tag und Nacht und führten das deutsche Luftschiff über Steppen und Ozeane. Pannenlos tun sie immer wieder ihren Dienst auf den Seppellinfahrten über Balkan, östliche Ostafrika, Holland, die Alpen, Deutschland. Die Mercedes-Motoren haben demnach einen neuen Auto-Typ heraus, einen Mercedes-Flugmotor. Seit Monaten wird er im Werk und auf der Landstraße repariert und gemalt, um demnach als absolut bester neuer deutscher Wagentyp dem Verkauf übergeben zu werden.

Nicht nur Sporterfolge sind es, die deutsche Autos und Motoren erringen — auch manch wirtschaftlicher Erfolg ist im Auslandshandel errungen worden. Besonders begehrt oder waren gerade außerhalb der deutschen Grenzen jene Fahrzeuge, die durch Erfolge in Weltbewerben und Alpenfahrten bewiesen hatten, was sie zu leisten vermögen. Denn Mercedes-Benz, Stöcker, BMW, DAB, Brennabor, Danomag, Wanderer u. a. ihr Sportgeist verleiht ihnen, was ihnen alle bedeutsamen Auslandsreisen gebracht wurden, mögen hier die wichtigsten deutschen Kraftwagenhersteller 1929 aufgeführt sein.

Mercedes-Benz war wieder die erfolgreichste Marke des Jahres. Die sportlichen Tourenwagen der Typen S (Sport), SS Super-Sport und SSK (Super-Sport mit kurzem Chassis) blieben, wo sie auf reguläre Gegner trafen, ungeschlagen. Oder sei es umgekehrt: Es war um sie nicht richtig, gelegentlich des Großen Preises der Nationen von einem Duell Mercedes-Benz — Bugatti zu sprechen. Denn hier fanden deutsche sportliche sportliche Tourenwagen, die alle schon viele, viele Tausende und Zehntausende von Kilometern gefahren waren und Erfolge errungen hatten, ebenso für diesen Wettbewerb herausgezeichneten Spezialwagen gegenüber, — Danomag, die per Bahn zum Rückzug ergriffen wurden und mit der Bahn oder im Luftwagen wieder heimwärts transportiert wurden. Die deutschen Mercedes-Benz Wagen führten auch nach dem Rennen ebenso mit eigener Kraft heimwärts und kamen auf ihrem SSK-Wagen zur Internationalen Alpenfahrt, wie sie ohne fremde Hilfe und ohne Fahrerunterstützung zum Rückzug ergriffen worden waren. Und derselbe Alpenwagen, der auf dem Rückzug gleichfalls Kunden gefahren hatte, wie die schnellsten Spezialwagen, wurde ohne Nachbesserung und ohne Doping alsbald nach dem Nationenpreis Sieger der Alpenfahrt. Ebenfalls andere Mercedes-Benz Wagen der SS-Typ, der S-Typ, des Kitzplunders, Top Rübura, und der Schicklerer Dr. Werner, Top Stuttgart, errangen gleichfalls die höchsten Einzelfahrer-Auszeichnungen, Goldene Alpenmedaille, und somit wurde Mercedes-Benz zum erfolgreichsten Hersteller der Alpenfahrt, dies schmerzte die Konkurrenz, den es je gab. Aus Frankreich und aus Norditalien kamen am 3. Februar die Sieger der Winterfahrt nach Garmisch, beide, Prinz Lehmann und J. H. Weßels, auf 100er Limousine des Typs Stuttgart. Der Italiener Cassini legte auf jedem Mercedes-Benz SS-Wagen am 3. Februar im italienischen Merluzza-Rennen, und am gleichen Tage gewann Divo-Bichine auf S-Wagen das internationale Bergrennen in Nizza. Gegen stärkste Konkurrenz siegte der unverwundliche G. G. v. Bengel-Rolan auf seinem SSK-Wagen am 27. März im Kilometer-Rekordrennen von Genf. Im Prager Bergrennen Kitzplunder — Kitzplunder fuhr Kitzplunder auf SSK-Wagen die beste Zeit der Sportwagen und schuf dort ebenso wie Caracciola in der Rennwagenklasse neue Kategorie-Rekorde. Mercedes-Benz-Siege gab es im englischen Southport-Rennen durch Divo-Bichine, im Bergrennen Sorent-Kitzplunder, im Schweizer Bergrennen Driens-Oriental (durch Kitzplunder-Kitzplunder), im Berliner Bergrennen durch Graf Arco in Rekordzeit, im ungarischen Sager-Bergrennen durch Benzler-Wien, im Piemont-Rundfahrt in Italien, im Hercegovischen Bergrennen durch Braunschweig (auf S-Wagen) und durch Graf Arco (auf SSK-Wagen), im Rekordrennen für die Touren- und Sportwagenklasse, im Sommerrennen, im englischen Cheltenham-Rennen durch Carl Howe, im Schwabenbergrennen bei Wadepf, und im Rittler Bergrennen durch Graf Arco (Sportwagenrekordzeit) und durch Kitzplunder (Tourenwagenrekordzeit). Zur fernräumigen Kitzplunder-Kitzplunder beendeten

die Berliner Journalisten von Szenary und Oberdoetterer Otto Jochen erst die Internationale Sternfahrt durch Barcelona in Divo-Bichine-Fahrt ab. Als erfolgreich, und mit ihrer Limousine, Top Stuttgart, erhielt Frau Seeliger (Stettin) gleichfalls in Nizza gefahren, und tadellos pünktlich in Barcelona eingetroffen, den Damenpreis. Einen der größten internationalen Erfolge errang Caracciola in der Englischen Tourist-Trophy in Irland, die er gegen starke Konkurrenz in neuer Rekordzeit gewann. Die Automote von St. Moritz fand im letzten bedeutender Mercedes-Benz-Erfolge. Die Internationale Mercedes-Sternfahrt gewann Jetteli (Berlin) mit Start am Nordlichen Ozean auf Kitzplunder-Kitzplunder gegen J. H. Weßels (Wien), der im nordlichen Lapland gefahren war. Der „Große Preis von St. Moritz“ wurde in allen drei Klassen auf Mercedes-Benz gewonnen; Kitzplunder war Rennwagenfahrer, Wanderer Sportwagenfahrer, Driens Tourenwagenfahrer. Im Schönheits-Wettbewerb von St. Moritz aber feierten die deutschen Wagen Triumphe, und von 6 höchsten Auszeichnungen, die bei einer Beteiligung von 123 Wagen vergeben wurden, erhielten vier Mercedes-Benz-Wagen! Auch die Schönheitswettbewerbe von Budapest, Paris, Wien, Garmisch, Sofia, Karlsbad, Bismarck und Luzern trugen Mercedes-Benz-Wagen höchste Auszeichnungen.

Wanderer-Wagen mochten sich in vielen Ländern als Wagen überlegener Klasse bekannnt. Die internationalen Automobil-Ausstellungen von Paris und Genf brachten den Wanderer-Wagen nicht nur Anerkennung, sondern auch gute Verkaufserfolge. Der Internationale Schönheitswettbewerb von Karlsbad wurde zum bedeutendsten Wanderer-Erfolg. Die Automote von St. Moritz brachte Wanderer-Wagen wohlverdiente Auszeichnungen. In der Internationalen Alpenfahrt und in der Sternfahrt nach St. Moritz waren Wanderer-Wagen erfolgreich.

Stöcker war auf den Ausstellungen in Amsterdam, Genf, Nizza, Barcelona und Prag vertreten und verlor alle diese Ausstellungen mit gutem Exporterfolg. Besonders das spanische Geschäft hat sich belebt, weil ja der Stöcker-Kitzplunder einer der preiswertesten, komfortabelsten Kitzplunder von Qualität ist. In vielen Wettbewerben waren Stöcker-Wagen Sieger, und in der Alpenfahrt errang Gnomat von Ruymer auf seinem schon in oft erfolgreich gewinnenen Stöcker — 8 die höchste Einzelfahrer-Auszeichnung.

BMW und Hansa-Wagen errangen auf der Internationalen Alpenfahrt Triumphe. Diese beiden Fabrikantenschiffe waren die einzigen der 16 gefahrenen Fabrikantenschiffe, die als Team durchstiegen, und drum waren der BMW und der Hansa-Alpenfahrzeuge besonders bedeutend. Im Jürlenberg-Rennen errang Reich (Küster) auf BMW einen Klassensieg in Rekordzeit. Auch im Cece-Homo-Rennen wurde durch Jetteli auf BMW ein neuer Klassenrekord gefahren.

Brennabor wurde erneut Alpenfahrer. Die Brennaborer pflegen außer den Alpenfahrten keine Wettbewerbe zu bestreiten. Den Siegen in der DAB-Gold-Alpenfahrt und in der Internationalen Alpenfahrt 1929 teilte sich der Alpenfahrer G. G. v. Bengel, der unterrichtete, daß Brennabor bei größter Preiswürdigkeit einer der zuverlässigsten, besten Wagen ist.

Danomag zeigte schon auf der Jugoslawienfahrt im Frühjahr 28., was der neue, schöne Divo-Bichine für den Rückzug ergriffen hat, und verließ zu letzten vermag. Die Int. Alpenfahrt erdachte diesen Erfolgswelt, Divo-Bichine auf Danomag erhielt die höchste Auszeichnung, den Gold-Alpenfahrer, und überlebte auf Danomag die Silberne Alpenmedaille. Trotz der hohen Holzmasten, mit denen sich einzelne Länder umgeben, war es der Danomag, dank der Qualität, Ausdauer und Preiswürdigkeit ihres Bierstandes mäßig, nicht nur wertvolle Geschäftszwischenbindungen mit China, Indien, Persien, Afghanistan, Marokko und den anderen französischen Kolonien mit den Balkanländern, Griechenland, Italien, Spanien, Frankreich, England anzuknüpfen, sondern auch bemerkenswerte Verkäufe zu tätigen.

DAB-Wagen sind durch ihre schönen Sporterfolge und durch Bewährung im Alltagsgebrauch rasch populär geworden. Walter Deckerreiter (Dresden), Rektor der deutschen Sportakademie in Berlin, und Walter (Berlin) waren die erfolgreichsten DAB-Wagenfahrer. Deckerreiter auf DAB errang erste Preise im Luzerner Bergrennen, im Bergrennen von Karlsruhe und im Sommerrennen (Klasse bis 500 cm), und Walter siegte im Sommerrennen in der 70er Klasse, im Rennen Mont des Bales, im Prager Bergrennen und im Bergrennen auf dem Monte Maggiore bei Kitzplunder.

Doch, Mag. Hansa-Flour, Adler, Opel, beteiligten sich nicht an internationalen Wettbewerben. Es es aber die großen Weltausstellungen waren. Schönheitswettbewerbe aber andere Gelegenheiten, ist internationaler Rufsum zu steigen, allüberall wurden sie bejubelt und anerkannt. Man weiß draußen in der Welt, daß Deutschlands Automobilindustrie hervorragende schöne und preiswerte Qualitätswagen baut. Die Erfolge deutscher Wagen waren Teilweise. Mögen sie auch im eigenen Vaterland Beweiskräfte haben!

Die Unterhaltungskosten des Personen-Kraftwagens in Amerika und bei uns

In den U.S.A. sind bekanntlich nicht nur die Anschaffungspreise für Personen-Kraftwagen niedriger als bei uns, sondern auch deren Unterhaltungskosten. Trotz der hohen Sättigung des amerikanischen Marktes mit Kraftwagen — sie ist, bezogen auf die Bevölkerung, heute noch etwa 50mal so groß wie in Deutschland — ist man auch draußen dauernd bestrebt, die Unterhaltungskosten herabzusetzen, weniger im Interesse einer weiteren Automobilisierung als einfach, um zu sparen. Interessante Untersuchungen auf diesem Gebiet sind von der National Automobile Chamber of Commerce und einigen Unterhaltungs-Vereinigungen angestellt worden, über die in der amerikanischen Presse eingehend berichtet worden ist. Aus der Beobachtung von etwa 100 Personen-Kraftwagen der verschiedenen Größen und Arten ist man zu dem Schluß gekommen, daß der Durchschnitts-Personenwagen in den U.S.A. etwa 17 700 Kilometer (11 000 Meilen) im Jahr fährt, und daß die Durchschnitts-Unterhaltungskosten etwa 163 Pfennig pro Kilometer betragen. Man ist sich nicht ganz einig über die Berechnung dieser Kosten, weil man diese Durchschnittskosten mit der Durchschnitts-Motorenleistung und das Ergebnis wiederum mit der Zahl der Jahre im Betrieb gewöhnlichen 2 1/2 Millionen Personen-Kraftwagen, so ergeben sich fast 64 Milliarden Pfennig jährliche Unterhaltungskosten für Kraftfahrzeuge, was, wie die amerikanischen Zeitungen schreiben, etwa soviel ist wie der Betrag, den die Vereinigten Staaten der Weltkrieg gekostet hat, abgesehen von den Anleihen an ihre Verbündeten.

Die amerikanischen Veröffentlichungen befassen sich eingehend mit der Analyse dieser Durchschnitts-Unterhaltungskosten von 163 Pfennig pro Kilometer und mit der Möglichkeit seiner Herabsetzung. Für europäische Verhältnisse ist dieser Satz ganz absehbare vom geringeren Wert des Wertes in den Vereinigten Staaten, verhältnismäßig niedrig; er liegt nur unter 50 Pfennig pro Kilometer für einen Durchschnittswagen, also nicht etwa für einen kleinen Typ. In den amerikanischen Veröffentlichungen wird angegeben, daß eine Herabsetzung der Unterhaltungskosten sämtlicher Kraftwagen um 1 Dollar pro Meile eine Ersparnis von jährlich mehr als 2 Milliarden Dollar bedeuten würde. Das wäre mehr als die Gesamtkosten für Straßenbau und Straßen-Unterhaltung in U.S.A. betragen.

Die Zusammenlegung der Kosten von 163 Pfennig pro Kilometer ist recht interessant und zweifellos verlässlich von der Zeit und in Frage kommenden. Es folgen in Pfennig pro Kilometer (in Klammern dahinter die Prozentanteile an den Gesamtkosten): 1. Kraftstoffe 54 (33,1), 2. Schmieröl 26 (16,0), 3. Reifen und Schläuche 17 (10,4), 4. Eigentümlich Unterhaltung des Wagens 4,5 (2,7), 5. Abschreibung 2,5 (1,5), 6. Gebühren 0,4 (0,2), 7. Garage 1,1 (0,7), 8. Zinsen 0,9 (0,5), 9. Versicherung 0,8 (0,5).

Die Kosten für Kraftstoff und Schmieröl sind drüben niedriger als bei uns. Der von der National Automobile Chamber of Commerce ermittelte Durchschnitts-Preis für Gallon beträgt etwa 20,5 Pfennig, also weniger als zwei Drittel unseres Durchschnittspreises. In diesen Kosten ist aber schon ein großer Teil der amerikanischen Automobilhersteller zuzurechnen, die drüben 1929 zu etwa drei Prozent eine Betriebsstoff-Steuer war. Dem Betrag für Abschreibung ist die, durch die Untersuchungen ermittelte Durchschnitts-Lebensdauer eines Kraftwagens von 7 Jahren zugrunde gelegt. Allerdings ist der Betrag für Abschreibung dann wesentlich höher, wenn der Wagen, wie es vielfach in den Vereinigten Staaten üblich ist, nach einem Jahr bereits gegen einen neuen ein-

getauscht wird; denn die Wertverminderung ist im ersten Jahr natürlich am größten. Die amerikanischen Veröffentlichungen machen ausdrücklich auf die Unwirtschaftlichkeit einer zu frühen Abgabe des neu gekauften Wagens aufmerksam. Was in dem Punkte „Gebühren“ zusammengelassen ist, ist nicht ganz klar; vermutlich wird es einen Teil der Steuer enthalten. Dem Garagen-Posten ist ein Satz von 4 Dollar monatlich zugrunde gelegt, der zweifellos unter dem Durchschnittssatz liegt und liegt und von den Warenten-Mieten in den Großstädten bei weitem übertraffen wird. Die Zinsen sind mit jährlich 5 v. H. angesetzt, also auch wesentlich niedriger als bei uns. Auch der Versicherungsbeitrag von 0,8 v. H. der Gesamtunterhaltungskosten erscheint sehr gering, offenbar beeinflusst dadurch, daß in Amerika ein sehr großer Teil der Wagen unverichert fährt.

Unmittelbar abhängig von der Zahl der gefahrenen Kilometer — wie schon gesagt, sind für die Untersuchungen als Durchschnitt 11 000 Meilen je Jahr zugrunde gelegt — sind die Kosten 1 bis 4, also 0,5 bis 0,8 v. H., und in gewisser Weise natürlich auch der Kosten 5, die Wertverminderung mit 2,5 v. H.; das übrige sind feste Kosten, die bei uns wesentlich wesentlich höher sind. Interessant ist, daß trotz des verhältnismäßig niedrigen Preises für Kraftstoffe, der außerdem noch einen Teil der Automobilhersteller enthält, der Kraftstoff-Anteil über 20 v. H. beträgt. Auf andere Verhältnisse und Preise übertragen, würde der Kraftstoff-Anteil etwa 10 v. H. ausmachen, was auch ungefähr der Wirklichkeit entspricht, da man durchschnittlich die Kraftstoffkosten mit etwa 1/4 der Gesamtunterhaltungskosten ansetzt. Die Betriebsstoffpreise sind bei uns wesentlich stabiler als in Amerika. Eine Herabsetzung dieses Kosten-Anteils wird ja schon seit Jahren mit Erfolg erreicht durch Erhöhung der motorischen Verdichtung und die Verwendung verdichtungsstärker Kraftstoffe, in Amerika hauptsächlich des Ethyl-Gasoline, in Deutschland besonders von Gemischen von Benzol mit Benzol und in geringerer Menge auch mit Spiritus. Der Weg der Überverdichtung zum Zwecke der Erhöhung der motorischen Verdichtung beim der Verminderung des Kraftstoffverbrauches ist aber richtig und ausdauer, sonst wäre er nicht von der gesamten Automobil-Industrie der Welt in den letzten Jahren gegangen worden.

Im übrigen scheint diese Ermittlungsbildung noch nicht beendet zu sein. In Deutschland geht in diesem Jahr die Herabsetzung durchgeführte Verdichtung bei Personen- und Kraftwagen-Motoren bis zu einem Verdichtungsgrad von maximal 25, in Amerika nur bis 20, was allerdings gegenüber 1927, wo das Maximum 15 war, einen ganz beträchtlichen Fortschritt bedeutet. Das an sich der Verdichte der Hochverdichtung, wahrscheinlich hauptsächlich wegen der höheren Betriebsstoffkosten, in Deutschland mehr an Boden gewonnen hat als in Amerika, zeigt sich auch darin, daß in Deutschland in diesem Jahr etwa 22 v. H. der herkömmlich hergestellten Personenwagen-Typen Motoren mit einem Verdichtungsgrad von über 5 haben, gegenüber nur 7 v. H. in Amerika (1928 5 v. H. und 1927 nur 2 v. H.). Offenbar ist also diese Ermittlungsbildung weder bei uns noch in Amerika bis heute abgeschlossen.

Die amerikanischen Veröffentlichungen weisen noch auf andere Möglichkeiten der Herabsetzung der Betriebsstoffkosten hin, vor allem auf die Zweckmäßigkeit möglicher Einhaltung der Geschwindigkeit, bei der der Vergewissern den verhältnismäßig geringsten Kraftstoff-Verbrauch hat, nämlich von etwa 45 bis 64 Km-Std.-Dipl.-Ing. A. L. von Berlin

Der deutsche Außenhandel mit Kraftwagen



In den drei großen Gruppen des Kraftwagenhandels, den Personenwagen, Lastwagen und Kraftfahrzeugen, hat die deutsche Industrie für den Rückzug ergriffen, vornehmlich bei den Personenwagen und den Kraftfahrzeugen, während bei den Lastwagen die deutsche Industrie nicht unbedeutend, die Einfuhr aus dem Ausland gering ist.

Die Einfuhr von Personenwagen nimmt in den letzten Jahren erheblich zu. Die Einfuhr ist in jedem Jahr von der Höhe der Produktion abhängig; sie ist jedesmal im Verhältnis eine feste Größe und im Winter einen Tiefpunkt. Abgesehen von dieser Jahreszeitabhängigkeit hat sich die Einfuhr von Personenwagen in den letzten Jahren sehr erhöht. Im letzten Jahre (Januar bis Oktober 1929) betrug die Einfuhr von Personenwagen 1000 Stück, den auch das Rückgangsgesicht kaum mit dem...

Die Einfuhr von Kraftfahrzeugen schwankt in weitem Maße mit der Jahreszeit. Sie ist im Sommer, abgesehen von diesen Schwankungen, im Lauf der letzten Jahre sehr beträchtlich gestiegen. Auch die Einfuhr von Kraftfahrzeugen ist unter den letzten Jahren sehr beträchtlich gestiegen. In diesem Jahre (Januar bis Oktober 1929) betrug die Einfuhr von Kraftfahrzeugen 1000 Stück, den auch das Rückgangsgesicht kaum mit dem...

Verantwortlich: Kurt Götz

Verfärfte Fahrradreise

Neue Zusammenfassungsbefreiungen

Die von ihm seit geraumer Zeit bestehende Kritik in der deutschen Fahrradindustrie hat sich in der letzten Zeit verschärft und hat geführt, daß neue Verhandlungen über einen Zusammenfassungsbefreiungsgesetz...

Was die jetzt wieder in Gang befindlichen Verhandlungen betrifft, so sollen sie diesmal mehr darauf gerichtet sein, einen völligen Zusammenfassungsbefreiungsgesetz einzuführen...

Wenn man diese Verhältnisse mit Rücksicht auf die Produktionskapazität und auf den Absatz betrachtet, so kann man die verhältnismäßigen Schwierigkeiten...

den Zahlungsbedingungen helfen kann. Dazu ist wiederum eine Erleichterung der deutschen Fahrradindustrie durch weitestehende Zusammenfassungsbefreiungen notwendig.

Ein süddeutscher Fahrradteufel? Die Zusammenfassungsbefreiung in der süddeutschen Fahrradindustrie

Die Verhandlungen innerhalb der deutschen Fahrradindustrie haben nun insofern bestimmtere Formen angenommen, als sich diese Verhandlungen zunächst nur auf notwendige Unternehmungen beziehen...

Einbau im Richard-Kahn-Konzern

In der gestrigen W.R.-Sitzung der Deutschen Metallwerke AG. wurde beschlossen, daß auf 25. Nov. einberufenen die Wahlprüfung einer Dividende von 20 %...

Erklärung einer Reichsgerichtliche der Deutschen Metallwerke AG. über die Wahlprüfung einer Dividende von 20 %...

Wird das Mannheimer Werk von Daimler-Benz stillgelegt?

Wie wir erfahren, fand heute in Stuttgart eine wichtige Sitzung der Daimler-Benz-Verwaltung statt, die sich um den Betrieb des Mannheimer Werkes...

maßen, was an diesen Verträgen, die naturgemäß über eine längere Zeit abgeschlossen sind...

Die AG. hat für die Daimler-Benz-Verwaltung eine wichtige Sitzung in Stuttgart abgehalten...

Im Zusammenhang mit den Verhandlungen über die Zusammenfassungsbefreiung...

Die AG. hat für die Daimler-Benz-Verwaltung eine wichtige Sitzung in Stuttgart abgehalten...

Im Zusammenhang mit den Verhandlungen über die Zusammenfassungsbefreiung...

Die AG. hat für die Daimler-Benz-Verwaltung eine wichtige Sitzung in Stuttgart abgehalten...

Im Zusammenhang mit den Verhandlungen über die Zusammenfassungsbefreiung...

Die AG. hat für die Daimler-Benz-Verwaltung eine wichtige Sitzung in Stuttgart abgehalten...

Im Zusammenhang mit den Verhandlungen über die Zusammenfassungsbefreiung...

Table with multiple columns: Kurszettel der Neuen Mannheimer Zeitung, Mannheimer Effektenbörse, Frankfurter Börse, Berliner Börse, and various stock market listings.

Börsen-Reaktion auf die Newyorker Schwäche

Stützfloss und unsicheres Geschäft / Spezialwerte härter abgezwängt / Epäterhin stagnierend und Schluß behauptet

Manufaktur abgezwängt

Der Schwäche Verlauf der aktiven Newyorker Börse wirkte auf den hiesigen Markt verhältnismäßig...

Frankfurt schwächer

In Beginn der heutigen Börse herrschte wieder große Unzufriedenheit und Unsicherheit...

Berlin gedrückt

Die neuen Kursrückgänge gehen in Frankfurt, der Zusammenbruch der Alto-Bank in Chicago...

Newyork, was sich aber darüber klar, daß es längere Zeit dauern müsse...

Die Kassa-Werte lag heute im Gegenlicht an den letzten letzten Tagen...

Deswegen gegen Reichsmarkt waren eher angeboten, der Dollar ging von 4,3180 auf 4,31 zurück...

Berliner Devisen

Table with columns for currency types (London, Paris, etc.) and exchange rates.

Waren-Märkte

Stützungskäufe für Roggen

Berliner Produktmarkt vom 4. Nov. (Vgl. Nr. 4)

Heute mußte der Vorkaufvertrag von seinem Höchststand weichen, die Produktionszahlen für Dezember...

* Monchberger Zuckerwerke vom 4. Nov. (Vgl. Nr. 4) Terminlieferungen: März 10,00 B. 10,00 G.

* Bremer Baumwollseide vom 4. Nov. (Vgl. Nr. 4) Amerik. Union-Seide 20,00 B. (Schuß) 19,40.

1. Hamburger Kaffee-Rohstoff vom 2. November, 'Gefällter' Hamburg 90). Auch in dieser Woche...

Berliner Metallbörse vom 5. November 1929

Table with columns for metal types (Gold, Silber, Kupfer, etc.) and prices.

* Metallprüfergebnisse vom 4. Nov. (Vgl. Nr. 4) Prüfung: Weizen in 100 St. 100 St. 10,275.

* Metallprüfergebnisse vom 4. Nov. (Vgl. Nr. 4) Prüfung: Weizen in 100 St. 100 St. 10,275.

Die Frau ohne Liebe

Roman von Reinhold Eichacker

"Wird schwer sein," nickte Morlan, — sehr schwer sein. Er wuschelte rasch einen Blick mit der Braut...

Sie dürfen's schon glauben. Und auch, daß die keine bessere Vertreterin für diese Rolle finden können...

leits, hinter den andern, von keinem beachtet... dann kam die Gelegenheit, die er ersehnte...

Der Film: Oala- und Weindruck! erwiderte Delga und ließ hingend an, ihren Blick in den Augen...



Beleuchte Besser! Innenmattierte Glühlampen erleichtern gute Lichtverteilung.



Befrage den Elektrofachmann.

(Fortsetzung folgt)

