

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Presse. 1890-1944 1920

466 (11.10.1920) Abendausgabe

Badische Presse

Handels-Zeitung.

Verbreitetste Zeitung Badens.

Beilagen: Sportblatt + Landwirtschaft und Gartenbau + Mode und Handarbeit + Volk und Heimat.

Eigentum und Verlag von Ferd. Ebermann.

Geschäftsführung: Hanns Walter Schneider. Verantwortlich: Wolf und Wirtz...

Vertrieb: Geschäftsstelle: Nr. 26. Schriftleitung: Nr. 309 und 319.

Druckerei: K. W. Ebermann. Anzeigen: Nr. 3359.

Bezugs-Preise: In Karlsruhe: Im Verlage... monatlich M. 3.50, frei ins Haus...

Anzeigen: Die Abt. Nonpareilzettel M. 1.50, an erster Stelle M. 7.50...

Die Rigaer Präliminarien.

Von unserem Sonderberichterstatter Wilm Stein.

Riga, 7. Oktober 1920.

Wenn auch die polnische und die offiziell kombinierte russisch-polnische Delegation sich mit dem Kofferpaden noch Zeit lassen...

entgegen diesen Gerüchten mit, daß die russisch-polnische Delegation sich über den Abschluß des vorläufigen Friedensvertrages einig geworden ist.

Som russischen Rückzug.

Basel, 11. Okt. (Eigener Drahtbericht.) „Daily Herald“ meldet aus Moskau: Die russischen roten Truppen haben Minst geräumt.

Paderewski.

Paris, 11. Okt. (Drahtmeldung unseres Sonderberichterstatters.) Der „Echinger Telegraph“ meldet aus Kopenhagen...

Die Bergarbeiterkrise in England.

Paris, 11. Okt. (Drahtmeldung unseres Sonderberichterstatters.) Der „Matin“ meldet aus London: Heute früh beginnen die Verhandlungen der Bergarbeiter über die Annahme oder Zurückweisung der Vorschläge betreffend Lohnerhöhung.

Sinnfeiner Revoluten.

Paris, 11. Okt. (Drahtmeldung unseres Sonderberichterstatters.) Der „Matin“ meldet aus London: Gestern früh haben in London-Derry inhaftierte Sinnfeiner revoltiert.

Basel, 11. Okt. (Eigener Drahtbericht.) „Daily Mail“ meldet aus Dublin: Gegen das britische Polizeiregiment in Carl haben irische Nationalisten Bomben geworfen.

Lloyd George über die irische Frage.

London, 11. Okt. Lloyd George sagte in einer in Garnaon gehaltenen Rede, in Irland müsse die Ordnung selbst mit den strengsten Methoden wiederhergestellt werden.

Die Regierungsfrage in Schweden.

Stockholm, 10. Okt. Sämtliche Blätter beschäftigen sich mit der Frage einer evtl. Veränderung in der Zusammensetzung der Regierung anlässlich der Verchiebung der Stärke der Parteien.

Unruhen in der Mandschurei.

Paris, 11. Okt. (Drahtmeldung unseres Sonderberichterstatters.) Aus Tokio wird gemeldet: Aus Kirin in der Mandschurei wird gemeldet, daß der Kofanführer, der die Stadt mit einer Escorte hinführte...

Der Eisenbahnunfall bei Anzires.

Paris, 11. Okt. (Drahtmeldung unseres Sonderberichterstatters.) Die Eisenbahnkatastrophe bei Anzires hat, wie die Blätter melden, bisher 45 Opfer an Menschenleben gefordert.

Die Mordtat im Hause Sheer.

Weimar, 11. Okt. (Eigener Drahtbericht.) Wie es sich jetzt herausgestellt hat, handelt es sich bei dem schändlichen Mordanschlag auf die Gattin und Tochter des Admirals Sheer nicht um einen politischen Mord...

Neue Schwierigkeiten?

Paris, 11. Okt. (Drahtmeldung unseres Sonderberichterstatters.) Nach den „Politiken“ läuft das Gerücht um, daß im letzten Moment Schwierigkeiten bei den Friedensverhandlungen aufgetaucht seien.

Halle und Kassel.

Berlin, 10. Oktober.

Die politische Winteraktion wird durch die Tagungen der beiden sozialdemokratischen Parteien eröffnet. Über nicht nur äußerlich stehen die Parteitage von Kassel und Halle an der Spitze eines neuen Abschnitts praktisch-politischer Arbeit.

Die Mehrheitssozialdemokratie glaubt in agitatorisch günstigen Lage vor das Forum ihres Parteiparlaments zu treten. Sie ist im Augenblicke mit eigener governementaler Verantwortung nicht belastet, steht zur Regierung in — bislang freilich rein rhetorischer — Opposition...

Der Parteitag der U. S. P. D. hat eine eigentlich bereits vollzogene Spaltung zu registrieren. Der jüngste Versuch, die Einheit durch die Formel zu erhalten: Anschluß an die Dritte Internationale...

Das wahrheitsgemäße Resultat der Gesamtentwicklung wird eine radikalisierte, vielleicht nach links hin verbreiterte U. S. P. D. sein, eine auf alle Fälle verkleinerte, praktisch (außer in manchen Gemeinden) aktionsunfähige U. S. P. D. und eine zahlenmäßig und organisatorisch verklärte sowjetisch antiparlamentarische K. P. D. und ihre engere Führung nach links wird auf der andern Seite bürgerlich-parlamentarisches Regieren erschweren.

Millionenunterschlagungen bei einer Bank.

Frankfurt a. M., 11. Okt. Wir berichteten dieser Tage von den Festnahmen des 21-jährigen Bankangestellten Hekner, in dessen Koffer man über drei Millionen Mark Papiergeld, sowie mehrere Rio Feingold und wertvolle Brillanten fand...

In welchem Zusammenhang mit der Geschichte sein ebenfalls verhafteter Freund steht, bei dem man 60 000 Mark und für eine halbe Million Mark Brillanten gefunden hat, muß die Untersuchung ebenfalls noch ergeben.

Aus Baden.

Mannheim, 10. Okt. Der Kaufmann Jabel von Ludwigs-

Freiburg, 10. Okt. Dieser Tage feierte Herr Direktor Hugo

Karlsruhe, 11. Okt. Auf dem hiesigen Bahnhof wurden 1 1/2 Jtr.

Konstanz, 11. Okt. Der Senator der hiesigen Anwaltschaft,

Mannheim, 10. Okt. Der Kaufmann Jabel von Ludwigs-

erle als wesentliche Forderungen der Kadgruppen „Soll und Steuer“

a. Neue Freimarkeinführungen zum Preise von 8 M. gelangen dem-

Arbeiter-Bildungs-Verein Karlsruhe. Im großen Saale der Stadt-

Karlsruher Schwurgericht.

88 Karlsruhe, 11. Okt. Vor dem Schwurgericht, das heute mit

Turnen / Spiel / Sport.

Fußballerfolg des Sonntags. Fußballverein Vintenheim

Aus der Landeshauptstadt.

Karlsruhe, den 11. Oktober.
Protokoll der Versammlung des Reichswirtschaftsverbands

Alles um Geld.

Ein Stück in 5 Akten von Herbert Eulenberg.
Erstaufführung im Landestheater am 9. Oktober 1920.

Wichtig für Qualität erzeugende Firmen.
Genau und sauber gearbeitet
Gesenschmiedestücke

Alles um Geld.
Der ihn bewegt, hart auf der Grenze zwischen Tragik und Lächerlich-

Alles um Geld.
Der ihn bewegt, hart auf der Grenze zwischen Tragik und Lächerlich-

Alles um Geld.
Der ihn bewegt, hart auf der Grenze zwischen Tragik und Lächerlich-

Handels-Zeitung der „Badischen Presse“

Die heutigen Notierungen der Berliner Börse.

Table with columns for stock categories (Industrie-Aktien, Bank-Aktien, Kolonialwerte, etc.) and their respective prices.

wofür erneut Gerichte von Angliederungsbestrebungen in der Eisen- und Kohlenindustrie im Rheinland und Westfalen in der Öffentlichkeit geltend gemacht werden. Das Geschäft blieb besonders lebhaft und es ergaben sich Steigerungen unter Bezeichnung der obersteilsten Werte, die 15 Prozent für die führenden Werte, Farb-, Elektro- und Raff, sowie Maschinenfabrikwerte zeigten. Automobil- und einige andere Nebenwerte zeigten ihre Aufwärtsbewegung bei ziemlich lebhafter Kursaufbesserung für einzelne Papiere fort.

Die Börse bleibt am Dienstag und Mittwoch geschlossen. Die festgesetzte wurde, werden nur Devisen, Kurse, Produktentpreise und Produktentendenzveröffentlichungen.

Die heutigen Notierungen der Frankfurter Börse

Table with columns for Frankfurt stock categories (Bank- und Industrie-Aktien) and their prices.

Frankfurter Devisennotierungen. Die heutigen Devisennotierungen stellen sich wie folgt:

Table with columns for telegraphic remittance rates (Telegraphische Auszahlungen) for various locations like Antwerpen, London, etc.

Die heutigen Zürcher Devisennotierungen

Table with columns for Zurich remittance rates (Telegraphische Auszahlungen) for various locations like Deutschland, Wien, etc.

Handel, Gewerbe und Verkehr.

Der Konsumverein für Durlach und Umgebungen einigtr. Gesellschaft m. b. H. verpflichtet, teil über das 16. Geschäftsjahr 1919/20 u. a. mit: Die Bilanzübersicht ist von 1772 auf 2705 und der Umsatz von 645 000 auf 2 533 000 M oder um 342 Proz. gestiegen. Die Bilanz ist in Aktiva und Passiva mit 625 455 M ab 7850 M an November 12 970 M für Bagen und Pferde waren am 30. Juni für 509 000 M Waren vorhanden. Die angelegten Werte betragen sich auf rund 20 000 M die flüssigen Mittel auf 85 000 M und die Rücklagen auf 40 000 M. Die Verbindlichkeiten auf Inventar, Lagerwert und Hausgrundstück betragen sich auf rund 2915 M. In eigenen Betriebsmitteln sind 212 547 M, davon 152 253 M Geschäftsanteile und 60 294 M Aktien. Der Sparanlagebestand erhöhte sich von 25 400 M im Vorjahre auf 86 300 M. Das geschäftliche Ergebnis ergibt einen Reingewinn von 115 062 M von welchen, nach den Vorarbeiten der Verwaltung an die im November stattfindende Generalversammlung 6000 M für Verrechnung der Geschäftsanteile, rund 10 300 M Zuteilung an die Aktionäre und 98 800 M als Aprosantine Rücklage auf den Warenmarkt an die Mitglieder verwendet werden sollen.

Die heutige ordentliche Generalversammlung der Firma Benz u. Co. Rheinische Automobil- und Motorenfabrik A.-G. Mannheim, auf der 48 Aktionäre 5 584 000 M Stammaktien und 24 000 M Vorzugsaktien vertreten, stimmte dem Abschluß ab, nachdem die Verrechnung der Dividende von 6 Proz. erfolgte. Daraus genehmigt die Generalversammlung die Verdoppelung des Aktienkapitals von 95 auf 190 Millionen M und die Ausgabe von 2 Millionen M Vorzugsaktien. Die neuen Aktien nehmen ab 1. November 20, 20 an der Dividende teil und werden von dem Bankkontorium der Gesellschaft zu 110 Prozent übernommen, das sie den Aktionären im Verhältnis von 1:1 zu 115 Prozent zum Bezug anbietet. Außerdem wurde der Vorstand ermächtigt, eine 6prozentige Obligationenleihe in Höhe von 25 Millionen Mark aufzunehmen, die auf die Fabrikgrundstücke mit Ausnahme der alten Fabrik in der Waldhofstraße hypothekarisch eingetragen werden sollen. Die Aktien sollen an den Börsen Berlin und Frankfurt zur Einführung gelangen. Auf eine Anfrage über die Aussichten erklärte die Verwaltung daß alles von der Arbeiterfrage abhängt. Nehme die Arbeitslosigkeit ab, dann werde auch die einträgliche Verwertung fortgeschritten. Der Auftragsbestand sei zur Zeit befriedigend. Die drei zum Zweck der Aufschickung der Aufsichtsratsmitglieder, Kommerzialrat Dr. Karl Nahr und Geheimrat Heinrich Voegelé, wurden wiedergewählt. Kommerzialrat Generaldirektor Schäfer von der Reichsbank und Dr. Schacht, Direktor der Nationalbank für Deutschland in Berlin, wurden neu gewählt.

Wetternachrichtendienst der Bad. Landeswetterwarte in Karlsruhe.

Allgemeine Wetterübersicht. Geringe über dem Oberrhein und Südrheinland befindliche Hochdruckgebiete gestern im Süden des Landes verlagert, die sich im Laufe des Nachmittags nach dem Mittelrhein ausdehnten, während in den nördlichen Bundesteilen das bessere Wetter fortanerte. Dem allgemeinen in es aber meist trocken geblieben. Die Temperaturerwartungen infolge behinderten Sonnenlichts sind die Werte der Vorlage; in der Rheinlinie betragen sie 16 Grad im Hochdruckgebiet 10 Grad.

(a) Berlin, 11. Okt. (Eigener Drahtbericht.) Die Börse scheint die in der Vorwoche vorherrschend gewesene Schwächungswandlung überwinden zu haben, denn die Spekulation kaufte die angebotenen Aktien wieder zurück, da sie fühlte, daß das Publikum nicht mehr aus dem Markt flüchtete. Während die Valutawerte einfielen, der Kolonial- und Petroleumwerte trotz der erneuten Steigerung der Devisenpreise vernachlässigt blieben, wandte sich das Interesse erneut und verläßt den Farbwaren und anderen Industriepapieren zu.

Advertisement for 'Blusenhaus Weiss' featuring 'Es lohnt sich für Sie 1 Treppe zu steigen!' and 'Momentan eine Riesen-Auswahl.' of various blouses and dresses.

Advertisement for 'Nächste Badische Geld-Lotterie' with a drawing on October 15, 1920, offering prizes of 36,000, 20,000, and 15,000.

Advertisement for 'Voll-Generalagentur' for the northern part of Baden, offering opportunities for self-employed existence.

Advertisement for '1. Verkäufer' (Salesman) for a decorative and technical drawing office.

Advertisement for 'Heirat' (Marriage) seeking a partner for a 40-year-old man with a business and property.

Advertisement for 'Rüfer' (Advertiser) for a business in the textile industry.

Advertisement for 'Leistungsfähige Fabrik' (Capable Factory) for a textile mill.

Advertisement for 'Suchen jung. Fräulein' (Seeking young lady) for a domestic position.

Advertisement for 'Berlauerfasserin' (Berlauerfasserin) for a domestic position.

Advertisement for 'Zimmermädchen' (Maid) for a domestic position.

Advertisement for 'Stellung' (Position) for a stenographer.

Advertisement for 'Empfangsdame!' (Receptionist!) for a domestic position.

Advertisement for 'Fräulein sucht Stelle' (Miss seeks position) for a domestic position.

Advertisement for 'Servierfräulein' (Waitress) for a domestic position.

Advertisement for 'Gebildetes Fräulein' (Educated Miss) for a domestic position.

Advertisement for 'Bertrauenspositen' (Trustworthy) for a domestic position.

Advertisement for 'Stellung' (Position) for a domestic position.

Advertisement for 'Zu vermieten' (For rent) for a room.

Advertisement for 'Heller Raum' (Bright room) for a room.

Advertisement for 'Hämorrhoiden' (Hemorrhoids) and 'Petmuhr' (Pet watch) with various medical and health products.

Advertisement for 'Bügeleisen' (Iron) for a household iron.

Advertisement for 'Offene Stellen' (Open positions) for various jobs.

Advertisement for 'Werbe-Fachmann' (Advertising expert) for advertising services.

Advertisement for 'Provisions-Reisender' (Commission traveler) for a travel agent.

Advertisement for 'Welter & Co.' (Welter & Co.) for a business.

Badens Wasserwege u. weiße Kohle

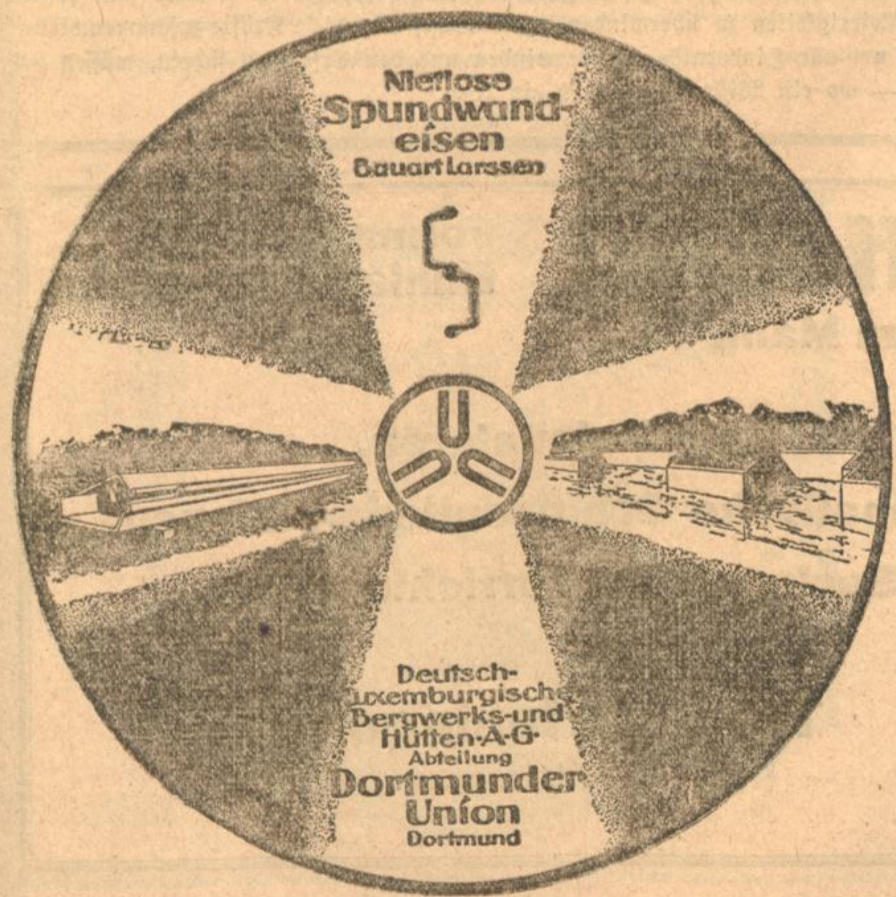
Ausstellungs-Sondernummer der Badischen Presse.

Oberrhein, Neckar, Donau — ein Bindeglied zwischen den süddeutschen Staaten.

Von Geh. Baurat G. de Thierry, Prof. an der Techn. Hochschule Charlottenburg.

Die Erkenntnis, daß der Wiederaufbau des deutschen Vaterlandes nur durch Arbeitsleistungen ermöglicht werden kann, darf wohl als eine von der breiten Allgemeinheit geteilte Anschauung betrachtet werden. Daß die größten hierbei zu überwindenden Schwierigkeiten solche des Transportes und der Beschaffung der Energie sind, wird in vielen Kreisen empfunden. Wie dringlich eine glückliche Lösung dieser beiden Fragen ist, wird aber, das darf man wohl behaupten, von den allerwenigsten geahnt. Die meisten Besucher der Schiffsahrts- und Wasserkraft-Ausstellung sehen in den schönen Plänen hervorragend technische Leistungen, die wohl sehenswert sind. Manche schütteln allerdings bedenklich das Haupt und sagen sich: Wozu die Verschwendung an Arbeitskraft für derartige Zukunftsmusik, die Verwirklichung derartiger Projekte muß an unserer Finanzmisere scheitern. Einige, und das mögen wohl diejenigen sein, die nur ganz vereinzelt anzutreffen sind, betrachten die ausgestellten Pläne für die Neckarkanalisierung oder für die Schiffbarmachung des Oberrheins von Basel bis zum Bodensee von einem ganz egoistischen Standpunkt und sagen sich: Was kann Baden eine Kanalisierung des Neckars frommen? Sie dient nur dem Interesse Württembergs. Sie könnte vielleicht Mannheim oder Karlsruhe schaden, dagegen wird vielleicht der eine oder andere Besucher aus Württemberg sagen: An der Schiffbarmachung des Oberrheins von Basel bis Konstanz können wir Württemberg unermöglicht ein Interesse haben, dafür liegt sie zu weit ab, und die dort zu gewinnenden Wasserkraften kommen uns doch nicht zugute. Der eine oder andere Besucher aus Bayern wird dagegen die Projekte einer Fortführung der Neckarkanalisierung über Mochingen hinaus bis nach Ulm als ein Konkurrenzunternehmen betrachten, das dem Viehlingsprojekt der Bayern, der Verbindung des Rheins mit der Donau über den Main Abbruch tun könnte. Die Verbindung der Donau mit dem Bodensee bei Friedrichshafen bringt derartige Eigenbrödlere in eine schwierige Lage, sie erkennen die Bedeutung dieser Wasserstraße, durch welche die Donauländer mit dem Westen Europas und über den Rhein mit der Nordsee verbunden werden sollen, an, wollen sich dann aber nicht eingestehen, daß als Correlat dieser Kanal die Verbindung Ulm-Mochingen ein unbedingtes Erfordernis ist. An eine Verwirklichung aller dieser schönen Projekte von heute auf morgen ist bei unserem Finanzelend nicht zu denken. Der Nutzen einer so schönen Ausstellung, wie sie hier in Karlsruhe veranstaltet worden ist, liegt nicht darin, daß so und so viel Quadratmeter bunt bemaltes Papier zusammengetragen worden ist, oder daß hübsche Modelle, die angestaunt werden, weil sie richtig funktionieren, Interesse erregen, sondern es muß in dieser Ausstellung ein Ausdruck des Willens erblickt werden, einen Ausweg zu finden aus allen den Nöten, unter welchen wir alle, mögen wir in Preußen oder in Bayern, an der Nordsee oder am Bodensee, an der Ober oder am Rhein wohnen, gleichmäßig zu leiden haben.

Der große Vorzug der Schiffsahrts- und Wasserkraft-Ausstellung liegt darin, daß sie einen Ueberblick über alle die Projekte gewährt, welche als die einheitliche Grundlage für die künftige Ausgestaltung der Wasserstraßen und Wasserkraftgewinnungsanlagen in dem südwestlichen Teil des Deutschen Reiches gelten. Es wäre ein Fehler, anzunehmen, daß die Gesamtheit aller dieser Entwürfe zugleich und mit einem Male zur Ausführung kommen muß. Nein, das Verdienstvolle der ungeheuren geistigen Arbeit, die hier zusammengetragen worden ist, ist darin zu erblicken, daß endlich einmal das bisher übliche System des von der Hand in den Mund Lebens, der Lösung einzelner Probleme, um ein örtliches u. zeitliches Bedürfnis zu befriedigen, ohne Rücksicht darauf, ob und wie das einzelne Werk sich einem großen Gesamtplan einfügt, verlassen werden soll. Insofern kann die Bezeichnung „Badens Wasserwege und Weiße Kohle“ vielleicht mißverstanden werden, daß es sich nicht um Entwürfe handelt, die weit über die Grenzen des badischen Landes hinausgreifen und bei welchen lebenswichtige Belange Württembergs, Hessens und Bayerns eine ebenbürtige Bedeutung haben. Die Gemeinschaft der Not muß eine Vereinigung aller Kräfte mit sich bringen, um den besten Ausweg aus unserer verzweifeltsten Lage herbeizuführen. Mehr und mehr gelangt man zu der Einsicht, daß die Kohlennot eine Erscheinung ist, die nicht in absehbarer Zeit behoben werden kann. Der schmachvolle Versailler Vertrag, dessen Geist in dem Abkommen von Spa fortlebt, soll unsere Wiederaufrichtung verhindern, denn mit den an das Unerträgliche grenzenden Ablieferungen von Kohlen ist unsere Existenz in ihrem Lebensnerv getroffen. Das Elend unserer Kohlennot hat außerdem zweifellos ihren Tiefstand noch nicht erreicht. Welche Folgen für das ganze Reich der drohende Verlust Oberschlesiens haben wird und in welche Bedrängnis wir kommen werden, wenn Frankreich in seinem unerfülllichen Nachgedrüse das Ziel, das es zähe und zielbewußt verfolgt, die Besetzung des Ruhrgebietes schließlich erreicht, ahnt wohl Jeder, die volle Tragweite derartiger Ereignisse vermag jedoch kein Mensch richtig zu schätzen. Nachdem die Kriegszeit uns gelehrt hat, wie verhängnisvoll für uns alle die Politik gewesen ist, die von Kleinlichen, letzten Endes kraßem Egoismus entspringenden Gesichtspunkten geleitet, die Herstellung einer das ganze Reich durchquerenden leistungsfähigen Wasserstraße, des Mittelkanals, gewesen ist, hört man wiederum vielfach, daß die gegenwärtige Höhe der Wasserfrachten den Beweis liefert, daß die Wasserstraßen den Wettbewerb der Eisenbahnen nicht ertragen können. Man vergißt hierbei vollständig, daß das starre System der Eisenbahnfrachtberechnung sich nicht so schnell den tatsächlichen Verhältnissen anpassen vermag, wie die dem freien Spiel der wirtschaftlichen Kräfte schneller folgenden Frachten auf den Wasserwegen. Es ist wohl denkbar und sogar wahrscheinlich, daß erst, wenn die Eisenbahnfrachten auf eine Höhe gebracht werden, die dem tatsächlichen



Demag-
Union-Pfahlzieher

zum Wiederziehen von

SPUNDBOHLLEN

liefert

DEUTSCH-LUXEMBURGISCHE
BERGWERKS- U. HÜTTEN-A.-G.
DORTMUNDER UNION DORTMUND



Aufwand entspricht, das Defizit des Eisenbahnbudgets, das von amtlicher Stelle für das laufende Jahr auf 20 bis 25 Milliarden berechnet worden ist, gedeckt werden kann. Dann werden auch die Grundlagen, auf welchen die heutigen hohen Wasserfrachten sich aufbauen, sich so verschoben haben, daß die Spannung zwischen Eisenbahnfracht und Wasserfracht verschwindet. Der Beurteilung der Frage, ob Wasserstraßen oder Eisenbahnen notwendig sind, darf somit nicht die augenblickliche Lage des Frachtenmarktes zugrunde gelegt werden. Insbesondere dann nicht, wenn, wie es bei den Wasserstraßen im Süden des Reiches der Fall ist, die Ausnutzung der Wasserkräfte sich so wirtschaftlich gestaltet, daß selbst mäßige Abgaben eine völlig ausreichende Rentabilität der Schiffsverkehrsanlagen gewährleisten.

Dies ist schon bei der Neckarkanalisierung und in weit höherem Maße beim Oberrhein der Fall. Mit allen Kräften muß man sich daher dafür einsetzen, daß nicht etwa kurzfristige Politik getrieben werde und lediglich die Anlagen zur Gewinnung der Wasserkraft ausgebaut werden. Da die Beförderung einer 1000 Tonnenladung auf dem Wasserwege eine geringere Kohlenmenge erfordert, als auf der Eisenbahn, wird man mit dem Ausbau der Wasserstraßen auch in wirksamster Weise zur Linderung der Kohlennot beitragen.

Ebenso kurzfristig wäre es, nur die gewaltigen Wasserkräfte am Oberrhein auszubauen und die im ganzen süddeutschen Gebiet verteilten kleineren Wasserkräfte zu vernachlässigen, weil die große Wasserkraft wirtschaftlicher arbeitet als die kleinere. Gerade die Abflußbedingungen der in Frage kommenden Ströme weisen auf die Notwendigkeit der gegenseitigen Ergänzung hin. Der Rhein weist die geringsten Abflusssmengen auf, gerade in den Wintermonaten, in denen die dem Mittelgebirge entspringenden Wasserläufe ihre größten Wassermengen führen. Und wie diese gegenseitige Ergänzung aller sich im Rheine vereinigenden Flüsse durch Schaffung ausreichender Fahrtiefen dem Rheine seine überragende Bedeutung als Wasserstraße verleiht, muß auch der Ausbau der kleineren Wasserkräfte mit dem Ausbau der großen Wasserkräfte einher fortschreiten.

Damit das Ganze den höchsten wirtschaftlichsten Nutzeffekt liefere, muß das Leitungsnetz bis zu seiner höchsten Leistungsfähigkeit ausgenutzt werden. Das ist aber nur dann möglich, wenn man auch in Süddeutschland, wie es in der Schweiz in vorbildlicher Weise geschehen ist, nicht an den Landesgrenzen mit den Leitungsnetzen Halt macht. Man muß sich darüber klar sein, daß ein Kilowatt für den Verbraucher denselben Wert besitzt, wenn es an der bayerischen Donau gewonnen wird, wie wenn es

Veranstaltungen

während der Karlsruher Ausstellung „Badens Wasserwege und weiße Kohle“

Dienstag, 12. Oktober 1920

Großer Schiffsverkehrs- u. Wasserkraft-Kongress.

Tagesordnung und Programm.

Vormittags 9 Uhr: Eröffnung und Begrüßung.

Redner: Landtagsabgeordneter Geh. Hofrat Peter Brudmann-Heilbronn, 1. Vorsitzender des Südwestdeutschen Kanalarbeitsvereins, Stuttgart. Geheimrat Kommerzienrat Ludwig Stromeyer-Konstanz, 1. Vorsitzender des Rheinschiffsverkehrsverbandes Konstanz / Die Badische Regierung / Oberbürgermeister Zinter-Karlsruhe.

Vormittags 10 Uhr: 1. Vortrag. Redner: Prof. Dr. Tieszen-Charlottenburg über: „Der Rhein und Südwestdeutschland im Massengüterverkehr“ mit Lichtbildern.

Nachmittags 3 Uhr: 2. Vortrag. Redner: Verbandssekretär Frey-Basel über: „Das Oberrhein-Donau-Stromgebiet im neuen Europa“.

Nachmittags 4 Uhr: 3. Vortrag. Redner: Saurat Böhme-Mannheim über: „Neuerungen auf dem Gebiete der Technik und ihre Bedeutung für die Wasserwirtschaft der Gegenwart und Zukunft“ mit Lichtbildern.

Nachmittags 5 Uhr: 4. Vortrag. Redner: Oberbauinspektor Dr. Ing. Ludin-Karlsruhe über: „Neue Wege zur Förderung der Wasserwirtschaft Südwestdeutschlands“.

Donnerstag, 14. Oktbr. 1920, 6 bis 7 Uhr abds. Vortrag von Prof. Endres-Neudargemünd über „Zwischen Rhein und Donau“.

Samstag, 16. Oktober 1920, 6 bis 7 Uhr abds. Lichtbildervortrag von Geh. Oberbaurat Prof. Dr. Ing. Rehbock-Karlsruhe über „Die Bedeutung des Versuchswesens für den Wasserbau“.

Sonntag, 17. Oktober 1920, 5 bis 6 Uhr nachm. Lichtbildervortrag von Stadtbauinspektor Ehlgöth-Mannheim über „Siedlung, Heimatschutz und Wasserstraßen“.

Dienstag, 19. Oktober 1920 Schlußtag mit kurzen Vorträgen in der Ausstellung.

Während der Ausstellungszeiten ist für sachkundige Führung und Erläuterung gesorgt. Alle Vorträge finden statt im kleinen Saale des Konzerthauses. (Neben der Ausstellung).

dem Rhein entstammt und daß es nur darauf ankommt, durch zweckmäßige Ausgestaltung des Sammlungs- und Verteilungsnetzes die wirtschaftlichen Bedingungen zu schaffen.

So müssen die weitesten Kreise der Bevölkerung Süddeutschlands zur Überzeugung kommen, daß durch Vereinigung aller Kräfte zu einer wirtschaftlichen Einheit das erstrebenswerte Ziel höchster Leistungsfähigkeit erreicht werden kann.

Daselbe, was hinsichtlich der Gewinnung von Energie gesagt ist, gilt auch auf dem Gebiete des Transportes. Die Erfahrung lehrt, daß der Ausbau des Rheins bis Straßburg und der blühende Aufstieg der Häfen Karlsruhe, Straßburg, Rehl und Basel in der Entwicklung Mannheims, wenn überhaupt nur vorübergehend einen Stillstand oder gar Rückgang mit sich gebracht hat, und daß jede Verbesserung der Verkehrswege einen allgemeinen Fortschritt in der Gütererzeugung und damit in dem Wohlstand des Landes mit sich bringt, die letzten Endes allen davon betroffenen Landesteilen zugute kommen muß. Die Besorgnis, daß die Verbindung des Rheins mit der Donau über den Neckar die Herstellung einer Rhein-Main-Donau-Verbindung gefährden könnte, hat ebenso wenig eine Daseinsberechtigung, wie die Befürchtung, daß durch Erbauung eines Kanals vom Bodensee zur Donau bei Ulm die Schifffahrt auf dem Rhein von Basel bis Konstanz Schaden leiden könnte. Die schwerwiegenden Interessen, welche die Schweiz an der Rheinschifffahrt hat, sind nur durch die Art und Weise gefährdet, wie Frankreich das Problem der Ausgestaltung der Schifffahrt zwischen Straßburg und Basel zu lösen gedenkt. Nach dem Friedensvertrag von Versailles steht Frankreich das Recht zu, die gewaltigen Wasserkräfte, die zwischen Basel und Straßburg gewonnen werden können, ganz für sich in Anspruch zu nehmen und Deutschlands anerkannte Rechte mit Geld abzufinden. Da Süddeutschland einen größeren Vorteil hätte, wenn es nicht mit Geld, sondern mit dem ihm zustehenden Anteil an der gewonnenen Energie abgefunden würde, müssen wir damit rechnen, daß

uns dieser Weg versperrt werden wird. Um so größer ist daher das Interesse, sowohl Deutschlands als der Schweiz, an einer beide Teile befriedigenden Lösung der Ausgestaltung des Rheins von Basel bis Konstanz. Die Schweiz hat ferner ein mindestens ebenso großes Interesse wie Süddeutschland an dem Ausbau des Kanals von Ulm zum Bodensee. Ein Ausgang vom Rhein zum Bodensee über diesen Kanal und den Neckar, würde, wenn nicht gar einen Ersatz, so doch eine wichtige Ergänzung des Rheinweges Basel-Straßburg bieten.

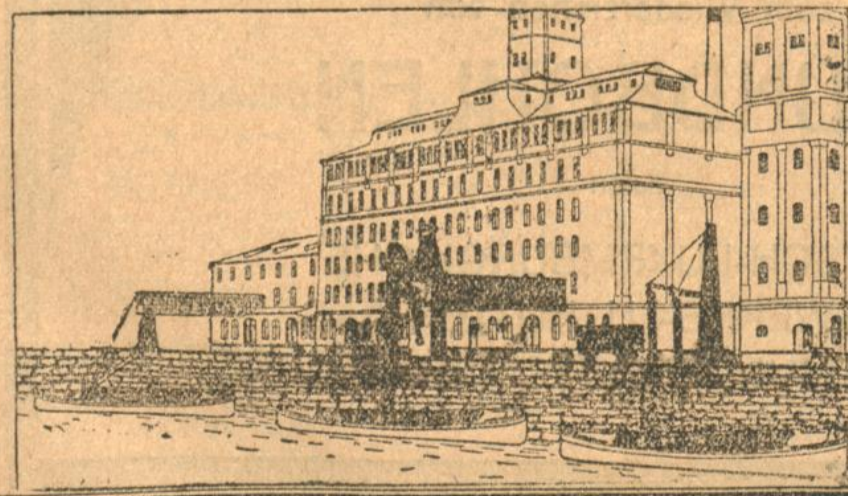
So erstreckt sich die Gemeinschaft der Interessen über die Grenzen der südwestdeutschen Staaten bis zum benachbarten Schweizerland, das sich in der schweren Zeit der Prüfung als treuer Freund bewährt hat. Die der Zukunft vorbehaltene Bewirklichung aller der schönen Projekte, die in der Karlsruher Ausstellung vereinigt sind, führt also zwangsläufig zur Schaffung einer wirtschaftlichen Gemeinschaft der süddeutschen Staaten Baden, Bayern, Hessen und Württemberg und das Gedeihen dieser Gemeinschaft kann nur dann gefördert werden, wenn sie auf wohlwollende Mitwirkung der Schweiz rechnen darf.

Der wohlthätige Einfluß, den ein derartiger Zusammenschluß Süddeutschlands auf die künftige Gestaltung des deutschen Reiches ausüben müßte, läßt die Aufgabe als eine solche erscheinen, die des Schweizer der Edelsten wohl wert ist. Möge sie einer glücklichen Lösung entgegengeführt werden, zum Segen der süddeutschen Staaten und des ganzen Reiches. Jedenfalls erbringt die Karlsruher Schiffsverkehrs- und Wasserkraftausstellung den Beweis, daß in Süddeutschland eine Summe von hochwertigster Intelligenz vorhanden ist, die im Stande sein sollte, alle Schwierigkeiten zu überwinden. Die Wege, wie diese Kräfte zusammenwirken müssen, um alle Hindernisse zu überwinden und den Erfolg zu sichern, müssen finden — wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.

Maschinenfabrik u. Mühlenbauanstalt

Hugo Greffenius
FRANKFURT am Main.

vormals Simon, Bühler & Baumann



Schiffselevatoren.

Pneumatische Schiffsentlade-Anlagen.

Sackverlade-Vorrichtungen.

Transportanlagen

aller Art für Massengüter.

Schiffahrt und Wasserkraftanlagen.

Bauwirtschaftliche Zeitbetrachtungen von Dr. ing. E. Probst, Professor an der Techn. Hochschule Karlsruhe.

Die wirtschaftlichen Schranken, die Deutschland zur Zeit, zwei Jahre nach Aufhören des Weltkrieges, noch umgeben, müssen einmal fallen, wenn überhaupt Frieden in Europa einkehren soll. Dann werden sich auch die Begriffe über Bauwirtschaft wieder klären, die, wie manches andere in den letzten Jahren, in dem allgemeinen Chaos durcheinander gekommen sind. Damit soll aber nicht gesagt werden, daß wir zu der Auffassung zurückkehren werden, die wir in dieser Hinsicht vor dem Kriege gehabt haben. Ganz im Gegenteil werden wir neue Wege gehen müssen, weil sich die Grundlagen der Bauwirtschaft vollkommen verändert haben.

Das Verhältnis zwischen Arbeitslöhnen und Materialpreisen war bei uns vor dem Kriege im Allgemeinen derart, daß wir darauf angewiesen waren, an Material zu sparen, wenn wir billig bauen wollten. Trotz der hohen Materialpreise tritt heute das Streben nach Materialersparnis vielfach zurück gegenüber den hohen Arbeitslöhnen. Auf diese geänderten Verhältnisse wird sich unsere Bauwirtschaft umstellen müssen, und sie kann sich dabei mit Vorteil der Erfahrungen bedienen, die man diesbezüglich in Amerika schon vor dem Kriege gemacht hat, denn unsere Verhältnisse im Bauwesen haben sich vollkommen amerikanisiert.

Die breite Öffentlichkeit hat sich vor dem Kriege bei uns mit bauwirtschaftlichen Fragen kaum beschäftigt. Heute ist es infolge der Wohnungsnot anders geworden. Jedermann weiß, daß der Kohlenmangel der letzten Jahre einen Mangel und eine Verteuerung der Baumaterialien hervorgerufen hat, daß die Arbeitslöhne um ein Vielfaches höher geworden sind, und daß dadurch das Bauen sehr teuer, wenn nicht unmöglich geworden ist.

Man hat im Wohnungsbau zu Ersatzbaustoffen und Ersatzbauweisen gegriffen, um an Material und Arbeitslohn zu sparen. Wirtschaftlich kann man trotz allem nicht bauen, und den Ersatzbauweisen dürfte das selbe Schicksal beschieden sein, wie den Ersatznahrungsmitteln. Sie werden verschwinden, wenn erst geordnete Verhältnisse eingetreten sein werden.

Es würde zu weit führen, dieses Thema im Rahmen dieses Aufsatzes ausführlicher zu besprechen, wengleich es mit dazugehört.

Die großen Bauingenieurwerke, die bei dem Bau von Schiffahrtskanälen und Wasserkraftanlagen in Frage kommen, sind: Schleusen, Wehre, Staubbänne, Brücken, Krafthäuser, Speicher- und Lagerhausbauten, Industriebauten verschiedener Art u. a. Bei dem Bau von Kanälen sind ferner neben den Erdarbeiten die Auskleidung der Sohle und der Böschungen zu beachten.

Von der Güte der Ausführungen dieser Bauingenieurarbeiten hängt die Betriebssicherheit der Gesamtanlage ab, und die Höhe der Baukosten der Einzelobjekte werden die Gesamtkosten der ganzen Anlage wesentlich beeinflussen.

Unser Streben muß sonach darauf gerichtet sein, Qualitätsarbeit zu leisten und gleichzeitig so billig als möglich zu bauen, weil davon die Rentabilität des ganzen Wertes abhängt.

Wie können wir hier sparen und dadurch die Wirtschaftlichkeit der gesamten Anlage erhöhen? Wie können wir dies im Besonderen bei den süddeutschen Kanal- und Wasserkraftprojekten erstreben, wie sie uns die Karlsruher Ausstellung in so vollendeter Weise vor Augen führt?

Das Motto „Weiße Kohle“ weist darauf hin, daß wir mit allen Kräften bemüht sein müssen, den verhängnisvollen Mangel an „schwarzen Kohlen“ auszugleichen. Um die für den Bau notwendigen Bau- und Betriebsstoffe zu beschaffen, bedarf es leider noch viel schwarzer Kohlen, und das gerade in einer Zeit der unerträglichen Wirkungen des Abkommens von Spa.

Wir müssen daher grundsätzlich darauf bedacht sein, Baumethoden und Baustoffe anzuwenden, die ein Minimum an Kohlen bedürfen. Bei einer systematischen Baueinrichtung wird es möglich sein, durch provisorische kleinere Kraftanlagen die kohlenfressenden Betriebsmittel zu ersetzen. Nicht so einfach ist es bei dem Baumaterial. Ersatzbaustoffe, wie sie im Wohnungsbau bis zu einem gewissen Grade möglich sind, kommen hier nicht in Frage. Man könnte aber auf den Einfall kommen, die in früherer Zeit angewendeten Baustoffe wieder zu verwenden und dadurch die Verwendung von kohlenfressenden Materialien einzuschränken.

So könnte man z. B. bei Schleusen, Wehrbauten und Staubbännen zu der Verwendung von Bruchsteinmauerwerk an Stelle von Beton zurückkehren; an Stelle von Eisen, Beton oder Eisenbeton bei Brückenbauten, könnte Holz angewendet werden. Die Verwendung von Holz als Baustoff kann nur da in Frage kommen, wo Fäulnis- und Feuergefahr ausgeschlossen sind. In den meisten Fällen, wo heute die Verwendung von Holz bei Bauingenieurwerken an Kanälen und Wasserkraftanlagen empfohlen wird, kann es sich nur um Provisorien handeln, die vielleicht im Augenblick etwas billiger sind, aber die Rentabilität der gesamten Anlage vermindern, wenn sie ausgewechselt werden müssen.

Die Verwendung von Bruchsteinmauerwerk statt Beton ist aus mancherlei Gründen nicht zu empfehlen. Die Herstellung von Bruchsteinbauten erfordert erfahrene, geübte Arbeiter, große Sorgfalt bei der Ausführung und sehr viel Zeit, wenn sie ihren Zweck vollkommen erfüllen sollen. Diese Faktoren erschweren und verteuern aber unter den heutigen Verhältnissen das Bauen außerordentlich.

Allein aus wirtschaftlichen Gründen wird man darauf verzichten müssen, sich von unseren modernen Bauweisen abzuwenden, wenn man nicht auch andere Bedenken gelten lassen will. Allerdings müssen wir in dem Gebrauch unserer kohlenfressen-

JOSEPH VÖGELE A.-G., MANNHEIM

Fernsprecher: 41, 42, 6640—6647.

Weichen
Drehscheiben
Gelenkbauart D. R. P.

Gegründet 1836.

Kreuzungen
Schiebebühnen
in den neuesten Ausführungen.

Drahtanschrift: Bahnfabrik.

Herzstücke
Rangieranlagen
für elektr. Betrieb.

Zerkleinerungsmaschinen aller Art.

Internationale Transporte Seb. Boser, G. m. b. H., Mannheim

Telephon: 2931 u. 729.

Speditiousvermittlungen aller Art.

Telegr.-Adr.: Boser.

Spezial-Export-Verkehre nach und via: Hamburg, Lübeck, Bremen, holländische Häfen, Genua und Triest direkt.

Frachtverbilligende Sammeldienste nach allen grösseren Plätzen Deutschlands.

Regelmäßige, wöchentlich mehrmalige Verladungen nach: Schwelz, Spanien, Italien, Holland, Dänemark Schweden, Norwegen, Finnland und Balkan.
Ausland-? Wasser-, Uebersee- und Groß-Transporte, Wehswagenvermietung.



Friedrich Börner

Grosshandlung
elektrotechnischer Bedarfsartikel

Ältestes und grösstes
Spezialgeschäft am Platze.

Amalienstraße Nr. 26
... Telephon Nr. 272 und 1832. ...

Grosses Lager in
Isolierrohren u. Kupferleitungen
sowie sämtlichen
Installations- u. Betriebsmaterialien
für Stark- und Schwachstrom.

den Baustoffe sparsamer werden, als wir es vor dem Kriege waren, was sehr gut möglich ist. Ein Beispiel hierfür ist der Zement, der zur Herstellung von Mörtel und Beton kaum an einem Bauwerke zu entbehren ist.

Die Fabrikation von 1 kg Zement erfordert ungefähr $\frac{1}{2}$ kg Kohle. Spart man mit Zement, so spart man Kohlen und verringert außerdem die Baukosten. Daß diese Ersparnisse auf die gesamten Kosten von Einfluß sind, kann bei fast allen neueren großen Projekten nachgewiesen werden.

Bei dem Ausbau eines besonders Baden interessierenden Großkraftwerks ist eine Stauwand geplant, bei der etwa 250 000 Kubikmeter Beton notwendig sind. Spart man für den Kubikmeter nur 40—50 kg Zement, so erspart man damit 20—25 kg Kohle und vermindert die Einheitskosten um etwa 20—25 Mark. Das bedeutet bei der gesamten Betonmenge einen Gewinn von rund 5 Millionen Kilogramm Kohle, die für andere wichtige Erfordernisse frei werden, und eine Verringerung der Baukosten um mindestens 5 Millionen Mark oder um zirka 5 % der Bau Summe. Derartige Ersparnisse sind auch in anderen Fällen möglich, an kleinen und großen Bauobjekten, wenn die Fortschritte der bauwissenschaftlichen Forschung nicht unbeachtet bleiben.

Außerordentlich schwierig wird es in absehbarer Zeit sein, die ungesunden Verhältnisse in den Arbeitslöhnen so zu gestalten, daß ein wirtschaftliches Bauen erleichtert wird. Machen doch derzeit die Arbeitslöhne den größten Teil der Baukosten aus. Man darf die Löhne der Vorkriegszeit nicht mit den heutigen Löhnen vergleichen. Es ist natürlich, daß die Arbeitslöhne gestiegen sind, auch wenn die Steigerung das Zehnfache der Friedenslöhne beträgt. Sie entspricht der Geldentwertung und der allgemeinen Teuerung. Man darf auch nicht unberücksichtigt lassen, daß die Arbeitslöhne der Vorkriegszeit in Deutschland verhältnismäßig gering waren. Eine weitere Steigerung der Löhne würde das Bauen allerdings unmöglich machen, und ein Abbau bei Eintritt besserer Lebensverhältnisse würde die Bau-tätigkeit sehr beleben.

Vergleicht man aber die Entlohnung der geistigen Arbeiter, der Ingenieure, mit den Löhnen der Arbeiter, so wird man zur traurigen Erkenntnis kommen, daß sie im umgekehrten Verhältnis zu den Leistungen steht.

Ferner ist zu beachten, daß die früher übliche Differenzierung der Arbeitslöhne heute praktisch ausgeschaltet ist. Ein junger ungelernter Arbeiter bekommt fast denselben Stundenlohn wie ein alter, geübter und erprobter Handwerker, und die besondere Tüchtigkeit eines Arbeiters kann bei den bestehenden Tarifen im Baugewerbe nicht durch eine entsprechende Erhöhung des Arbeitslohnes Ausdruck finden. Wo dies hinführen würde, wenn nicht bald eine Aenderung eintritt, ist leicht abzusehen. Das Interesse des Einzelnen, durch eine besondere Schulung und durch Tüchtigkeit zu besonderen Leistungen befähigt zu werden, wird aufhören, und darunter würde die Qualität der Arbeit leiden.

Die Unmöglichkeit, wirtschaftlich zu bauen, ist ohne weiteres einzusehen, wenn man bedenkt, daß der Stundenlohn des jungen Erarbeiters nur um 10—20 Pfennig niedriger ist als der Stundenlohn eines alten Maurers, Schloßers oder Zimmermanns. Es wäre im Interesse der Allgemeinheit zu wünschen, daß die Arbeitnehmer eine Aenderung dieser unhaltbaren Verhältnisse selbst herbeiführen und dadurch zu einer Belebung der Bau-tätigkeit beitragen würden.

Bedeutende Ersparnisse könnten beim Bau von Wasserkraftanlagen und Schiffahrtskanälen durch eine rationelle wirtschaftliche Betriebsführung erzielt werden. Dies gilt sowohl für die Projektierung als auch für die Bauausführung. Sie läßt sich mit Erfolg bei kleinen und größeren Aufgaben einführen und wird zu einer rationelleren Bauwirtschaft führen, als sie vor dem Kriege üblich war. Eine Vergeudung von Arbeitskräften und Material könnte dadurch eingeschränkt oder ganz verhindert werden.

In den vorstehenden Ausführungen sind eine Reihe von Fragen gestreift worden, die uns immer beschäftigen, wenn wir uns bemühen, die Kosten einzelner Bauwerke und damit die Gesamtkosten zu verringern.

Die Frage, ob uns einzelne, zweifellos vorhandene Schwierigkeiten, veranlassen sollten, mit der Ausführung der großen Projekte zu warten, bis sich die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse klären, muß verneint werden.

Die Zeit ist der wichtige Faktor, der leicht übersehen wird, weil er sich nicht vorausbestimmen läßt. Veräuntes läßt sich manchmal nicht wieder gutmachen.

Siegrist & Co., Baugesellschaft m. b. H.
 Telefon 4908/4909. **Karlsruhe i. B.** Telegr.-Adr.: Siegristco.
 Hoch- Tief- und Eisenbetonbau.
 Spezialausführung von Bauarbeiten für
Wasserkraft-Anlagen.

Der direkte Bezug verbilligt das Bauen!
 Zement **TRASS** Kalk
 Trass-Zement
 liefert
Trass-Verwertungsstelle
 Karlsruhe i. B., Schliessfach 52

Neue Karlsruher Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Karlsruhe
 Telegramm-Adresse: Rheinfahrt. • Telefon 553 und 891

TRANSPORT	SPEDITION	LAGERUNG
Regulärer Güterdienst; von Rotterdam nach Mannheim, KARLSRUHE, Kehl/Strassburg, von Antwerpen nach Mannheim, KARLSRUHE, Kehl/Strassburg und vice-versa	Schnell-Verkehre: von Ruhrort, Düsseldorf, Köln nach Mannheim, KARLSRUHE, Kehl, Strassburg und vice-versa	Gemeinschaftlicher Dienst mit der Hamburg-Amerika-Linie zwischen Hamburg und dem Oberrhein
Billigste Uebernahme für Land- und Wassertransporte von und nach allen Plätzen des In- und Auslandes		Transport-Versicherung

Auskunft erteilt: **Neue Karlsruher Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Karlsruhe.**

Bei Abgabe von
Fabrik-Altmaterial
 als Eisen u. Gußschrot aller Art, Stahl, Guß u. Metallspänen, Metallen und Rückständen, Maschinen, Maschinenteilen
 Erbitten Angebot
H. David, 38 Karl-Wilhelmstraße 38, Karlsruhe
 Fernsprecher 2067.

JAKOB JOHANN
Holz- Spedition
 Umschlag
 Lagerung
 Versicherung, Zoll- und Transf.-Abfertigung.

Hauptniederlassung: **Karlsruhe-Rheinhafen Schiffahrt.**
 Fernsprecher 4916 (Priv. 3192)
 Telegr.: Holzspediteur Johann.

Zweigniederlassung: **Kehl-Rheinhafen**
 Büro: Hauptstrasse 57
 Fernsprecher 52 und 123.

KOCH & REIMERS Internationale Speditionen ::
 Leopoldstr. 18 Zweigniederlassung Karlsruhe Telefon 3115
 Stammhaus in Hamburg.

Niederlassungen:
 Frankfurt a. M. — Berlin — Leipzig — Lübeck — Stettin — Kristiania — Bergen.
 Vertreter an allen größeren Plätzen des Auslandes.

Import Export
Spedition — Lagerung — Versicherung.
 Spezialität:
 Transporte von und nach Skandinavien, Spanien, Portugal und Uebersee.
Sammelladungen.
 Auskunft wird für sämtliche Speditions-Angelegenheiten bereitwilligst erteilt.

Eisengießereien, Eisenkonstruktionswerk u. Maschinenfabrik
F. S. KUSTERMANN
 G. m. b. H.
München-O. 8, Rosenheimerstr. 120
 liefert
Schleusen und Wehransrüstungen
 bis zu den größten Abmessungen.
 Unter anderen zur Zeit in Auftrag:
 Walchenseekraftwerk, Innovalaufbauwerk, Iizkraftwerk, Amperwehr.

Die Erfahrungen, die man in Bayern diesbezüglich gemacht hat, sind sehr lehrreich. Vor dem Kriege gelang es den großzügigen und weit vorausschauenden Befürwortern des Walschenseeprojektes nicht, dessen Ausführung durchzusetzen. Damals hätte man mit nur 18 Millionen Mark das große Projekt durchführen können. Heute kosten schon die beim großen Wasserloch notwendigen Druckrohrleitungen 36 Millionen, und die Gesamtkosten werden mindestens eine Viertelmilliarde betragen.

Vielleicht war diese Erfahrung für Bayern mit ein Grund dafür, daß man sich dort zu der Ausführung der anderen großen Wasserkraftanlagen an der mittleren Nar und am Inn entschloß, die jetzt im Bau sind.

Dieses lehrreiche Beispiel spricht für sich, aber auch aus anderen Gründen sollte man nicht warten. Wir müssen arbeiten und produzieren, wir müssen ferner Arbeitsgelegenheiten für Arbeitslose schaffen und uns so rasch als möglich von den Einflüssen des zunehmenden Kohlenmangels befreien.

Wollen wir auf normale Geldverhältnisse warten, bis wir zahlenmäßig eine Verzinsung der Anlagekosten nachweisen können, so werden wir noch sehr lange

warten müssen, bis wir billigen Strom und billige Frachten bekommen würden, die zur Belebung von Industrie und Handel notwendig sind.

Wir dürfen uns durch die großen papierernen Anlagekosten nicht abschrecken lassen. Noch sprechen wir in den Kostenvoranschlägen schüchtern von Friedenspreisen. Die 390 Millionen Baukosten für den Rhein-Neckar-Donau-Kanal, die 180 Millionen für das Oberrheinprojekt und die 510 Millionen Mark für das Rhein-Main-Donau-Projekt müssen zehn- bis fünfzehnfach gerechnet werden. Die Milliarde ist eben auch hier an Stelle der Million die Einheit geworden, mit der man rechnen muß wie im Staatshaushalt. Nur durch rasche Entschlüsse werden wir an die Ausführung der großen Projekte für die Wasserkräfte und die Schifffahrtstände gelangen, und nur auf diesem Wege werden wir zu Verhältnissen kommen, die uns wieder frei machen.

Gerade weil es sich um so große Beträge handelt, wird es die Aufgabe der Technik sein, sparsam zu bauen und sparsam zu wirtschaften. Daß dies in mancher Beziehung möglich ist, sollte durch diese Zeilen angedeutet werden.

Die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee.

Die Karlsruher Schifffahrts- und Wasserkraftausstellung, über deren reichhaltige Ausgestaltung wir bereits ausführlich unterrichtet, birgt seit einigen Tagen auch eine Spezialausstellung der Pläne und Karten von dem Wettbewerb über die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee. Eine ganz große Abteilung mit einer Reihe von Kojen ist diesen Plänen und Karten zur Verfügung gestellt und es wird bei der großen Uebersichtlichkeit, mit der die Ausstellungsleitung gearbeitet hat, auch dem Laien möglich, einen tiefen Einblick in diese gerade für uns Badener so außerordentlich wichtigen Fragen zu gewinnen. In Längs- und Querschnitten, sowie in zahlreichen Draufsichten, namentlich der Uferstrecken und der verschiedenen Stauweisen von Basel bis in den Bodensee, wird hochinteressantes Material gezeigt; ferner sieht man geographische Karten mit den eingezeichneten Wasserläufen und dann im einzelnen noch besonders sorgfältig ausgearbeitet, die

wichtigsten Punkte der Regulierung, darunter den Rheinfluss bei Schaffhausen, dessen landschaftlich unübertrefflich schönes Bild im Interesse des Fremdenverkehrs natürlich gewahrt werden mußte. Ein Eingehen auf all die technischen Einzelheiten der verschiedenen Projekte ist in diesem Rahmen naturgemäß unmöglich, doch soll versucht werden, in kurzem einen Überblick über die hauptsächlichsten Arbeiten und die bei denselben zu Tage tretenden wesentlichsten Unterschiede zu geben:

Als Aufgabe war gestellt, Entwürfe für die Schiffbarmachung des Rheins von der Birs bei Basel bis in den Bodensee zu erhalten, bezw. einen Entwurf für die Schaffung einer Großschifffahrtsstraße, welche bis zu einer Wasserführung des Oberrheins von 2500 ehm/sec. einem Dampfer gestattet, mit einem Rahn im Anhang von 75 m größter Länge, 11 m größter Breite und 2 m größter Tiefe jederzeit zu Berg und zu Tal die Strecke zu befahren. Dabei sollten die bestehenden wichtigen Wasser-

Jakob Leonhard
Elektrotechnisches Installations-Geschäft
Rüppurrerstr. 90 • Telefon 4942
Elektrische
Licht- u. Kraftanlagen
Installationsmaterial
Maschinen u. Apparate

M. MARUM
Telegraph MARUM
Fernruf Nr. 7000-7002
G. M. B. H.
Eisengroßhandlung
Mannheim
Aus Vorrat
Neue nahtlose Siederöhren II. Wahl
In allen Abmessungen und Wandstärken für jeden Zweck.
Anfragen erbeten.



Adolf Pfeiffer
Tel. 4988 Karlsruhe Lammstr. 6
♦ ♦ ♦
Werkzeug - Maschinen
Werkzeuge, Hebezeuge
Transportgeräte.

DYCKERHOFF & WIDMANN A.-G.

HOCH- U. TIEFBAU
KARLSRUHE WASSERKRAFTANLAGEN STUTTGART

Carbolineum
Dachpappe
Teer- u. Asphaltprodukte
Bietet preiswürdig
Rheinische
Asphalt- u. Zementplattenfabrik G. m. b. H.
Karlsruhe-Hafen.

Wilhelm Reck, Karlsruhe i. B.
Fernsprecher 2271
Brunnenbauten Tiefbohrungen
Wasserversorgungen
Wasserhaltungen Gründungsarbeiten.

Belor- u. Mörbel-Mischmaschinen
für Hand- und Kraftbetrieb
Bauaufzugsanlagen
Baugrubenaufzüge
Motorbauwinden
Baugeräte
Mauersteinmaschinen
Schlackenbrecher
Schleif- und Polier-
maschinen
Zementwaren-
formen
Katalog A. G.
u. Beratung
kostenfrei.
Hermann Ulrich
Maschinenfabrik
Eßlingen a. N. 17.



RHENUS

Telegr.-Adr.: „Rhenus“

Transport - Gesellschaft m. b. H.

Basel, Mainz, Frankfurt a. M. • **MANNHEIM** • Köln u. Düsseldorf, Rotterdam

Spedition Sammelverkehr, Lagerung, Versicherung, Eilgüterverkehr; Schlepsschiffahrt von Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam und Mittelrhein nach allen Rheinhäfen bis Basel und umgekehrt, in Verbindung mit der **Schiffahrt**

Rheinschiffahrt A.-G. vormals Fendel und mit der Badischen Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport.

nungen, besonders die vorhandenen Wasserkraftwerke, möglichst geschont und die noch verfügbaren Wasserkrafte möglichst zweckmäßig und vollständig ausgenützt werden, die Schönheiten des Landschaftsbildes möglichst wenig beeinträchtigt, sowie genügende Fahrwasserbreite und ausreichende Ladeplätze samt Zufluchtsplätzen vorgesehen werden.

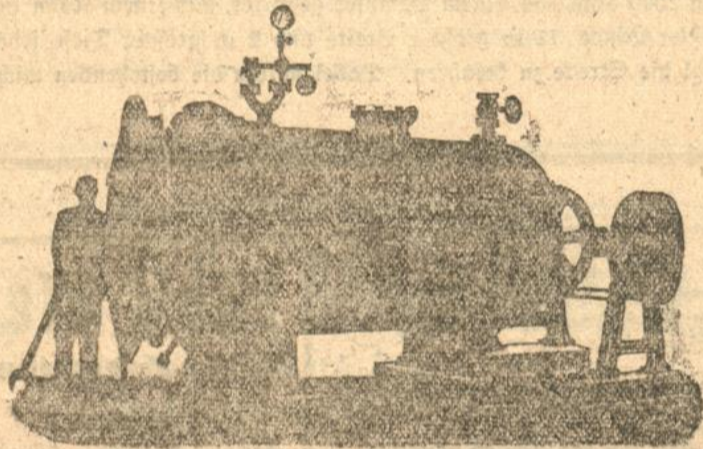
Das Preisgericht, welches zur Austragung des Wettbewerbes von den Regierungen eingesetzt worden ist, hat seinen Entschluß Mitte August gefaßt und von den 8 eingegangenen Bewerbungen dem Entwurf „Freier Rhein“ der Buß-Aktiengesellschaft in Basel, in Verbindung mit Grün & Bilfinger, A.-G. in Mannheim, den ersten Preis zuerkannt. Den zweiten Preis erhielt der Entwurf mit dem Kennwort „Flotte Fahrt“, als dessen Verfasser sich Grün & Bilfinger in Verbindung mit der Buß-Aktiengesellschaft in Basel nannten. Ein dritter Preis wurde dem Entwurfe Nr. 4 mit dem Kennwort „Viribus Unitis“ zuerkannt, welcher durch eine Reihe erster Schweizer Maschinenfabriken und Ingenieurbüros ausgearbeitet worden ist. Zum Ankauf empfohlen, aber leider nicht preisgekrönt, obwohl technisch entschieden dem Entwurf „Viribus Unitis“ überlegen, wurde der Entwurf „Von Fels zu Meer“, von dem gleichfalls die wesentlichsten Teile anschaulich auf der Ausstellung dargeboten sind.

Die einzelnen Entwürfe haben die gestellte Aufgabe, wie zu erwarten war, ziemlich verschieden gelöst. Wesentlich haben sich, sowohl was die Planbearbeitung,

als auch die allgemeinen Gesichtspunkte anbelangt, die beiden mit ersten Preisen bedachten Entwürfe „Freier Rhein“ und „Flotte Fahrt“ von den anderen Entwürfen ab. Die Länge der Vorhäfen, die Krümmungshalbmesser sind bei diesen beiden Entwürfen am besten dem geordneten Schiffsbetrieb angepaßt und die Kraftausnützung ist bei beiden möglichst weitgehend vorgenommen. Und doch zeigen sie in der Durchführung selbst außerordentlich interessante Verschiedenheiten. Obwohl beide Entwürfe für die Schiffsbarmachung durchweg das Mittel der Kanalisierung verwenden, d. h. das Wasser im Strombett stauen, unterscheiden sie sich vor allem in ihrem Grundgedanken, welcher durch die gewählten Kennworte „Freier Rhein“ und „Flotte Fahrt“ ja auch äußerlich deutlich gekennzeichnet ist. Der Entwurf „Freier Rhein“ hebt die Wasserausnützung hervor und läßt den Schiffsweg in der Hauptsache im offenen freien Rhein ohne die Mißbenützung der Werkanäle verlaufen, selbst wenn sich dadurch Schleusen und Wehre im Strom vermehren. Der Entwurf „Flotte Fahrt“ dagegen legt den Hauptnachdruck auf die Erzielung eines schlanken Schiffswegs mit flotter und sicherer Abwicklung des Schiffverkehrs und zieht zugleich als einziger Entwurf das ganze vorhandene Rheinstromgefälle vom Bodensee bis zur Einmündung der Birs bei Basel zur Kraftgewinnung heran. Die Anzahl der Schleusen ist zur Kürzung der Reisebauer möglichst beschränkt, der Kraftkanal vom Schiffahrtskanal aber nicht getrennt. Für die einzelnen Schleusenanlagen ist mitbestimmend, daß die Zufahrten zu den Schleusen günstig liegen, die Vorhäfen min-

J. Anderssen, Neckarsulm

Gegründet 1877 Schiffswerft und Kesselfabrik Gegründet 1877



Pompens, Säulen, eiserne Apparate und Behälter jeder Größe.
Schmiedearbeiten.

Eigenes Sägewerk. Lohnschnitt auf Voll- und Horizontalgatter.

MANNESMANNRÖHRENWERKE DÜSSELDORF



ROHRE
FÜR WASSERKRAFTANLAGEN.

Die internationale Speditionsfirma G. HELMINGER & C^{IE.}, KEHL am Rhein

empfiehlt ihre Dienste für
Bahn- u. Schiffsverfrachtungen | Sammelverkehr in beiden Richtungen
für Güter jeglicher Art. (Import und Export).
Sachgemäße Verzollungen — Rollfuhr — Versicherung — Inkassó
Lagerung mit Schiffs- und Gleisanschluss im Rheinhafen.

Hauptgeschäfte in STRASSBURG — BELFORT — PARIS

Filialen in: Bellegarde, Delle, Forbach, Lauterburg, Modane, Marseille, Mülhausen, Nancy, Pontarlier, Saargemünd, St. Ludwig, Weissenburg, Basel, Bâle, Genéve, Vallorbes, St. Gallen, Verrieres, Zürich, Bruchmühlbach, Saarbrücken, Türkismühle, Mainz, Winden, Kehl, Neuenburg a. Rh.

Maschinen-Fabrik Louis Nagel

Inh. G. LANG.

Telephon 382 Karlsruhe i. B. Telegramme: Maschinenfabrik Nagel.

Lokomotiv- u. Waggon-Hebezeuge
Lokomotiv-Bekohlungs-Anlagen
— mit automatischer Wiegevorrichtung —
Personen- und Lasten-Aufzüge
Transmissionen — Exhaustoren
Spänetransport- und
Entstaubungs-Anlagen
Holztrocken-Anlagen
Unterwindfeuerungen — Koksbrecher.

Moritz von Carnap

G. m. b. H.

Gegründet 1862

Karlsruhe-Rheinhafen

Zweigstellen: Mannheim, Kehl a. Rhein, Würzburg

Schiffahrt — Spedition — Lagerung

Spezialität:

Holzspedition

Sortierung — Vermessung — Zollabfertigung — Assokuranz — Kommission

Regelmäßiger Schiffsverkehr nach dem Mittel- und Niederrhein, nach Holland und Belgien

Große Lagerplätze in Karlsruhe-Rheinhafen und Kehl-Rheinhafen.

Transitlager in Karlsruhe-Rheinhafen.

bestens die doppelte Schiffslänge aufweisen und daß jeweils genügend Raum für die Anlage einer zweiten Schleuse vorhanden ist: lauter Grundsätze, welche bei den großen, im Programm vorgesehenen Schiffsgesäßen die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße wesentlich beeinflussen, bei den anderen Entwürfen merkwürdigerweise aber unberücksichtigt geblieben sind. Der Wunsch, dem zusammengelegten Schiffahrts- und Werkkanal Rechnung zu tragen und für die Schifffahrt und Kraftausnützung günstige Wassergeschwindigkeit zu erzielen, führt bei dem Entwurf „Flotte Fahrt“ zu dem eigenartigen Vorschlag eines Doppeltkanalprofils, dessen flacher Teil die Fahrinne bildet und dessen tiefe Rinne dem Kraftwasser gehört. Das gemeinsame Schifffahrts- und Kanalprofil bildet neben der nicht unbedeutenden Kostenersparnis den Vorteil, daß bei Bedarf, z. B. in Krümmungen und Kreuzungen, den Rähnen die ganze Wasserfläche des breiten Kanals zur Verfügung steht. Auch den Hasenanlagen und Anlegeplätzen ist bei dem Entwurf „Flotte Fahrt“ erhöhte Bedeutung zugemessen. Es wurde darauf gesehen, daß an möglichst vielen Stellen der Industrie, besonders der chemischen Industrie, zum Verbrauch des reichlich vorhandenen Nachstroms Gelegenheit zur Inbetriebung gegeben ist.

Das Preisgericht hat dem Standpunkt des Entwurfes „Freier Rhein“ trotz der höheren Baukosten beigegeben, jedoch zugegeben, daß in den allgemeinen Gesichtspunkten und in der Beurteilung einzelner technischer Fragen im Laufe der Zeit noch Wandlungen vor sich gehen können, sodaß für die Ausführung auch die anderen Vorschläge in Frage kommen werden. Geht man an Hand der in der Ausstellung gezeigten Karten und Pläne die Einzelheiten der verschiedenen Entwürfe durch, so wird man erstaunt sein über die ungemaine Mannigfaltigkeit, mit der unsere Ingenieurkunst verfahren hat, die enormen Schwierigkeiten des Projekts in durchführbarer Weise zu lösen. Eines der schwierigsten Kapitel war die Einteilung der Stauweisen, insbesondere in der Strecke zwischen Laufenburg und Eglisau, bei denen sich denn auch in den

verschiedenen Projekten die größten grundsätzlichen Abweichungen ergeben. Das verfügbare Gefälle wird in vier Projekten durch drei Gefällstufen und in zwei Projekten durch je vier Gefällstufen nutzbar gemacht. Auffallend ist, daß fast durchweg lange Strecken reguliert werden und auf die Kraftnutzung verzichtet wird. Es weist dies darauf hin, daß die Stauhöhen wegen der niederen Uferböschungen reduziert werden mußten. Einzig in den beiden Projekten „Freier Rhein“ und „Flotte Fahrt“ sind Regulierungen vermieden worden. Die Strecke zwischen Eglisau und Schaffhausen hat ebenfalls grundverschiedene Lösungen gebracht. Zwei Entwürfe „Viribus Unitis“ und „Freier Rhein“ verlegen die Stauweisen in die beiden Durchstiche bei Rheinau und beim Rheinfluss. Das Projekt „Flotte Fahrt“ verbindet die Schleuse von Altenburg mit dem Rheinfluss durch Anlage eines Kanals, welcher mit einem Aquädukt den Rhein überschneidet. Der Entwurf „Von Fels zu Meer“ verlegt den Zukunftskanal auf das linke Rheinufer, indem es einen Hangkanal vom Rheinfluss bis nach Elikon vorstreckt. Der Entwurf „Necesses Navigare“ sieht bei Rheinau einen Zufahrtstunnel vor. Zudem wird das Gefälle der beiden Gefällstufen Rheinfluss und Schaffhausen zusammengefaßt und durch einen Seitenkanal mit Untertunnelung des Lauferfeldes der Rheinfluss umgangen.

Bei Rheinflüssen haben die beiden Entwürfe „Freier Rhein“ und „Flotte Fahrt“, welche mit den ersten Preisen ausgezeichnet wurden, die Schwierigkeiten dadurch überwunden, daß sie die alte Anlage beseitigen und durch eine vollständig neue ersetzen wollen. Der Mehrgewinn an Kraft in der neuen Anlage gegenüber der alten beträgt durchschnittlich 40 000 PS. Zwei weitere Projekte verlängern den bestehenden Werkkanal auf dem badischen Ufer flussabwärts, während die übrigen zwei Projekte einen Schifffahrtskanal auf dem schweizerischen Ufer vom Wehr bis zur Brücke von Rheinflüssen legen und die rund 1500 m lange Strecke zwischen den beiden Brücken

August & Emil Nieten

Karlsruhe

Mannheim, Kehl a. Rh., Straßburg i. E., Frankfurt a. M., Würzburg, Bamberg, Duisburg-Ruhrort.
Verladestellen: Offenbach a. M., Aschaffenburg, Ochsenfurt a. M., Kitzingen a. M.

Besonderheit

Spedition

Holzspedition

Lagerung

Schifffahrt

Übernahme von See- und Flußtransporten
Umschlag in Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen.

Versicherung

Kommission

Vorzollung

Umschlag von Holz unter Garantie einer fachmännischen Ausführung.
Besonders geeignete Lagerplätze zur Einlagerung und Aufstapelung von Schnitt- und Rundholz.

Walder & Rank,

Baugesellschaft m. b. H.

vormals H. WALDER

Gegründet 1874

KARLSRUHE i. B.

Fernruf 43 u. 943

Altbekanntes

Spezialgeschäft für Industriebau

TECHNISCHES BUREAU

Wasserbauten Tiefbauten Eisenbetonbau

Planlegung und Ausführung.

Schenker & Co., Berlin

Zweigniederlassung:

Mannheim

Karlsruhe

Offenburg

Tel. 3764 u. 5023

Telegrammadresse: Schenker

übernehmen als Vertreter erster Rhein-
u. Uebersee-Schiffahrtsgesellschaften
Transporte jeder Art zu billigsten und
vorteilhaftesten Bedingungen.

Eigene Versicherungs-A.-G.

Sammelladungen von und nach allen Plätzen des In- u. Auslandes.

zum Teil ausbaggern und aussprennen und die Schnellen zum Teil durch eine zweite Schleusenanlage auf dem rechten Ufer überwinden wollen.

Bei der Darbietung der Pläne in der Ausstellung wurde darauf gesehen, durch möglichst günstige Gegenüberstellung die Verschiedenheiten der einzelnen Pläne sinnfällig vor Augen zu führen und auch die Zweckmäßigkeiten und Schönheiten derjenigen Entwürfe hervorzuheben, die von dem Preisgericht aus allgemeinen Gründen nicht mehr mit einer Auszeichnung bedacht werden konnten. Welch gewaltiges Kulturwerk die Schiffbarmachung des Oberrheins darstellt, geht nicht nur aus den Plänen und Karten hervor, sondern auch aus einer Zusammenstellung, die eine Uebersicht enthält über die bei dem Ausbau des Oberrheins an den einzelnen Stautufen zu gewinnenden Kraftleistungen. Es ist zu ersehen, daß am Rhein von Basel bis in den Bodensee eine 200 Tage vorhandene Leistung von 700 000 PS. gewonnen werden kann. Davon sind heute schon 175 000 PS. in den bestehenden Werken ausgenützt, es harren somit noch 525 000 PS. der Ausbeute. Die Gesamtleistung aller

Stufen zusammen in Kilowatt-Stunden ausgedrückt, ergibt bei voller theoretischer Ausnützung 3,7 Milliarden Kilowatt-Stunden, was einer Kohlenersparnis von fast 1 1/2 Millionen Tonnen jährlich entspricht. Davon sind praktisch vielleicht 3 Milliarden Kilowatt-Stunden ausnützlich, wovon heute schon 600 Millionen Kilowatt-Stunden benutzt werden. Zur Verfügung stünden somit bei vollem Ausbau noch ca. 2,4 Milliarden Kilowatt-Stunden.

Wenn auch diese Summe der gewonnenen Kräfte zwischen Deutschland und der Schweiz zu teilen ist, so zeigt doch die Menge der erzeugbaren Energie, wie begründet es ist, zugleich mit Erzeugung der Kräfte auch das Abgabebiet zu schaffen, d. h. die Schiffbarmachung nicht nur gleichzeitig mit dem Kraftausbau des Oberrheins vorzunehmen, sondern sie sogar der Kräfteerzeugung voranzugehen zu lassen, damit, wenn die Großkraftwerke in Betrieb kommen, die Großschiffahrtsstraße bereits den angeforderten gemischten und metallurgischen Industrien die nötige Abfuhr der Erzeugnisse sichert.

Für die Redaktion verantwortlich: Walter Schneider, Karlsruhe.

Internationale Spedition

A. Marowski & Cie., Metz

Filiale: Saarbrücken 3, Dudweilerhausee 113. — Telefon 2016.

Verzollung, Spedition, Lagerung, Assekuranz.

Zollfilialen in Forbach, Bouzonville, Saargemünd, Saarbrücken, Sierok, Türkismühle.

Wilhelm Kirschler, W. Wagner Nachf.

Herrenstrasse 8, Karlsruhe, Telefon 1479.

Bade- u. Klosettanlagen
Sanitäre Einrichtungen
Schornstein- u. Ventilations-Aufsätze
Lampen für Gas und Elektrisch.

Gas

Elektr.

Ed. Züblin & Cie., A.-G., Stuttgart.

Zweigniederlassungen: Duisburg, Kehl a. Rh.

Projektierung u. Ausführung von Beton- u. Eisenbetonbauten
im Hoch- und Tiefbau.

Eisenbetonpfeilergründungen; Brücken; Wasserbehälter; Industriebauten;
Erzbunkeranlagen.

Sonder-Abteilung: Eisenbeton-Schiffbau u. Schwimmdocks.

Neue Preisliste erschienen!

Adt-Isolierrohre und Zubehörtelle für Stark- und
Schwachstrom-Anlagen

In anerkannt bester Qualität ab Fabrik und ab Lager sofort lieferbar.

Gebrüder Adt A.-G., Ensheim b. Saarbrücken, Fabrik elektrotechnischer Isolier-Materialien.

Ingenieurbüro u. Havariekommissariat
Franz Noll, Mannheim

Inhaber: Ingenieur K. Th. Brunner

übernimmt Schadens- und Werttaxierungen an:
Dampfer, Kessel, Maschinen, Schiffen, Elevatoren, Bagger, Kranen, Automobilen

Ueberwachung von Neubauten und Reparaturen jeglicher Art.

Warenschäden • Probefahrten • Brandschäden.

GUSTAV GEORG BROMME
Feldbahnen-Industriebedarf

Gleise, Weichen, Drehscheiben, Platowagen, Muldenkipper, Lokomotiven, Bagger, Ersatzteile



MANNHEIM — U 6 II
Fernspr.-Anschluß Nr. 2043
Telegr.-Adresse: Flügel ad

Lager u. Reparaturwerkstatt
MANNHEIM-WALDHOF
Gerwigstraße

Badische Presse

Karlsruhe i. B.

Verbreitetste Zeitung Badens.

Große Akzidenz-Druckerei für Geschäfts- und Privat-Druckjachen.

Schnellste Herstellung von Massen-Auflagen in Rotationsdruck.

Modernste technische Einrichtung.

Tadellose Arbeit.