

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1929

4.4.1929 (No. 78)

Karlsruher Zeitung

Badischer Staatsanzeiger

Expedition:
Karlsruher-
straße Nr. 14
Verleger:
Nr. 953
und 954
Postkontos
Karlsruhe
Nr. 3515

Verantwortlich
für den
redaktionellen
Teil
und den
Staatsanzeiger:
Chefredakteur
E. Amen,
Karlsruhe

Bezugspreis: Monatlich 3,25 RM. einschließlich Zustellgebühren. — Einzelnummer 10 Pf.; Samstag 15 Pf. — Anzeigengebühr: 14 Pf. für 1 mm Höhe und ein Siebentel Breite. Briefe und Gelder frei. Bei Wiederholungen tarifmäßiger Rabatt, der als Kaszentrabatt gilt und verweigert werden kann, wenn nicht binnen vier Wochen nach Empfang der Rechnung Zahlung erfolgt. Amtliche Anzeigen sind direkt an die Geschäftsstelle der Karlsruher Zeitung, Badischer Staatsanzeiger, Karl-Friedrich-Straße 14, zu senden u. werden in Vereinbarung mit dem Ministerium des Innern berechnet. Bei Klageerhebung, zwangsweiser Vortreibung, und Konkursverfahren fällt der Rabatt fort. Erfüllungsort Karlsruhe. — Im Falle von höherer Gewalt, Streik, Exzesse, Ausperrung, Maschinenbruch, Betriebsstörung im eigenen Betrieb oder in denen unserer Lieferanten, hat der Inserent keine Ansprüche, und es wird keinerlei Verpflichtung zu irgendwelcher Vergütung übernommen. Abbestellung der Zeitung kann nur je bis 25. auf Monatsfrist erfolgen. — Beilagen zur Karlsruher Zeitung, Badischer Staatsanzeiger: Zentralhandelsregister für Baden, Badischer Zentralanzeiger für Beamte, Wissenschaft und Bildung, Badische Kultur und Geschichte, Badische Wohlfahrtsblätter, Amtliche Berichte über die Verhandlungen des Badischen Landtags.

Amtlicher Teil

Landeseisenbahnrat Karlsruhe

Am Mittwoch, den 3. April, hat bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe die 9. Sitzung des Landeseisenbahnrates unter dem Vorsitz des Reichsbahndirektionspräsidenten, Herrn von Elm, stattgefunden. Hierbei wurde folgende Tagesordnung erledigt:

1. Stellungnahme der Reichsbahndirektion zum Jahresbericht der Handelskammer Mannheim für das Jahr 1928 (Kraftwagenverkehr);
2. Entwurf für den Jahresfahrplan 1929/30.

Die nächsten öffentlichen Prüfungen im Aufbeschlagn

finden statt: am Donnerstag, den 18. April 1929, und Freitag, den 19. April 1929, jeweils vormittags 8 Uhr, in der Aufbeschlagnschule in Karlsruhe.

Wegen des Näheren wird auf die Bekanntmachung vom 3. April 1929 im Staatsanzeiger Nr. 77 verwiesen.

Karl Benz †

Der Erbauer des ersten Kraftwagens

In Ladenburg ist in der Nacht zum heutigen Donnerstag, um 11 Uhr, Dr. h. c. Karl Benz gestorben. Dr. Karl Benz, der Konstrukteur des ersten Kraftwagens und Begründer der deutschen Automobilindustrie, wurde im November bei seinem Eintritt in das 85. Lebensjahr durch eine besondere, ganz seltene Ehreung des badischen Staatsministeriums ausgezeichnet, das ihm die badische Staatsmedaille in Gold verlieh. Seine Beisetzung erfolgt am Sonntagmorgen, 3. April.

Karl Benz wurde am 25. Nov. 1844 in Karlsruhe als Sohn eines Lokomotivführers geboren, der den ersten Eisenbahnzug bei der Eröffnung der Bahnstrecke Karlsruhe-Heidelberg geführt hat. Benz, der einer alten Schmiedefamilie entstammt, die in Pfaffenrot anfänglich war, verlor früh den Vater infolge eines Eisenbahnunfalls, hatte aber offenbar von diesem die Vorliebe für Maschinen geerbt. Die Mutter konnte es trotz sehr spärlichen Einkommens ermöglichen, ihren Sohn Gymnasium und Polytechnikum in Karlsruhe besuchen zu lassen. Eine praktische Lehrtätigkeit machte Karl Benz als einfacher Arbeiter bei der Maschinen-Gesellschaft in Karlsruhe durch. Dann war er in verschiedenen Geschäften der Maschinenbranche tätig, bis er 1871 in Mannheim mit wenigen Arbeitern ein eigenes Geschäft begründete.

Schon seit Jahren erfüllte ihn nun der Gedanke, ein Fahrzeug zu bauen, das sich auf allen Straßen mit eigener Kraft bewegen könne. Endlich, im Jahre 1878 gelang ihm zunächst die Konstruktion eines Zweitaktmotors, der dann, verbessert, 1880 auf den Markt kam. Aber noch in dem Gründungsvertrag, den Benz 1883 bei Errichtung einer neuen Firma Benz & Cie., Rheinische Gasmaschinenfabrik, mit neuen Teilhabern schloß, wurde ihm zwar gestattet, neben der Gasmaschinenfabrikation auch den Motorwagenbau zu betreiben, doch wurde ausdrücklich bemerkt, daß die darauf aufzuwendenden Kosten „als verloren angesehen werden sollten“. Dennoch gelang es nun Karl Benz, 1885 seinen ersten, dreirädrigen Motorwagen in Gang zu bringen, der heute im deutschen Museum in München steht. Das Fahrzeug hatte jetzt einen Zweitaktmotor mit 250 Umdrehungen in der Minute und 1/2 Pferdestärke. Der Motor war auf einer Querschraube über den Hinterrädern befestigt, ebenso der Gasapparat und das Kühlgefäß. Das Differentialvorgetriebe gab nur eine Geschwindigkeit her. Die Übertragung der Kraft erfolgte durch Ketten auf die Hinterräder, Fahrradfelgen ohne Bereifung. Beim ersten Fahrversuch konnten mit vieler Mühe nur 100 Meter zurückgelegt werden. Aber bald war Benz soweit, daß er mit seinem Wagen 16 Kilometer Stundengeschwindigkeit erzielte.

Und trotz aller Mißerfolge, trotz Spott und Hohn hielt Benz an seinem Gedanken fest. Zwar in Deutschland fand er für einen Wagen keinen Absatz, aber ein Franzose, Emil Daimler, interessierte sich für das neue Vehikel und so konnte Benz seine Fahrzeuge mehr und mehr entwickeln und verbessern. Auf einer Ausstellung in München 1888 wurde ein Benzwagen erstmals öffentlich ausgestellt und mit der Goldenen Medaille ausgezeichnet. Dennoch war es wieder das Ausland, namentlich England und Amerika, das mehr Interesse zeigte als das Vaterland. Erst der Typ Benz Comfortable der 2700 Mark kostete, fand auch in Deutschland mehr Anklang. Inzwischen war dann die Zeit reif geworden. In allen Ländern machte der Automobilbau rasche Fortschritte. Immer höher wurde die Leistung der Motoren gesteigert und die Benz-Wagen liefen mit an der Spitze der Entwicklung.

Die Firma Benz & Cie. wurde 1899 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Bald darauf trat Karl Benz aus der Fabrik aus und zog sich nach Ladenburg bei Mannheim zurück, von wo aus er sein Werk zur höchsten Blüte heraufzuführen sah.

Zum 70. Geburtstag wurde Karl Benz von der Technischen Hochschule in Karlsruhe zum Ehren doktor promoviert. Er war auch Ehrenbürger der Stadt Ladenburg.

Letzte Nachrichten

Die Pariser Konferenz

Heute Wiederaufnahme der Arbeiten

WVB. Paris, 4. April (Tel.) Die „Eggsfort“ berichtet, erwartet man nicht, daß Dr. Schacht im Laufe der heutigen Sitzung der Reparationskonferenz neue Momente für die Verhandlungen vorbringen werde. In gut unterrichteten Kreisen der Konferenz halte man trotzdem ein ziemlich rasches Vorranschreiten der Arbeiten für möglich.

Russisch-polnischer Zwischenfall

WVB. Saranowitz, 4. April. (Tel.) (Polnische Tel.-Ag.) Der Beamte der sowjetrussischen Handelsvertretung in Berlin, Anasowitsch, der sich auf der Durchreise nach Moskau befand, verließ am Dienstag vor der Station Saranowitz den Zug, um seine in der Nähe wohnenden Verwandten zu besuchen. Da er als Ausländer keine Erlaubnis besaß, sich auf polnischem Gebiet aufzuhalten, wurde er angehalten und nach Saranowitz gebracht, wo er auf der Wache der Bahnpolizei übernachtete. Am Mittwochvormittag zog er plötzlich einen Revolver und schoß auf zwei Beamte, die schwer verletzt wurden. Er brachte dann sich eine leichte Kopfverletzung bei. Ein Polizist ist seinen Verletzungen erlegen.

Aus Berlin wird dazu gemeldet, daß Anasowitsch in der sowjetrussischen Handelsdelegation in Berlin keine führende Stellung bekleidet hat, sondern dem Büropersonal angehört. Er war vor kurzem abgehandelt worden und befand sich auf der Heimreise nach Moskau.

Die Kämpfe in Mexiko

Blutiges Verfolgungsgeschehen

WVB. Mexiko, 4. April (Tel.) Die Kanallerie der Regierungstruppen hat bei der Verfolgung der bei Jiminez geschlagenen Aufständischen elf Meilen nördlich von Jiminez bei La Forma mehrere Truppenteile der Aufständischen eingeholt. Nach einem kurzen, für die Jungmänner verlustreichen Gefecht fielen die Jüge in die Hände der Regierungstruppen.

Das Rückzugsgeschehen bei La Forma wird als eines der blutigsten Gefechte der letzten Tage geschildert. Die Verluste der Aufständischen werden auf mehrere tausend Mann geschätzt.

WVB. Washington, 4. April. (Tel.) Bei Naco an der mexikanisch-amerikanischen Grenze hat ein Flugzeug der Aufständischen erneut eine Bombe über amerikanisches Gebiet abgeworfen. Diese neue Grenzverletzung, bei der zwar kein Schaden angerichtet wurde, die aber nur wenige Stunden nach dem Protest der Regierung der Vereinigten Staaten gegen den vorangegangenen Grenzverstoß erfolgte, wird voraussichtlich die Erhebung neuer ernstlicher Vorstellungen nach sich ziehen.

Reichsarbeitsgemeinschaft

Deutscher Förderalismus

Hielt am 3. April in Kassel eine Tagung ab. U. a. wurde eine Entschärfung angenommen, in der es begrüßt wird, daß der Verfassungsausschuß der Länderkonferenz in seinen Vorschlägen die Beseitigung des Dualismus Preußen-Reich im Interesse der Reichseinheit für unerlässlich hält. Ebenso wird die dadurch notwendige Erhebung der preussischen Provinzen zu Ländern begrüßt. Aber diese neuen Länder dürften nicht abhängige Teile eines norddeutschen zentralistischen Bundes werden, sondern müßten gleich wie die süddeutschen Länder und Sachsen vollwertige Glieder des Reiches bilden.

Reichsaussenminister Dr. Stresemann, der in Heidelberg im Schloßhotel Wohnung genommen hatte, ist heute, Donnerstag, mit dem Auto nach Berlin abgereist. Der ebenfalls in Heidelberg weilende deutsche Vorkämpfer in Moskau, Dr. v. Dierksen, hatte die Stadt heute vormittag verlassen.

Generalleutnant Otto Dasse, der neue Oberbefehlshaber des Gruppenkommandos I, wurde mit Wirkung vom 1. April zum General der Infanterie befördert.

Scheinmann in Berlin. Der Präsident der russischen Staatsbank, Scheinmann, ist aus Amerika auf der Durchreise nach Moskau in Berlin eingetroffen, wo er einige Tage verweilen wird. Er hat in Amerika bekanntlich kredit- und finanzpolitische Verhandlungen geführt. Scheinmann ist in Berlin leicht erkrankt.

Die deutsche Kinderheidenkassette für Genf ist in Vorbereitung und wird bis zum 15. April abgesandt sein.

Die Sachverständigenkommission der Hygieneorganisation des Völkerbundes tagt zur Zeit in Berlin, um die Grundlagen für eine Sanitätsstatistik zu schaffen.

Reichstag zu Speyer 1929. Am Mittwochmittag fand im Historischen Museum zu Speyer die Eröffnung der aus Anlaß der Pfingsten bevorstehenden 400jährigen Protektionsfeier veranstalteten Sonderausstellung „Reichstag zu Speyer 1929“ durch Regierungspräsident Dr. Pfäff, Vorsitzender des Historischen Vereins der Pfalz, statt.

Grenzfahrt nach West-Franz-Ferdinands. Wie aus Wien berichtet wird, hat der französische Großindustrielle Schneider-Creusot den 40 000 Reichsmark umfassenden Grundbesitz des ehemaligen Thronfolgers Franz Ferdinand in Obersteiermark und Kranten, von dessen Kindern, dem Fürsten Hohenberg, gekauft.

* Streikgefahren

Alle einsichtigen Politiker — mögen sie nun auf der Seite der Arbeitgeber im weitesten Sinne dieses Wortes, oder auf der Seite der Arbeitnehmer stehen — sind davon überzeugt, daß in dieser Zeit wirtschaftlicher Not und ganz außergewöhnlicher Beschäftigungslosigkeit ein jeder Streik größeren Umfangs eine schwere Gefahr für die Allgemeinheit bedeutet. Während eines Streiks ruht die Produktion der Güter und ihr geregelter Austausch. Eine solche Stagnation ruft Abstoßungen hervor und zieht regelmäßig Betriebsbeschränkungen und Entlassungen auch an solchen Orten nach sich, die zunächst mit dem Zentrum der Streikbewegung gar nichts zu tun haben.

Die Schwierigkeiten und Entbehrungen, die ein Streik für die Streikenden selbst und ihre Familie mit sich bringt, brauchen wir in diesem Zusammenhang nicht zu erwähnen. Dazu sind diese Momente zu bekannt. Dagegen muß darauf hingewiesen werden, daß Firmen, die von einem Streik betroffen werden, sehr nachhaltig darunter leiden und oft hernach nicht mehr in der Lage sind, ihren geschädigten Betrieb auf der gleichen Höhe zu halten. Und schließlich ist und bleibt es ja immer noch fraglich, ob das Ziel des Streiks wirklich erreicht wird.

In Zeiten der Wirtschaftsbüchse, in Zeiten einer Hochkonjunktur ist der Streik natürlich eine Waffe, bei deren Anwendung sich ein Teil der hier geäußerten Bedenken vermindert. In dem Deutschland der Vorkriegszeit waren selbstverständlich Streiks auch eine Belastung des Wirtschaftslebens. Aber sie konnten von einem starken Wirtschaftskörper schließlich ertragen werden. Heute ist die Situation ganz anders. Heute frant unsere Wirtschaft an den Folgen des Krieges und der Friedensbedingungen. Und namentlich der letzte Winter hat uns Wirtschaftsnöte beschert, wie sie seit den Jahren der Inflation nicht mehr in Deutschland erlebt worden sind. Die schredenerregend hohe Biffer der Arbeitslosen ist der beste Beweis für diese Not. Wo man hinschaut sieht man neue Betriebsbeschränkungen, Arbeiterentlassungen, Zusammenbrüche. Ein Streik umfassender Art, wie etwa ein Streik der Reichseisenbahner, würde in dieser Situation wie der Schlag an eine Wurzel wirken, die schon an und für sich in gelockertem Erdreich sitzt. Deshalb werden sicherlich alle dazu berufenen Instanzen ihre ganze Kraft einsetzen, um ihn zu vermeiden.

Bei alledem haben wir die Möglichkeit, daß ein Streik mit einem Erfolge für die Arbeitnehmer enden könnte, noch gar nicht weiter beleuchtet. So wie die Dinge heute nun einmal liegen, muß man sich immer fragen, ob das, was einer Streikbewegung als oberster Zweck zugrunde liegt, nämlich die Verbesserung des Einkommens, auch erreicht werden kann. Nach den traurigen Erfahrungen der Inflationszeit wissen wir ja, daß Lohnaufbesserung allein noch lange nicht eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage in sich schließt. Denn die neuen Lohnkosten werden naturgemäß auf die Preise der Ware abgewälzt.

Es gibt heute kein großes Unternehmen mehr — Ausnahmen bestätigen die Regel —, welches erhöhte Lohnkosten auf sich nehmen könnte, ohne die Preise irgendwie zu erhöhen. Auch die Reichsbahn würde zu diesem Mittel greifen müssen. Was das nach den erst vor kurzer Zeit beschlossenen und mit so viel Widerwillen aufgenommenen Tarifierhöhungen besagen würde, kann sich jeder selbst ausmalen. Durch die Verteuerung des Reisens und der Frachten würden die Preise allenthalben um einen bestimmten Prozentsatz in die Höhe getrieben werden, und in kurzer Zeit würden diejenigen, die den Streik gewonnen haben, sehen müssen, daß die Lohn-erhöhung von den inzwischen gestiegenen Preisen restlos aufgeschluckt wird. Da nun im allgemeinen die Tendenz besteht, die Erhöhung der Preise der vorhergegangenen Lohn-erhöhungen sogar noch übertreffen zu lassen, würde sich unter Umständen eine absolute Verschlechterung gegenüber dem alten Zustand, wie er vor dem Streik herrschte, ergeben. Unter solchen Verteuerungen würden aber nicht nur die Reichseisenbahner allein, sondern die Masse des ganzen Volkes leiden, mitsamt seiner Wirtschaft.

Die rein menschliche Sympathie für die Reichseisenbahner wird bei solchen Betrachtungen gewiß nicht berührt. Wenn es eine Kategorie von Arbeitern gibt, die unter besonders schwierigen Verhältnissen eine wichtige und verantwortungsvolle Tätigkeit ausübt, so sind es

Die Eisenbahnen. Und die wirtschaftliche Not drückt besonders schwer auf solche Schichten, die schon an und für sich in einem sehr harten Kampf ums Dasein stehen. Aber der Ernst jener Betrachtungen ist sicherlich nicht von der Hand zu weisen. Es fragt sich, ob das Ziel durch einen Streik wirklich erreicht werden kann. Einstweilen kann man nur wünschen, daß es gelingen möge, die Streikgefahr zu bannen. Zunächst ist ja die Schlichtungsordnung dazu da, um hier einzugreifen.

Regierungskrise in Österreich

Demission des Kabinetts Seipel

Das österreichische Kabinetts Seipel hat am Mittwochmorgen überraschend seinen Rücktritt erklärt. Bundeskanzler Dr. Seipel unterbreitete dem Bundespräsidenten die Demission des Kabinetts. Der Bundespräsident nahm die Demission an und beauftragte das Kabinetts zunächst mit der Fortführung der Geschäfte.

Der Demission ging ein Ministerrat voraus, in dem Dr. Seipel ausführte, das Ansehen der Republik Österreich habe sich in letzter Zeit sehr vorteilhaft verändert, und das Staatsleben befände sich bereits auf dem Wege normaler Entwicklung. Es könne ein bedeutender Aufschwung nach vornwärts gemacht werden. Hierunter verstehe er die Förderung des Wohnungsbauwesens, der Rechtsreform, der Justizreform und der Polizeikompetenzfragen. Da aber seine Person für diese Entwicklung als Hemmnis angesehen werde, so gebe er seine Demission. Auf Antrag des Vizekanzlers Hartloß beschloß der Ministerrat den Rücktritt der Gesamtregierung, da die vom Bundeskanzler angeführten Gründe für seine Demission in gleicher Weise alle Mitglieder der Regierung betreffen.

Wie der „Frankf. Jg.“ aus Wien berichtet wird, waren weder Presse noch politische Parteien auf dieses Ereignis vorbereitet. Der Kanzler war nicht abgesehen. In den letzten Wochen drückte er sich noch hoffnungsvoll u. kampfeszend aus. Er soll aber wirklich entschlossen sein, von der Leitung der österreichischen Politik, wenigstens vorübergehend, zu scheiden. In erster Linie steht das Rentenproblem. Es sollen durch den Rücktritt der Regierung welcher der gegenwärtige Spannungszustand zur Last gelegt wird, die politischen Parteien zur Aktion gezwungen werden. In der Rentenfrage ist tatsächlich eine gewisse Annäherung der Standpunkte erzielt worden. Die Sozialdemokraten sind nicht mehr grundsätzlich gegen Rentenverhöhung, wünschen aber die Erhöhung zur Gänze der Bautätigkeit, und zwar der öffentlichen, zuzuwenden, während die bürgerlichen Parteien einen erheblichen Teil der Erhöhung den Hausbesitzern zukommen lassen wollen. Es wäre denkbar, daß sich hier schließlich noch ein Kompromiß finden läßt. Bei den Christlichsozialen der Länder besteht seit längerem Stimmung für eine Zusammenarbeit mit den Sozialdemokraten, fraglich ist aber, ob die Sozialdemokraten heute bereit sind, in eine Koalition mit den Christlichsozialen einzutreten. Die Christlichsozialen werden wohl versuchen, die jetzige Koalition unter einem anderen Führer fortzusetzen, doch scheint es fraglich, ob sich die Landbündler, die selbständig in die Wahlen gehen wollen, dazu bereitfinden werden. Bei einer Koalition mit den Sozialdemokraten oder bei einer parlamentarischen Stützung durch diese hätten die Christlichsozialen die verschärfte Konkurrenz der Landbündler bei den Wahlen zu befürchten. Die Entwürfe wird wohl einige Zeit in Anspruch nehmen.

Der Rücktritt und die Parteien

Wien, 4. April (Tel.). Zu dem unerwarteten Rücktritt Seipels schreibt die Christlich-soziale „Reichspost“ u. a.: Die parlamentarische Lage kann nicht so aufgefaßt werden, als ob nun etwa die Zeit für irgendwelche neuen Koalitionen gekommen wäre, wohl aber kann man daran denken, daß die sozialistischen Führer die Situation erfassen und die Opposition mit den Parteien der Mehrheit zu einer Verständigung gelangen. Bei gutem Willen wäre die Vereinbarung eines Arbeitsprogramms möglich, welches für die wichtigsten Staats- und Wirtschaftsfragen eine positive Erledigung umschließt.

Die „Arbeiterzeitung“ erklärt, die Regierung Seipel sei vor allem an dem Kampf um den Mietererhalt gefallen. Dieser entscheidende Grund sei durch andere Gründe verstärkt worden, Seipels Hoffnungen, endlich die so lange gesuchte Anleihe zu bekommen, seien ergebnislos geblieben. Das Verhältnis der Christlichsozialen zu den beiden anderen Koalitionsparteien, besonders zu den Landbündlern, habe sich empfindlich verschlechtert. Christliche Kreise seien beunruhigt durch die Abfallbewegung. Alles habe zusammengewirkt, das Regime Seipel zu unterhöhlen. Was Österreich brauche, sei eine wesentliche Änderung der politischen Methoden. Ein wirklich neuer Kurs, ein Kurs der Sicherheit und des Ausbaues der Demokratie werde die Sozialisten zur Mitarbeit bereitfinden, ein bloßer Personenwechsel würde an den inneren Spannungen, an denen Seipel gescheitert ist, nichts ändern.

Wien, 14. April. (Tel.) Bundeskanzler Dr. Seipel hat alle Reden und Vorträge, die er in der nächsten Zeit halten sollte, abgesagt.

Ein Erlass der Reichsregierung über Aufsichtsangelegenheiten regelt die Weiterleitung allgemeiner Anordnungen der Reichsregierung an die einzelnen Reichsstellen, die repräsentative Vertretung der Reichsbehörden bei Veranstaltungen außerhalb der Reichshauptstadt, und die Besetzung der Reichsdienstgebäude. Die Reichsdienstgebäude werden im ganzen Reich am Verfassungstag besetzt. Soll wegen einer örtlichen Veranstaltung von politischem Gepräge geflaggt werden, oder ist zweifelhaft, ob die Besetzung als Paradenahme in innerpolitischen Fragen gedeutet werden könnte, so ist die Entscheidung des Reichsministers des Innern einzuholen.

Verordn. Aufsichtsratsvorsitzender der Danziger Werft. Die „D. A. B.“ meldet aus Danzig, daß der französische General Verond mit der Stimmenmehrheit Englands, Frankreichs und Polens zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Danziger Werft gewählt wurde. Die Danziger Werft, die frühere kaiserliche Werft, wurde nach der Abtrennung Danzigs vom Reich internationalisiert, und zwar mit französischer und englischer Kapitalbeteiligung von je 40 Proz. Polen u. Danzig beteiligten sich mit je 10 Prozent.

Der Kampf gegen die Kirchen in Rußland. Laut „Strasburger Gazette“ wurden im Jahre 1928 in Sowjetrußland insgesamt 354 orthodoxe Kirchen, 38 Klöster, 59 Synagogen, 38 muslimische Bethäuser und 43 andere religiöse Versammlungsorte geschlossen. In den geschlossenen Kirchen hat man verschiedene kommunistische Klubs, Lichtspieltheater und sonstige Vergnügungsanstalten eingerichtet. In diesem Jahre sollen 253 Kirchen geschlossen werden.

Ein Denkmal Fochs für Straßburg. Elzässische Verbände planen die Errichtung eines Reiterstandbildes des Marschalls Foch in Straßburg, und zwar an der Stelle, an der früher das Standbild Kaiser Wilhelm I. stand.

Baden, das Stiefkind der Reichsbahn

Aus der badischen Denkschrift

Auf die schweren Schäden, welche der gesamten badischen Wirtschaft durch die Tarifpolitik der Reichsbahn erwachsen, ist schon im badischen Landtag mit Nachdruck hingewiesen worden. Jetzt befaßt sich auch die dem Reichstag zugegangene Denkschrift der badischen Regierung, „Die Lage des Grenzlandes Baden“, sehr eingehend mit dem Verhalten der Deutschen Reichsbahn gegenüber dem Lande Baden. Das Bild, das hier gezeigt wird, ist nichts weniger als erfreulich. Der Gesamteindruck ist der, daß Baden von der Reichsbahn her durchaus und in allen Fragen recht stiefmütterlich behandelt wird und selbst da kein Entgegenkommen gefunden hat, wo ganz bestimmte Abmachungen getroffen worden waren.

Die Nachteile, welche der badischen Wirtschaft infolge der Durchfuhrtarifpolitik der Reichsbahn entstehen, machen sich ganz besonders bei der einst blühenden badischen Holzwirtschaft geltend. Dadurch ist es möglich, daß die aus der Tschechoslowakei und Österreich stammenden und nach Elsaß-Lothringen und dem Saargebiet bestimmten Hölzer billiger befördert werden als die deutschen. Diese beiden Länder sind dadurch in der Lage, im Elsaß und an der Saar ihr Holz um zirka 8,64 M billiger anzubieten, als die deutsche Holzproduktion. Die Folge davon ist die Abdrängung der badischen Holzwirtschaft von ihren traditionellen Märkten. Der Verlust dieser Absatzmöglichkeiten ließ sich bei dem allgemein steigenden Inlandsabsatz und bei der fruchtlich ungenügenden Lage der äußersten Südwende des Reiches bisher nicht ersehen. Die badische Holzwirtschaft ist daher gezwungen, auf dem von ihren früheren Märkten übrig gebliebenen Absatzgebiet, dem Rheinland, den größten Teil ihrer Holzabfuhr anzubieten. Die hohen Frachten, verbunden mit dem stärkeren Angebot, bedingen aber niedrige Holzpreise, wozu kommt, daß auch im Rheinland die ausländische Konkurrenz stark zu spüren ist. Während nun in der Nachkriegszeit den östlichen deutschen Grenzgebieten durch verbilligte Frachttarife der Absatz ihrer Holzproduktion erleichtert wurde, hat die badische Holzwirtschaft, die sich geographisch wie auch fruchtlich in einer ähnlichen Lage befindet, eine derartige Unterstützung, deren sie dringend bedarf, bisher nicht erfahren.

Um der Abwanderung des Güterverkehrs auf die französischen Strecken zu begegnen, hat die Reichsbahn sogenannte Konkurrenztarife eingeführt, deren Frachttarife sich in der Höhe des französisch-belgischen Weges halten. Diese die deutschen Seehäfen begünstigenden Tarife, haben zur Folge, daß eine Reihe von Gütern auf der Bahn zwischen Basel und Hamburg billiger befördert werden, als zwischen Basel und Mannheim. Daraus ergab sich, daß der Gesamtgüterverkehr Mannheims im Jahre 1926 gegen 1913 um 27,6 Proz. abgenommen hat, während der eigentliche Umschlagsverkehr von Schiff auf Bahn 1925 gegen 1913 um 52 Proz. zurückgegangen ist. Das gleiche Interesse wie Mannheim haben die zwei weiteren Oberrheinhäfen Karlsruhe und Neß am Ausbau des Wasserumschlagartarifs; dahinter steht das Interesse der gesamten badischen und insbesondere der oberbadischen Wirtschaft.

In der Regierungsdenkschrift wird u. a. daran erinnert, daß bei der Eingabe der Länderreisbahnen an das Reich versucht wurde, die nachteiligen Wirkungen der Umstellung der Verkehrsverhältnisse für die Länderwirtschaft möglichst hintanzuhalten. Insbesondere sollten die Bestimmungen des Staatsvertrages über die einheitliche Verwaltung, die begonnenen Bauten, die Neubauten, die Tarife und über die Vergütung der Lieferungen der Wirtschaft der Länder schützen. Die badische Regierung muß aber die betrieblende Feststellung machen:

„Die sechsjährigen Erfahrungen haben bei dem Land Baden wohl mehr als bei anderen Ländern gezeigt, daß die erwähnten Bestimmungen des Staatsvertrages zwar an sich das Richtige getroffen haben, daß ihre Durchführung aber auf Seiten der Reichsbahnverwaltung zu wünschen übrig ließ, und daß es erwünscht gewesen wäre, für Baden im Hinblick auf seine neue Grenzlage noch besonders vordringliche Schutzbestimmungen zu erreichen.“

Sinn der die Tarife betreffenden Bestimmung des Staatsvertrages war es, die Frachten für den Fernbezug und Fernvertrieb der badischen Wirtschaft so zu gestalten, daß diese lebens- und wettbewerbsfähig bleibe. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß die Reichsbahn nach badischer Auffassung sich der aus der Anerkennung dieser Vertragsbestimmung entspringenden Pflichten nicht in dem gebührenden Umfang bewußt geworden ist. Baden hatte u. a. erwartet, daß die Reichsbahn die tüchtigste Schonung der bestehenden Verhältnisse und die Anpassung an die Verkehrsbedürfnisse des Landes darin erblicken werde, daß sie den Rheinumschlagsverkehr durch Gewährung entsprechender Tarife tüchtig pflegte. „Statt dessen war die schmerzliche Beobachtung zu verzeichnen, daß die Reichsbahn ihre Tarifpolitik darauf anlegte, möglichst viele Güter vom Wasserweg weg auf die Reichsbahn herüberzuziehen, unbefürmert darum, daß damit zugleich wertvolle Hafenanlagen der Eisenbahnländer brachgelegt und das Fundament der Rheinschiffahrt untergraben wurde.“ Einige Zugeständnisse sind in der Zwischenzeit erreicht worden, aber es bleiben noch verschiedene Wünsche übrig.

Bezüglich der Eisenbahnhäfen bemerkt die Denkschrift, es könne als Krüppeln des Wohlwollens des Reichs und

der Reichsbahn gegenüber Baden angesehen werden, ob der zwischen dem Land und der Reichsbahn hinsichtlich des Betriebes der Eisenbahnhäfen noch abzuschließende Betriebsvertrag zustande komme. Statt die durch den Friedensvertrag in eine schwierige Lage geratene Rheinschiffahrt zu unterstützen, hat die Reichsbahn die Binnenschiffahrt als einen besonders unangenehmen Gegner betrachtet und demgemäß durch Tarifmaßnahmen dessen Einfluß so weit als möglich zurückzudämmen gesucht.

Baden hatte ferner bei der Verreichlichung der Staatsbahnen erwartet, daß das Reich die eine oder andere seiner Privatbahnen als solche des allgemeinen Verkehrs betrachten und übernehmen werde. Diese Erwartungen haben sich nicht erfüllt.

Von dem am 1. April 1920 dem Reich übergebenen badischen Bahnbauprogramm, das die Fertigstellung einer Reihe von Neubauten umfaßt, ist bisher nur ein recht bescheidener Teil zur Ausführung gekommen. Die Denkschrift weist darauf hin, daß die heute in Baden vorhandenen Bahnen ihrer zweifachen Aufgabe, das Randgebiet mit möglichst vielen starken Klammern mit dem Ganzen zu verbinden und einen möglichst großen Teil des internationalen Verkehrs auf das deutsche Eisenbahnnetz zu leiten, noch nicht genügen. Bezüglich der Elektrifizierung der badischen Eisenbahnen, die eine Hauptverbesserung darstellen würden, bemerkt die Denkschrift:

„Wenn der Verwaltungsgrundsatz der gleichmäßigen Behandlung der Länder einen Sinn haben soll, wenn Reich und Reichsbahn sich ihrer Verpflichtung bewußt sind, den Ausbau der bestehenden Anlagen nach Maßgabe der Verkehrs- und wirtschaftlichen Bedürfnisse des Landes auszuführen, so muß Baden beanspruchen, daß seine Hauptbahnen möglichst bald auf elektrischen Betrieb umgestellt werden.“ Aber auch in dieser Frage ist bekanntlich die Reichsbahn den badischen Wünschen gegenüber durchaus harthörig.

Mit Sorge werden in Baden auch die von der Deutschen Reichsbahn begünstigten Bestrebungen verfolgt, aus dem Nord-Südverkehr Teile künstlich auf andere Verkehrslinien abzulenken. Baden mißgönnt es dem Nachbarland Württemberg nicht, wenn es die Verbesserung seines Eisenbahnnetzes ertreibt. Man beklagt sich aber in Baden mit Recht, daß die Reichsbahn dort Mittel in großem Umfang zur Verfügung stellt, während die Anträge Badens auf Fertigstellung von Neubauten und insbesondere auf Elektrifizierung der badischen Hauptbahnen immer nur auf Ablehnung stoßen.

Hinsichtlich der Bahnanwünsche aus Baden besteht bei der Reichsbahn wenig Entgegenkommen. Als auffallend bezeichnet es die Denkschrift auch, daß die durch Baden verkehrenden Schlafwagen meist nicht von neuester Bauart sind, sondern wohl zu den älteren Modellen zählen. Man kann angesichts der hier aufgeführten und in der badischen Denkschrift niedergelegten Tatsachen wohl mit Recht von einer stiefmütterlichen Behandlung unseres Landes durch die Reichsbahn sprechen. Das ist um so mehr zu beklagen, als Baden durch die neue politische Grenzziehung an und für sich schon die schwersten Schäden auf wirtschaftlichem und kulturellem Gebiete zu verzeichnen hat.

Zu den Rheinbrückenprojekten heißt es in der Denkschrift: Auch die geplanten neuen Eisenbahnbrücken über den Rhein bei Mannheim, Mainz und Speyer sollen im innerdeutschen Verkehr Verbindungsstücke darstellen zur besseren Bedienung des Ost-West-Verkehrs. Ein weiterer Rheinbrückenbau, für welchen die Reichsbahn zu interessieren ist, wird in Konstanz erforderlich werden, im Zusammenhang mit dem Bahnhofsneubau.

Ein neuer Reichsmanteltarifvertrag für Hoch-, Beton- u. Tiefbauarbeiten ist für die Dauer von zwei Jahren abgeschlossen worden.

Wisconsin gegen die Prohibition. Im amerikanischen Staat Wisconsin entschied in einer Volksabstimmung die große Mehrheit für die Aufhebung der Staatsgesetz über die Prohibition. Die Aufhebung der staatlichen Strafbestimmungen für die Heimbrauereien wurde mit noch größerer Mehrheit angenommen. Die Abstimmung hebt zwar die Staatsgesetz auf, ändert jedoch nichts an dem Bundesgesetz über die Prohibition. Wisconsin ist der fünfte Staat, der sich gegen die Prohibition ausspricht.

Keine Chronik

In Gießen hat ein Unterprimar auf Grund einer wissenschaftlichen Arbeit aus dem Gebiete der Botanik das Reifezeugnis erhalten; braucht also weder die Oberprima zu besuchen, noch die Reifeprüfung zu machen.

In Halberstadt löste sich als Nachwirkung des Frostes von einem alten Sandsteinbau am Holzmarkt ein 350 Jahre alter steinerner Löwentopf und traf zwei Männer. Ein Wirtstischer erlitt einen doppelten Schädelbruch. Der Begleiter erlitt ebenfalls schwere Verletzungen.

Winternachrichtendienst der Badischen Landeswetterwarte Karlsruhe. Der Vortag zeigte durchweg winterlichen Witterungscharakter. Bis in die Ebene herab erfolgten die schauerartigen Niederschläge, vorwiegend aus Graupel und Schnee; dabei dehnte sich die Schneedecke bis in tiefere Lagen aus. Die Temperaturen stiegen nur in den Niederungen einige Grade über Null; im Hochschwarzwald blieben die Höchstwerte noch bei 7 Grad Kälte. Die über Nacht eingetretene Aufheiterung hatte scharfen Frost (Ebene -2 Grad, Gebirge -4 bis -11 Grad) zur Folge gehabt. Nach der heutigen Druckverteilung ist die eingetretene Aufheiterung nicht von Bestand und eine durchgehende Aufheiterung auch morgen noch nicht zu erwarten, da die gegen Skandinavien vordringenden Luftwirbel die weitere Kaltluftzufuhr von dort her unterbinden. Weiterausflüge für Freitag: Wechselnd wolkig, vereinzelt noch Niederschläge, tagsüber etwas milder, aber immer noch sehr kühl, allgemein Nachtfrost.

Kleine Chronik

Bei den Berliner städtischen Gaswerken sind chemische Versuche im Gange, die den Zweck verfolgen, das Leuchtgas nach Möglichkeit zu entsulfen und auf diese Weise die zahlreichen Unfälle unmöglich zu machen, die durch Unvorsichtigkeit usw. sich ereignen. Die Entgiftungsmethoden sollen, sofern sie sich in der Praxis bewähren, patentiert werden.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ wird voraussichtlich in 14 Tagen die zweite Mittelmeerfahrt machen. Die Fahrt nach Nordamerika ist auf den 10. Mai festgesetzt.

In verschiedenen Gegenden Frankreichs sind Schneefälle eingetreten. Im Cantalgebiet ist die Temperatur auf -10 Grad gefallen.

Der Amerikaner Walter Spence hat in New York einen neuen Amateurweltrekord im Brustschwimmen über 20 Yards mit 167 1/2 Sekunden aufgestellt.

Einem Ingenieur in Durban (Südafrika) soll es gelungen sein, ein Flugzeug zu konstruieren, welches das Flugwesen umwälzt. Er soll das Problem des Vertikalfluges gelöst haben.

Der Fall Kiefer-Scheer. Über den Nachlaß des Fabrikanten Ernst Kiefer in Nebl ist Mittwoch nachmittags der Nachlaßkonkurs eröffnet worden. Konkursverwalter ist Rechtsanwalt Schleiter. Prüfungstermin: 24. Juni. Über den Nachlaß des verstorbenen Bankiers Scheer ist die Nachlaßverwaltung angeordnet worden.

Aufgelöste Zement-Interessengemeinschaft. Die Portland-Zementwerke Heidelberg-Mannheim-Stuttgart A.-G. in Heidelberg und die Widling'schen Portland-Zement- und Wasserfallwerke A.-G. in Rünster (Westfalen) haben, wie von der Heidelberg'schen Verwaltung mitgeteilt wird, mit Wirkung ab 1. April d. J. ihren im Jahre 1925 geschlossenen Interessengemeinschaftsvertrag auf Grund gegenseitiger freundschaftlicher Vereinbarungen aufgehoben.

Süddeutsche Karosseriewerke Scheber A.-G., Heidelberg. Der auf den 11. April einberufene Generalversammlung dieser der Schapiro-Gruppe angehörenden Gesellschaft wird Zusammenlegung des Aktienkapitals im Verhältnis 5:1 von 1,5 Mill. Reichsmark auf 300 000 M vorgeschlagen. Der Bucherlös soll zur Befriedigung der Unterbilanz des Jahres 1927/28 dienen.

Bereitsbank Karlsruhe e. G. m. b. H. Die Genossenschaft hielt am Mittwochabend in der „Einkracht“ ihre diesjährige ordentliche Vertreterversammlung ab. Es gelangt eine Dividende von 9 Proz. zur Verteilung. Dem Dispositionsfonds, der zum Zwecke einer weiteren Ausschüttung auf die früheren Geschäftsjahre der verbliebenen Mitglieder angeammelt wird, werden 5000 M zugewiesen. Die ordentlichen Mitglieder erhalten 8246 M, und 4125 M werden auf neue Rechnung vortragen. Die turnusgemäß ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder, die Herren Aug. Reop. Bed, Ernst Hum und Emil Stöber, wurden wiedergewählt.

Gesellschaft für Spinnerei und Weberei, Ettlingen. Eine auf den 30. April d. J. einberufene ordentliche Generalversammlung wird sich mit den Regularien zu beschäftigen haben. Außerdem soll über eine Statutenänderung Beschluß gefaßt werden.

Badische Pferdeversicherungsanstalt A.-G., Karlsruhe. Nach Abzug aller Geschäftskosten von 1 231 660 M Bruttoeinnahmen schließt die Badische Pferdeversicherungsanstalt A.-G., das abgelaufene Geschäftsjahr mit 31 136 M Reingewinn, über dessen Verwendung keine Angaben gemacht sind. Prof. Dr. Valentin Stang (Dektor der tierärztlichen Hochschule in Berlin) wurde an Stelle des ausgeschiedenen Weltgroßhändlers Franz Fischer (Karlsruhe) in den Aufsichtsrat gewählt.

Süddeutsche Widmut- u. Kupferwerke A.-G. in L. Pforzheim. Die Bilanz über das erste Liquidationsjahr dieser Gesellschaft per 30. November 1928 weist neuerdings einen Verlust von 276 333 M aus. Der Verlustvortrag aus 1927 erfuhr durch allgemeine Unkosten in Höhe von 15 161 M somit eine weitere Erhöhung. — In der Bilanz sind bewertet: Grundstücke und Gebäude mit 39 492 M, Einrichtungen 94 859 M, auf der anderen Seite erscheinen neben den 60 000 M Aktienkapital Kreditoren in Höhe von 352 225 M.

Bad. Staatsbrauerei Rothaus A.-G., Rothaus (Schwarzwald). Diese mit einem Aktienkapital von 700 000 M arbeitende Staatsbrauerei erzielte im Geschäftsjahr 1928 aus einem Betriebsüberschuß von 187 358 M nach Abschreibungen und Rückstellungen in Höhe von 131 427 M einen Reingewinn von 55 930 M. — In der Bilanz erscheinen: Liegenschaften, Maschinen und Einrichtungen 853 916 M, verschiedene Schuldner, Bankguthaben und Barbestand 600 014 M, Vorräte 242 767 M. — An Verbindlichkeiten werden aufgeführt neben dem Aktienkapital eine gesetzliche Rücklage mit 70 000 M, Rückstellung für zweifelhafte Gläubiger 45 000 Reichsmark, Verschiedene Gläubiger 306 808 M, Biersteuer und Steuerrücklage 80 225 M und langfristige Verbindlichkeiten 438 732 M.

A.-G. Kraftwerke Laubenburg, Laubenburg (Schweiz). Die in Zürich abgehaltene Generalversammlung genehmigte ohne Diskussion den Geschäftsbericht und beschloß einstimmig die Verteilung einer Dividende von 10 Proz. sowie die Erhöhung des Aktienkapitals von 18 auf 21 Mill. Schweizerfranken. Neu in den Verwaltungsrat wurde gewählt: Direktor Rupert von der Aktiengesellschaft Leu & Co., Zürich.

Handel und Wirtschaft
Berliner Devisennotierungen

	1. April		2. April	
	Geld	Strom	Geld	Strom
Amsterdam 100 G.	168.82	169.16	168.77	169.11
Kopenhagen 100 Kr.	112.25	112.47	112.20	112.42
Staten . . . 100 L.	22.055	22.095	22.05	22.09
London . . . 1 Pf.	20.439	20.479	20.439	20.479
New York . . . 1 D.	4.212	4.220	4.212	4.220
Paris . . . 100 Fr.	16.46	16.50	16.455	16.495
Schweiz . . . 100 Fr.	51.75	52.35	51.03	51.19
Wien 100 Schilling	59.22	59.34	59.19	59.31
Prag . . . 100 Kr.	12.447	12.497	12.464	12.484

Herrenstoffe

Die unerreichte Auswahl!
Die guten Qualitäten!
Die billigen Preise!

Leipheimer & Mendel

451

DIE GLEICHE GUTE DURCHSCHLAGSKRAFT WIE BEI DER GROSSEN MASCHINE



KLEIN TORPEDO

FÜR BÜRO, REISE UND HEIM!

STABIL, LEICHT UND HANDLICH • VOLLWERTIGER ER-SATZ FÜR DIE GROSSE STANDARD-SCHREIBMASCHINE!

TORPEDO FAHRRÄDER - SCHREIBMASCHINEN
WEILWERKE A.-G., FRANKFURT A. M. - RÖDELHEIM

Druckschrift 10013 kostenlos

Günstige Teilzahlungs-Bedingungen!
Unverbindliche Vorführung durch den Hauptvertreter

OTTO LAMPSON * KARLSRUHE

Büromaschinen — Büroeinrichtungen 143
Telephon 508 Friedrichsplatz 10

Mikroskopische Haaruntersuchungen (Keine Vorträge)

zu sehr mäßigen Preisen halten wir wieder **in Karlsruhe, Nowack-Anlage 6 part.** (Straßenbahnhaltestelle Stadtgarten)

am **Freitag, den 3. und Samstag, den 5. April**, von 9 bis 7 Uhr für unsere dortige Niederlage **Adolf Dürr**, Parfümerie und Modewaren, Bahnhofplatz 4 ab. 448

Haben Sie Haarausfall oder fettiges Haar, Beissen und Jucken, einen sehr dünnen Haarwuchs usw., dann kommen Sie ohne zu zögern, unsere 33jährige Tätigkeit bürgt für gründliche Fachkenntnisse. Haarwaschmittel und Kräuterhaarwasser in jeder Preislage und für jeden Haarboden geeignet auf Grund obiger Untersuchung.

GEORG SCHNEIDER & SOHN, 1. Württ. Haarbehandlungsinstitut, STUTTGART
Gymnasiumstraße 21a

Öffentliche Gemeindesparkasse Wehr
(Spar- und Waisenkasse Wehr).

Geschäftsbericht für das Jahr 1926.

Vermögen:	M	Schulden:	M
Kassenbestand 31. 12. 26 . . .	6 761,72	Spareinlagen 31. 12. 26 . . .	200 412,22
Bankguthaben	5 000,—	Anlehnskapitalien	15 000,—
Darlehen gegen Hypothek . . .	151 657,85	Spareinlagenaufwertung . . .	223 213,45
Darlehen gegen Schuldschein mit Bürgschaft	68 118,95	Stückzinsen	143,15
Aufwertungsforderung von Privaten	108 323,60	Reinvermögen am 31. Dezember 1926	21 312,04
Aufwertungsforderung vom Reich (Blasungsschuld)	111 937,50		
Einnahmerückstände	7 282,24		
Gerätschaften	999,—		
	460 080,86		460 080,86

Wehr i. W., den 27. März 1929. 0,790

Der Vorsitzende: **Leber.** Der Rechner: **Emil Strobel.**

Der seitherige Bürgermeister Schmidt tritt krankheitsbedingt in den Ruhestand. Die Stelle eines

Bürgermeisters

der Stadtgemeinde Meichen (2300 Einwohner) ist daher neu zu besetzen. Bewerberinnen sind mit einem selbstgeschriebenen Lebenslauf unter Angabe der seitherigen Tätigkeit, Alter, Familienverhältnisse sowie der Gehaltsansprüche bis zum **20. April d. J.** in verschlossenem Briefumschlag mit dem Kennwort „Bürgermeister-Anwärter“ beim Gemeinderat einzureichen.

Meichen, den 3. April 1929.

Der Gemeinderat:
J. A. Krauß.

Ludwig Schweisgut
Karlsruhe i. B.
Erbsengartenstraße 4
beim Rondellplatz

Flügel
Pianos
Harmoniums

Nur beste Fabrikate
Sehr mäßige Preise
Umtausch alter Klaviere

Leichenwagen

liefert für Hand und Bespannung als Spezialität 4 neue verschiedene **Leichenwagen** sind preiswert abzugeben

Joseph Gunz
Wagenbauanstalt 358
Achern (Baden)

Wir suchen einen im Gemeindefinanzwesen vollständig ausgebildeten und sicheren

Kassenbeamten

Beschäftigung zunächst ausbittungsweise auf einige Monate. Dauernde Anstellung später nicht ausgeschlossen. Sofortiger Eintritt erwünscht. 452

Müllheim i. B., den 2. April 1929.
Stadtgemeinde.

Korbmöbel
Mercedes

Einstufige oder zweistufige an Privaten!
Reizvolle Teilzahlung, Nachkauf, Nachkauf auf Wunsch.
Korbmöbel: **Mercedes Lorcha.**

Badisches Landes-theater

Freitag, 5. April
*F. (Freitag) 12. Gem.
2. S.-Or. und 1251—1300

Die große Gebarmmentunft
Komödie von Walter
Regie: Baumbach

Mitwirkende:
Ermarth, Müller, Biegler,
Vorkfeldt, Baumbach,
Brand, Dahlen, Gemmede,
Graf, Herz, Just, Kien-
schers, Kloebe, Kühne,
Müller,
Schulze, v. d. Trenck, Jabo-
by, Reinath, Kühne, Lütger,
Wiesel

Anfang 20 Ende 22 1/2
Preise A (0,70—5,00 RM)
Sa. 6. April, Schneider's Pils,
hierauf: Tanz-Suite,
So. 7. April, Die Afrilaue, u.
Im Konzerthaus:
Der Prozeß Mary Dugan,
Mo. 8. April, 9. Sinfonie-
Konzert,
Die. 9. April, Die Ministerin

Im Städt. Konzerthaus

Freitag, 5. April
Saitenspiel des Gläser'schen
Theaters Karlsruhe

D' Pariser Reif

Schwank
von Stoslopf
Regie: Weder

Mitwirkende:
Weder, Büttner, Hoffmann,
Rung, Rothmaier, Döring,
Kamprecht, Wölsche, Ober-
le, Nied, Schmidt, Schulz

Anfang 20 Ende 22 1/2
I. Parkett 4,10 RM

Colosseum

Täglich 8 Uhr
Sonntags 4 u. 8 Uhr
die neue Wiener Revue

Einst und Jetzt