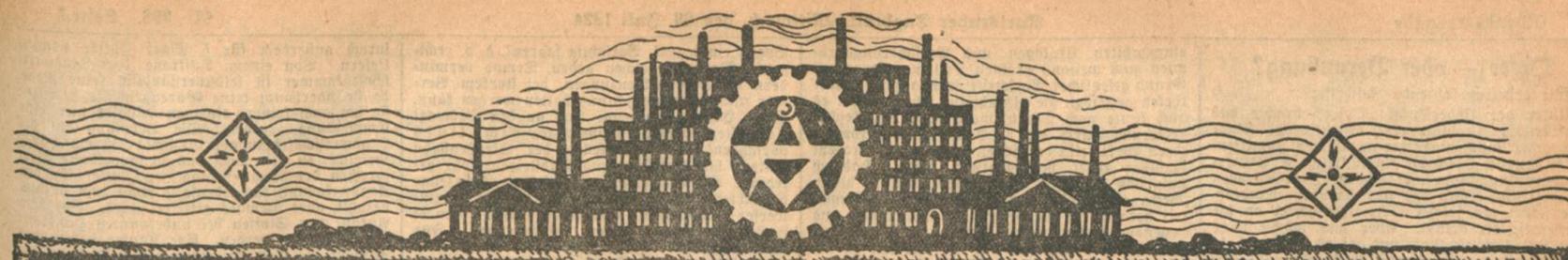


Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1924

298 (23.7.1924) Technik



TECHNIK

Der Ausbau des Oberrheins als Schifffahrtsweg und Kraftquelle.

Der Geschäftsführer des Rheinschiffahrtsverbands, Handelskammerinspektor Braun aus Konstanz, hat in den verschiedenen Bodenseeliteraturbüchern Vorträge gehalten, die durch ein reiches Bildmaterial — namentlich über die drei Projekte, mittels je zweier Schleusen, den Rheinfall zu umgehen — unterstützt wurden.

Daran erinnert, daß Lindau die Geburtsstätte des Rheinschiffahrtsverbandes ist, da anlässlich einer Tagung des bayerischen Kanalvereins im Jahre 1907 in dieser Stadt seine Gründung beschlossen wurde, erbatete Herr Dr. Braun Bericht über den Stand der sehr weitgehenden Vorarbeiten für den Ausbau der Rheinschiffahrt Straßburg—Basel—Konstanz—Friedrichshafen—Lindau—Bregenz als Kraftquelle und Großschiffahrtsweg, dem wir folgendes entnehmen:

Die Strecke Straßburg—Konstanz—Bodensee sollte als einheitliches Ganzes betrachtet werden, da die Ausbaurbeiten Basel—Schaffhausen—Bodensee gleichzeitig mit denjenigen von Straßburg bis Basel vorgenommen werden müssen. Es können jedoch zwei Hauptabschnitte unterschieden werden, nämlich:

Erstens Straßburg—Basel und zweitens Basel—Friedrichshafen—Lindau—Bregenz in Vorarlberg, wovon der letztere wieder in vier Unterabschnitte zerfällt und zwar: Birsfelden—Galsau, Galsau—Schaffhausen, Schaffhausen—Konstanz und Konstanz—Bregenz; der letzte Unterabschnitt stellt eigentlich das natürliche prächtige Wasserbeden des Bodensees dar und wird somit kaum irgendwelche Schwierigkeiten und Kosten verursachen. Fast das gleiche trifft auf die Strecke Schaffhausen—Lindau im Untersee vorbei — Konstanz — ja. Hier hat der breite, wasserreiche Fluß verhältnismäßig wenig Gefälle; er wird ja auch schon heute von den schmutzigen Schweizer Obersee-Dampfböten befahren.

Bezüglich der Rheinschiffahrt Straßburg—Basel handelt es sich um eine Streitfrage, ob nämlich die Kanalisierung oder die Regulierung des Stromes vorzuziehen sei. Zu diesen ist heute noch ein neues Projekt gekommen, nachdem jetzt die Franzosen Rheinanalger geworden sind, nämlich das der Herstellung eines langen Rheintal-Kanals von Straßburg bis nach Basel. Die Durchführung der Regulierung dieser Stromstrecke, die allein der Großschiffahrt die richtigen Entwicklungsmöglichkeiten bietet, und wegen der geringeren Transportkosten am wirtschaftlichsten ist, muß durchaus bevorzugt werden. — Die Kanalisierung, bei einer Ausnutzung der Wasserkräfte, welche die Schiffahrt schon größere Schwierigkeiten, bringt eine wesentliche Verlangsamung der Fahrt mit sich und ist teurer in der Herstellung. Bei den vielen noch vorliegenden besseren Wasserkräften ist ein dringendes Bedürfnis für den Ausbau der Kräfte zwischen Straßburg und Basel nicht anzuerkennen. Nachdem die Schweiz Stromregulierung verlangt, andererseits eine Barre vorhanden ist, so ist die Einigung auf Einbau nur einer Schleuse, auf die einzige Staustufe zu erwarten. Frankreich, das durch den unglücklichen Friedensschluß Rheinanalger wurde, möchte aber gern Straßburg zum Endhafen der Rheinschiffahrt machen.

Ganz zu verwerfen ist für Deutschland, namentlich seinen Süden und Osten, der französische Plan der Herstellung eines Rhein-Kanal, für den sich leider die Zentral-Kommission, soweit die 11,5 Kilometer lange Strecke Kembs—Hünningen bei Basel in Betracht kommt, ausgesprochen hat.

Die Ableitung von 800 bis 815 Kubikmeter Wasser in der Sekunde vom Rheinstrom in den geplanten Zentral-Kanal würde eine Verlegung des internationalen Rheinflusses auf französisches Hoheitsgebiet bedeuten.

Nachdem der Rhein hier bei Mittelwasser vielleicht 1200 Kubikmeter pro Sekunde führt, würde die oben erwähnte Ableitung nach dem Elsaß wohl zeitweise das ganz Strombett trocken legen.

Wegen den Rheinseltentanal sprechen eine ganze Reihe Gründe; der Widerstand gegen ihn ist nicht nur in Deutschland und in der Schweiz, bei der es sich um eine Lebensfrage handelt, ein sehr lebhafter, sondern er regt sich auch bereits mächtig in Holland, England und Italien. Der Kanal bis Kembs würde Recht eigentlich einen Sieg der Macht über das Recht bedeuten! — Hat doch die Schweiz in Basel bereits mit großem Kostenaufwand ausgedehnte Hafenanlagen ausgeführt (mit Verladebrücken und Portalkranen), in denen schon 1913 eine beträchtliche Anzahl von Schlepplagen landeten, wodurch gegen 200 000 Franken Transportenergieparis für das Jahr erzielt wurde. 1922 hatten die Wasser-Hafenanlagen einen

sehr respektablen Verkehr von 240 Rheinfähren und fast 118 000 Tonnen Umschlag zu bewältigen. — Das ist umso bemerkenswerter als dieser Verkehr erzielt worden ist ohne Regulierung der erwähnten Rheinstrecke, die früher wegen verhältnismäßig großen Gefällen, wegen ständiger Kiesverwerfung und der schon erwähnten Barre als unbefahrbar für Schlepplüge gegolten hatte. Die Bateiler haben dieses Kunststück mit Hilfe unserer hochentwickelten Maschinenteknik fertiggebracht, während ein Bodenseeperionendampfer heute seine Kurzfahrten mit einem Aufwand von vielleicht 100 bis 200 Pferdekraften leisten kann, erfüllen die Schweizer Rheinschiffahrtsmächte Schlepplüger von großer Maschinentärke, beispielsweise entwickelt der ganz moderne Dampfer „Bern“ über 1650 Pferdekraft und dürfte damit der leistungsfähigste Flußdampfer der ganzen Welt sein. Diesen starken Maschinen gelang es mit Leichtigkeit, die Strömung des Rheins zu überwinden und ihre Schlepplüge nach Basel heraufzubringen, das immerhin schon 246 Meter über dem Meere liegt und gegenüber Rehl einen Höhenunterschied von 110 Metern aufweist.

Es kann erwartet werden, daß es schließlich doch den Einsparungen der übrigen Rheinschiffahrt treibenden Staaten gelingt, Frankreich von seinem Plane der Erbauung des Rheinkanals abzubringen. Diese „Grand Canal d'Alsace“ würde nebenbei bemerkt eine Riesengefahr für das Oberrheinfeld bedeuten, denn er brächte Hebung des Grundwasserstandes und bei Dammbrech die Möglichkeit ungeheurer Überschwemmungen mit sich. — Straßburg soll auch nicht Endhafen werden.

Die Ditschweiz hat ein lebhaftes Interesse daran, daß der Rhein bis Schaffhausen, Baden, daß er bis Konstanz, und Württemberg und Bayern, daß er bis Friedrichshafen bezw. Lindau für die Großschiffahrt mit 1200-Tonnen-Fähren ausgebaut wird.

Hier sei an einige beherzigenswerte Worte erinnert, die Herr Oberbürgermeister Siebert von Lindau kürzlich im „Bunde für Geistesarbeit“ gesprochen hat, und die auch für Friedrichshafen und Bregenz die gleiche Bedeutung besitzen: „Das Problem enthält die wichtigste Zukunftsfrage für die Bodenseestädte, Lindau würde der Endpunkt der Rheinschiffahrt und damit ein Hauptumschlagplatz werden. Letztere Eigenschaft bringt erfahrungsgemäß Größe und Wohlstand für ein Gemeinwesen mit sich. Die 40 Kilometer Wasserlinie von Konstanz nach Lindau oder Bregenz spielen tatsächlich keine Rolle. Die Bodenseestädte würden aber nicht nur Endpunkte der Großschiffahrt, sondern auch Einfallstore für den wirtschaftlichen Segen werden, der sich von hier aus über Süd-Württemberg, das Allgäu, Augsburg, München und ganz Südbayern und Vorarlberg ergießen würde.“

Dem schwäbischen Meere geht es jetzt in bezug auf Schiffahrt ähnlich wie dem alten, von Freiherrn von Bachmann, dem Maschinenbau-Ingenieur gebauten Ludwigs-Donau-Main-Kanal: Der Transit auf beiden Wasserstraßen trägt den Charakter eines Lokalbahnverkehrs, weil eine zwischenliegende Flußstrecke nicht genügend ausgebaut ist. Würde aber in unserem Falle die kurze Strecke von Basel bis Schaffhausen entsprechend reguliert werden, so bekäme die Bodenseestädte gewissermaßen den Rang von schiffahrtstechnischen Zentralbahnhöfen für Süddeutschland und Österreich mit nahezu unbegrenzten Zukunftsmöglichkeiten.

Bezüglich des Ausbaues der Stromstrecke Basel—Konstanz ist zu sagen, daß wir heute noch ein endgültiges Projekt und einen zureichenden Kostenschätzungen besitzen, auch ein wirtschaftliches Gutachten und den Entwurf für die Regulierung der Bodenseewasserstände zum Abschluß bringen können.

Die Arbeiten für die Stromstrecke Birsfelden—Galsau hat Baden übernommen, diejenigen für Galsau—Schaffhausen hat im Auftrage des St. Galler Verbandes ein Schweizer Konjortium, bestehend aus Dr. Ing. Vertigier, Zürich und A. G. Buh-Basel übertragen erhalten. Die Kosten hierfür sind aufgebracht. — Die badische Wasser- und Straßbauverwaltung in Karlsruhe hat die Entwurfsarbeiten Birsfelden—Galsau um, übernommen, während das Eidgenössische Wasserwirtschaftsamt in Bern die sonstigen Projektierungsarbeiten für die Strecke Schaffhausen—Konstanz und die Bodensee-Abflußregulierung auf Kosten der Schweiz erledigt. — Der großen Unterstützung der Bestrebungen zur Förderung des Oberrheinausbaues durch die badische und Schweizer Regierung ist volle Anerkennung auszusprechen.

Es erübrigt sich, auf die zwischen Basel und Konstanz herzustellenden Kraftwerke etwas näher einzugehen, von denen verschiedene schon im Betrieb sind, während die Werke Nebereschmörtal, Dogern und Neidingen bald gebaut werden, nachdem die Konzessionserteilung jetzt erfolgt. — Eine Streitfrage über die Konzession hat sich infolgedessen gebildet, ob nämlich für Kraft-

werke der staatswirtschaftliche oder der privatwirtschaftliche Betrieb und Bau am zweckmäßigsten sei. Es hat sich in den großen westlichen Demokratien: Frankreich, England, Amerika gezeigt, daß die wünschenswerte Beteiligung des Privatkapitals am Bau und Betrieb der Kraftwerke keine große ist, wenn sich die Staaten und damit die Berufspolitiker einen zu großen Einfluß sichern wollen. — In unserem Falle zweifeln wir nicht, daß sich bald genügend Privatkapital findet, da zu berücksichtigen ist, daß die Oberrheinkraftwerke die billigsten Wasserkräfte Mitteleuropas darstellen: Die Selbstkosten für die Kilowattstunde werden nämlich — nach der Berechnung des verdienten Bauzins Altmayer-Karlsruhe — nur etwa 0,95 Pfennige betragen, während man im allgemeinen hydroelektrische Energie, wenn sie dreimal so teuer ist, noch als günstig betrachtet.

Der Rhein hat vom Bodensee bis Basel ein Gefälle von 148 Metern (Untersee 394, Neuhäuser oberhalb des Falles 380, unterhalb 360 Meter, Marenmündung 315, Sickingen ca. 290, Basel 246 Meter über dem Meere). — Es werden am Oberrhein jetzt schon gewonnen 208 000 PS, sind die Rheinkraftwerke ausgebaut, so können noch weitere 579 700 Pferdekraften verwertet werden, zusammen also über 787 000, außerdem wird dann die Herstellung des Schifffahrtsweges keine besonderen Schwierigkeiten mehr bereiten. Wäre bisher bei einem Vollausbau mit 200 000 Pferdekraften das Wasserkraftwerk Europas gewesen, so rückt nach Vollendung der Kraftwerke der Oberrhein an die erste Stelle in unserem Weltteil.

Es liegt hier wahrlich eine Krone und ein Abbelungen-Goldstück in unserem schönen grünen Rhein. Hoffen wir, daß der Schatz bald gehoben wird zum Segen der Uferstaaten und des germanischen Vaterlandes! — Außer den genannten Werken müßte am Oberrhein schließlich noch das Kraftwerk Rheinfelden umgebaut und die Staustufen Koblenz bei der Marenmündung, Waldshut und Ellikon neu erstellt werden. Kraftwerk III dürfte inzwischen der altrenommierten Firma Fischer & Wöhler in der Schweiz, Lindau und Ravensburg übertragen sein. Zur Förderung aller dieser volkswirtschaftlich so wichtigen Arbeiten ist die Bildung einer engen aber großzügig vorgehenden Interessengemeinschaft notwendig.

In ähnlicher Weise wird jetzt eifrig an der Donau-Main- sowie an der Neckar-Rhein-Wasserstraße weitergearbeitet (am Donau-Kanal arbeiten in der schlimmsten Inflationsperiode gegen 3000 Mann), wenn auch, wie wir hören, wegen der übertriebenen Höhe des Bankzinsfußes die Werke am Main und am Neckar teilweise ins Stocken geraten sein sollen. — Auf diesem Wege der produktiven Arbeit, der gerne geleisteten produktiven Mehrarbeit läßt sich der volle Wiederaufbau des zerrütteten Wirtschaftslebens in Deutschland und in der Schweiz sowie in Deutsch-Österreich ermöglichen, so kann unser germanisches Volkstamm von 85 Millionen Köpfen im friedlichen Wirtschaftskampfe der ihm gebührende Platz unter den Völkern der Erde gesichert werden.

Es mag noch kurz angefügt werden, daß die Franzosen die Schweiz mit einer Wasserbindung über Marjeille, Genf und den Rhône-Rhein-Kanal bis Basel fesseln wollen. Dieser Weg hat aber für Basel und Süddeutschland gar keine Bedeutung, denn das Mittelmeer ist nur eine verkehrsschwache Binnensee. Außerdem hat die Rhône nicht die Wassermasse des Rheins, aber ein stärkeres Gefälle, so daß die Schiffahrt von Marjeille bis Genf auf Schwierigkeiten stößt und nur mit den scharfgelassenen „Glabiateur-Dampfschiffen“ betrieben werden kann. Endlich ist der Rhône-Rhein-Kanal, den die Franzosen sperren könnten, verakt und kann durchaus nicht das leisten, was die Oberrheinschiffahrt mit ihren mächtigen 1200-Tonnen-Schiffen bewältigen wird. Ein solches großes Schiff faßt nämlich die Ladung von zwei vollen Güterzügen größten Kalibers mit je 60 Eisenbahnwaggons!

Dies, verehrter Leser, ist eine „großdeutsche Frage“, die Schweiz, auch Holland und Deutsch-Österreich waren von je ärmer an Urprodukten industriellen Charakters; Deutschland hat infolge eines unglücklichen Friedensschlusses, der durch aus nicht seiner damaligen wirklichen Stärke entsprach, die Eisen- und Kohlenwerke der Saar und der Oberrheinschiffahrt fast ganz verloren. Wir besitzen an wirtschaftlichen Werten, nachdem unser Kapitalvermögen durch die Inflation zerstört wurde, fast nur noch die Arbeitskraft unseres Volkes und den Geist unserer Ingenieure, Chemiker und Kaufleute. Hier aber hat Großdeutschland in seinem gleichgerichtetem Rhein nicht nur eine große Schifffahrtstrasse, sondern auch noch in erheblicher Uferkräfte oder Bodenschätze.

Möge es uns gelingen, sie zu heben!

Werft — Reederei — Hafen.

Die Zeitschrift „Werft — Reederei — Hafen“ Verlag Julius Springer, Berlin W. 9, Vinfstr. 23/24, Herausgeber Dr. Ing. Foerster, Hamburg, hat als Heft 12 des 5. Jahrgangs am 22. 6. 24 ein Sonderheft über Motorschiffahrt und Motoren erscheinen lassen. Die Einleitung dazu hat Dr. Foerster selbst geschrieben, der sich in der Schifffahrtsliteratur des In- und Auslandes durch seine zahlreichen, meist wissenschaftlichen Veröffentlichungen einen bedeutenden Ruf erworben hat. Sie sind in Zeitschriften als Abhandlungen, wie auch als Bücher erschienen.

Es wird in diesem Sonderheft darauf hingewiesen, daß uns Motorschiffe auf allen Verkehrsstraßen der Weltmeere begegnen. Jetzt schon könne ohne weiteres behauptet werden, daß sich der Motor im Frachtschiffsbetrieb auf dem Wege zum Siege über die Dampfbohlenmaschine befindet. Bei Passagierschiffen und bei Frachtschiffen höherer Fahrleistung sei noch die Dampfturbine mit Heizkesseln an Stelle der bisher üblichen Kohleöfen in scharfem Wettbewerb mit dem Motor.

Wie weit größere Versuche in der Kriegsmarine mit Motorschiffen an Stelle von Turbinenschiffen mit Erfolg durchgeführt worden sind, entzieht sich noch der allgemeinen Kenntnis. Jedenfalls sind weder große Linienfahrzeuge, noch Linienkreuzer mit Motorantrieb in Dienst. Dr. Foerster führt aus, von welcher Bedeutung im Motorschiffbau die Fachliteratur sei und daß dem Ausland 2 besondere Fachzeitschriften, eine englische und eine amerikanische, zur Verfügung stehen. Solche Zeitschriften seien aber heute für Deutschland wirtschaftlich schwer durchzuführen. Deshalb habe sich die Zeitschrift „Werft — Reederei — Hafen“ entschlossen, neben ihren früheren Veröffentlichungen auf diesem Gebiet ein nur der Motorschiffahrt und den Motoren gewidmetes Sonderheft herauszugeben. Außerdem soll seit dem 7. Juli in der genannten Zeitschrift ein dieses Thema behandelnder Hauptteil unter dem Titel „Das Motorschiff“ erscheinen. Für die Mitarbeit sind unsere ersten Fachmänner gewonnen worden, u. a. der Karlsruhe'her Professor Diploming. A. v. Sanden.

Das Heft ist, wie es nicht anders bei dieser ersten und größten Marinezeitschrift Deutschlands zu erwarten war, glänzend ausgestattet, sowohl was den Inhalt, als auch was die Form betrifft.

Von den zahlreichen, durch Lichtbilder, Abbildungen, Skizzen und Tafeln vorzüglich unterstützten Abhandlungen sei der Artikel des Professors v. Sanden, Karlsruhe, über graphischen Rentabilitätsvergleich für Frachtschiffe hervorzuheben, ein Gebiet, das an Bedeutung immer mehr zunimmt. Ein anderer Aufsatz führt die neuen Delmotorschiffsanlagen und Delmotoren der Fried. Krupp Germania-Werft A.-G., Kiel-Gaarden, vor. Man hat durch die U-Boots-Erfahrungen unterstützt, gerade auch in Deutschland seit dem Krieg außerordentliche Fortschritte im Delmotorschiffbau gemacht. Einige der neuesten derartigen Anlagen, sowie die besonderen Konstruktionsmerkmale der neuen Zweitaktmaschinen der Germania-Werft werden beschrieben. Von ganz allgemeinem Interesse ist der Aufsatz „Del — ein wirtschaftlicher und politischer Machtfaktor“. Sehr klare Skizzen sind ihm beigegeben, aus denen die geographische Verbreitung der Delseher und die Arbeitsgebiete der Deltrakte zu ersehen sind. Die außerordentlich weltwirtschaftliche und weltpolitische Bedeutung der Delfrage und ihr Zusammenhang mit der Seeschiffahrt sind übersichtlich erläutert.

Die Vieraktmaschine mit Frischluftschleife wird vom Direktor der deutschen Werft, Hamburg, Dr. Scholz, besprochen, während Dr. Niehm von dem M. A. R.-Werk Augsburg, die doppelwirkende Zweitakt-Schiffsplattmaschine behandelt. Die Konstruktion der Gebr. Sulzer Ludwigschiffbau a. Rh. führt ein Artikel vor, der die Zweitaktmaschinen des Motortankschiffs „Phoebus“ beschreibt, das für die deutsch-amerikanische Petroleumgesellschaft Hamburg bestimmt ist. Den neuen Deutscher Kompressorlösch-Schiffsdieselmotor, Schiffsdieselmotor- und Vulkantriebwerke, sowie Schiffsdieselmotoren und Apparate für Motorschiffe behandeln weitere Veröffentlichungen dieser Sondernummer, die sich durch Reichhaltigkeit und Güte ihrer vorzüglich illustrierten Artikel auszeichnen. Auch das Sonderheft enthält, wie sämtliche übrigen Hefte Besprechungen über Fachliteratur, Zeitschriften, sowie Mitteilungen der Werften und Maschinenfabriken, der Schiffahrt und der Industrie. Ebenso wie den anderen Heften der Zeitschrift sind auch diesem die Abhandlungen des Handelschiffsnormenausschusses mit Normenblättern beigegeben.

Zum Schluß sei betont, daß die unter Leitung Dr. Foersters stehende Zeitschrift durch ihre wissenschaftliche Gelehrtheit, durch ihre ausgezeichnete Ausstattung an den englischen „Engineering“ erinnernd, und nicht nur bei uns, sondern auch in den Schifffahrtskreisen des Auslandes sich den besten Namen verschafft hat.

Hans Herrmann.

Opfer — oder Beraubung?

Wir erhalten folgende Zuschrift: Unter der Überschrift „Opfer“ brachte das Karlsruher Tagblatt eine erschütternde Klage aus dem Munde einer der unglücklichsten Familien...

eingezahlten Einlagen und Versicherungsprämien zum weitaus größten Teil, und zwar auf Grund gesetzlicher Vorschriften, in städtischen Hypotheken angelegt, die als absolut sicher galten...

Aus dem Stadtkreise Vom Straßenverkehr

Man schreibt uns: Unsere Landeshauptstadt, die einstmals als ruhige, beinahe steife Deament- und Garnisonstadt bekannt war, hat sich gerade in den letzten Jahren mehr und mehr zu einer betriebsreichen Handels- und Industriestadt entwickelt...

Bogen einbiegen! Vorsichtig fahren!, d. h. rechtzeitig Warnungszeichen geben, Tempo vermindern an Straßenkreuzungen, bei starkem Verkehr usw., so daß rasch angehalten werden kann...

Einreise der Palz. Für die Einreise in die Palz gelten folgende Bestimmungen der französischen Besatzungsmacht: Zur Ausstellung der Einreisebewilligung sind ein deutscher Reisepaß, eine Aufenthaltserlaubnis der Behörde des Wohnortes des Antragstellers und 2 Passbilder nötig...

Antrag auf Senkung der Zuckerteuer. Gegen die Zuckerteuer, die jetzt mehr als 50 Prozent des Fabrikpreises beträgt und gegen die Beweiskraft der Zuckerteuer ist der Verein der Deutschen Zuckerrübenzüchter beim Reichsfinanzministerium vorstellig geworden...

Zuschüsse zu Vergütungen für nebenberufliche Dienste. Von zuständiger Seite wird uns mitgeteilt: Die bad. Regierung hatte i. Zt. gegen die Weigerung des Reichsfinanzministers, den Gemeinden auch zu den Vergütungen für die nebenberuflichen Dienste Beihilfeschüsse aus Reichsmitteln zu gewähren...

sprach außerdem für 5 Mark Futter nachzuliefern. Von einem Auftrage der Landwirtschaftskammer ist selbstverständlich keine Rede, da sie überhaupt keine Warengeschäfte betreibt...

Brand. Vergangene Nacht kurz vor 12 Uhr brach auf bis jetzt noch unangefährte Weise in einem Raume des 3. Stockwerks des neuerstellten Bürogebäudes der Marmeladen- und Konervenfabrik Koch & Co. in der Baumwallallee Feuer aus...

Standesbuchauszüge. Sterbefall. 22. Juli: Karoline Döring, Fabrikarbeiterin, alt 19 Jahre.

Vom Wetter

Wetternachrichten des badischen Landeswetterwarte Karlsruhe. Mittwoch, den 23. Juli 1924. Das französische Tiefdruckgebiet ist nach Nord- und Mitteldeutschland gezogen und hat im ganzen Lande weite, zum Teil starke Regenfälle gebracht...

Briefkasten

G. S. in B. Wenn Sie sich beim Verkauf Ihres Gutes u. a. die jährliche Verleugung eines lebenden Schmelzes von 200 Pfund vorbehalten haben, so bedeutet das nicht, daß Ihnen ein Schmelz im genannten Gewicht von 200 Pfund zu liefern ist...

Vor dem Sturm.

Roman von Hans Schulze. (Nachdruck verboten.) In wachsender Unruhe trat Axel wieder in den sonnenheißen Mittag hinaus, erstand in dem Rausch des Bayerischen Platzes ein halbes Dutzend Zeitungen und bestellte sich in der Garage sein Auto nach der Bogenstraße...

sen Blätter an, daß in der sechsten Nachmittagsstunde die Antwort Rußlands auf das Berliner Ultimatum, das heißt die letzte Entscheidung, zu erwarten war. Und damit war auch ihm das Urteil gesprochen, war er nur noch ein Mädchen in dem ungeheuren Organismus, der ganz Deutschland mit dem ersten Trommelwirbel der Kriegserklärung in ein einziges gewaltiges Heerlager verwandelte...

dich bereit. In einer Viertelstunde hole ich dich! Er hörte, wie sie antwortete, doch ihre Stimme ergrifferte im Summen des Apparates wie in weiter Ferne. Und dann sprach sie plötzlich wieder ganz klar und deutlich, daß ihm jedes einzelne Wort tief in die Seele drang...

einzigem Blick den knappen Text der Mobilisierungsbefehle. Seine Majestät der Kaiser und Königin hat die Mobilisierung der gesamten deutschen Streitkräfte befohlen. Als erster Mobilisierungstag gilt Sonntag, der 2. August. Als erster Mobilisierungstag gilt Sonntag, der 2. August. Mit blauen Lippen sprach er die inhaltschweren Worte nach, zwei, dreimal vor sich hin...

Neu hinzutretende Abonnenten erhalten auf Verlangen den Anfang des Romans nachgeliefert