Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Tagblatt. 1843-1937
1925

322 (15.7.1925) Technik

Visual Library

TECHNIK

Die Verwendung von Höchstdruckdampf.

Von
Karl Brand.

M.F. Es ist noch gar nicht so lange her, daß man einen Dampfdruck von 16 Atmosphären für ziemlich hoch hielt, und bei den weitaus meisten im Betrieb befindlichen Dampfanlagen wird dieser Druck kaum erreicht. Nun hat aber das theoretische Studium ergeben, daß es wirtschaftlicher ist, höhere Dampfdrucke zu erzeugen, und so ist man denn zunächst auf dem Papier zu dreißig, dann sechzig und schließlich zu hundert Atmosphären Druck übergegangen. Drucke von hundert Atmosphären lassen sich heute sicher beherrschen, und zwar sowohl in den Kesseln, als auch in eigens dafür gebauten Höchstdruckturbinen. Solche Turbinen kann man z. B. einer bisherigen Dampfkraftanlage vorschalten, man läßt dann den Dampf aus der Höchstdruckturbine mit einem Druck austreten, der gleich dem Dampfdruck ist, wie man ihn für die bisherige Anlage erzeugt hatte, und speist diese dann mit dem Abdampf.

Aus einer englischen Patentschrift ist nun zu ersehen, daß man mit dem Dampfdruck noch höher gehen will als hundert Atmosphären, wiewohl man Maschinen mit einem höheren Druck nicht betreiben kann. Der Erfinder, Dr. Benson — übrigens kein Engländer, wie man nach dem Namen annehmen sollte, sondern ein Tschechoslowake — will das Kesselwasser unter einem Druck, der höher liegt, als der kritische Druck, d. h. höher als 224,2 Atmosphären, auf eine höhere als die kritische Temperatur, d. h. höher als 374 Grad, erwärmen. Während man unter Höchstdruckdampf solchen von mehr als 25 bis 30 Atmosphären versteht, kann man bei diesem Druck also wohl vom Allerhöchstdruckdampf sprechen.

Dabei treten nun ganz merkwürdige Erscheinungen auf. Es ist ja bekannt, daß siedendes Wasser durch Wärmezufuhr nicht mehr höher erwärmt werden kann, sondern daß die weitere Wärme dazu benutzt wird, das Wasser in Dampf zu verwandeln, und zwar in Dampf, der auch nicht wärmer ist, als das siedende Wasser. Die weiter zugeführte Wärme äußert sich also nicht in einer Temperaturerhöhung des Wassers und des Dampfes, sondern in der Umwandlung des flüssigen Zustandes in den Dampfzustand. Dazu gehört bei Atmosphärendruck etwa die 5,4fache Wärmemenge, die man zur Erwärmung des Wassers von 0 Grad auf 100 Grad braucht. Diese Wärme, die nötig ist, um das Wasser in Dampf zu verwandeln, nennt man die Verdampfungswärme, und, da man sie am Thermometer nicht sehen kann, auch die verborgene (latente) Wärme.

Je höher man nun den Druck steigert, bei dem man die Verdampfung vornimmt, desto weniger Verdampfungswärme braucht man, um das Wasser in Dampf zu verwandeln. Beim kritischen Druck, der, wie wir oben gesehen haben, bei 224,2 Atmosphären liegt, braucht man überhaupt keine Verdampfungswärme mehr, sondern bei einer Steigerung der Temperatur über die kritische Temperatur hinaus, also über 374 Grad, geht die gesamte Wassermenge unmittelbar in Dampf über, in Dampf freilich, der bei dem herrschenden Druck auch keinen wesentlich größeren Raum einnimmt, als vorher das Wasser, und der auch nicht wesentlich anders aussieht als Wasser.

Da es nun keine Maschinen gibt, in denen man so hoch gespannten Dampf ausnutzen kann, entspannt ihn der Erfinder nach seiner Erzeugung auf etwa 100 Atmosphären. Dabei würde sich aber aus dem Dampf Wasser niederschlagen. Damit dies nicht geschieht, wird dem Dampf bei seiner Entspannung Wärme zugeführt und er wird dann mit einer Temperatur von 425 Grad verwendet.

Eine Bensonanlage ist in Rugby in England gebaut und erprobt worden. Der Kessel dieser Anlage besteht aus fünf parallel geschalteten Rohrschlangen von 2,3 Zentimeter lichter Weite, durch die das Wasser mit einer Geschwindigkeit von 0,8 bis 2,5 Meter in der Sekunde hindurchgepreßt wird, d. h. außerordentlich schnell. Der Kessel enthält nur 226 Liter Wasser, also sehr wenig. Die weitere Wärmezufuhr bei der Entspannung auf 100 Atmosphären geschieht in der Verlängerung der den Kessel bildenden Rohre, die lediglich durch eine Verengung vom eigentlichen Kessel getrennt ist.

Zurzeit bauen die Siemens-Schuckert-Werke, die die Geschäfte der Benson-Patentverwertungsgesellschaft führen, an der sie zur Hälfte beteiligt sind, eine verbesserte Bensonanlage, bei der der aus der Turbine für 100 Atmosphären austretende Dampf mit 12 Atmosphären in die Niederdruckturbine eingeführt wird. Die beiden Turbinen treiben zwei Dynamos von je 1000 Kilowatt Leistung. Man darf auf das Ergebnis dieser Versuche gespannt sein, namentlich in der Richtung, ob es gelingt, die Dampferzeugung dem oft plötzlich schwankenden Bedarf anzupassen. Beim Bensonkessel ist ja die Wassermenge und damit sein Wärmeinhalt so außerordentlich gering, daß man dem Dampfbedarf durch Regelung der Feuerung folgen muß, aber nicht wie beim gewöhnlichen Kessel bei plötzlicher Dampfbedarfssteigerung aus dem Wärmeinhalt des Kessels einige Zeit zehren oder bei Verminderung des Bedarfs Wärme in einem solchen Kessel in beträchtlicher Menge speichern kann.

*

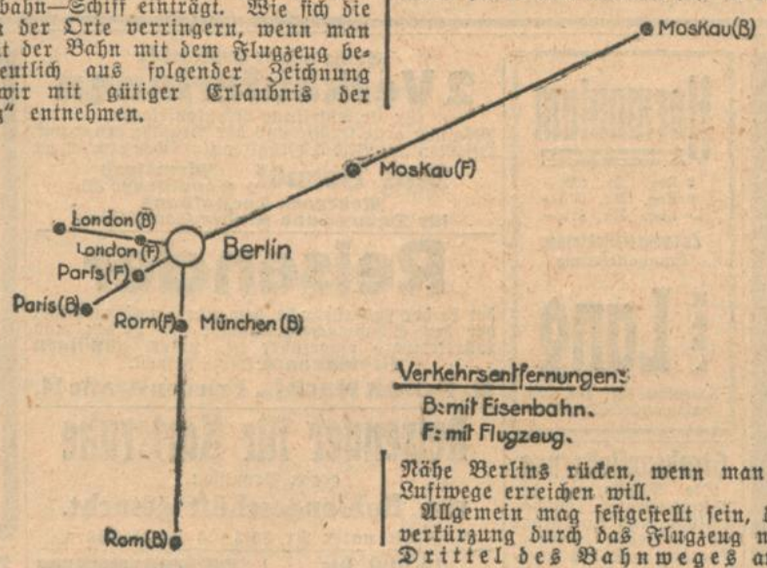
Die Wirtschaftlichkeit des Allerhöchstdruckdampfes ist besonders für die chemische Industrie erheblich, weil man bei ihr Kraft- und Wärmewirtschaft mit einander besonders vorteilhaft verbinden kann. Dieser Hochdruckdampf stellt nun aber früher nicht gekannte Anforderungen an den Kesselbaustoff und an den Zusammenbau der Kesselteile. Legierte Baustoffe eignen sich besser als das behördlich vorgeschriebene weiche Flußeisen, sofern man ihre Zusammensetzung entsprechend wählt. Genietete Kessel sind dem hohen Druck nicht gewachsen, da das Biegen der Bleche das Altern und Rekristallisieren des Flußeisens fördert, und da über eine gewisse Blechdicke hinaus eine Nietung nicht mehr ausführbar ist. Auch geschweißte Kessel verbiegen sich, weil nur gewisse weiche Stahlsorten schweißbar sind, weil für die Stärke der zu schweißenden Bleche eine gewisse obere Grenze besteht und weil die Schweißung in ihrer Zuverlässigkeit von der Gewissenhaftigkeit des Schweißers abhängig ist. Demnach kommen für die Hochdruckkessel hauptsächlich die nahtlosen, auf Walzwerken gewalzten oder auf Ziehpressen über einen Dorn gezogenen Trommeln in Betracht; jedoch sind dabei auch Grenzen durch die beschränkte Länge der erzeugbaren Trommeln gezogen. Von diesen Beschränkungen ist ein von der Friedrich Krupp A.-G. ausgebildetes Schmiedeverfahren frei, mit dessen Hilfe nahtlos geschmiedete Kesseltrommeln von 1500 bis 1600 Millimeter Durchmesser und von Längen bis zu 16 Meter hergestellt werden können. Man ist in den Abmessungen nur von der Größe des zu verwendenden Stahlblocks und von der Stärke der Schmiedepresse abhängig. Beide Enden der Trommeln können durch ein bei Krupp ebenfalls geübtes Verfahren bis auf eine Mannlochöffnung zugekümpelt werden. Die Trommel besteht dann mit beiden Böden aus einem Stück ohne jede Niet- oder Schweißnaht.

Flugzeug und Eisenbahn.

is. Das Flugzeug entwickelt sich, wie der Direktor des Deutschen Aero-Lloyd, O. J. Merkel, in der „Lloydzeitung", Organ des Nordd. Lloyd (Bremen), ausführt, zu dem augenblicklich schnellsten Verkehrsmittel. Infolgedessen hat der Flugzeugverkehr, wie in anderen Ländern, auch in Deutschland einen ungeahnten Aufschwung genommen. Wurden im Jahre 1921 in Deutschland noch rund 2200 Personen durch Flugzeuge befördert, so waren es im Jahre 1922 bereits 11 000 Personen und im Jahre 1923 rund 29000 Personen, die sich des Flugzeuges bedienten. Wäre Deutschland nicht verarmt, so hätte der deutsche Luftverkehr sicher noch ganz andere Ausmaße angenommen. Jedenfalls aber bricht sich auch bei uns die Erkenntnis Bahn, daß Zeitersparnis Geldersparnis bedeutet.

Der Flugverkehr bringt den größten Nutzen auf langen Strecken, die mit dem bisherigen Verkehrsmittel, der Eisenbahn, nur mit großen Zeitverlusten befahren werden. Er verkürzt die Entfernungen wichtiger Wirtschafts- und Industriezentren bedeutend. Dabei hat man berechnet, daß dem Geschäftsmann, für den Zeit Geld bedeutet, beispielsweise eine Fahrt London—Berlin mit dem Flugzeug eine Ersparnis von 50 Prozent gegenüber der gewöhnlichen Fahrt: Eisenbahn—Schiff einträgt. Wie sich die Entfernungen der Orte verringern, wenn man sie anstatt mit der Bahn mit dem Flugzeug befährt, geht deutlich aus folgender Zeichnung hervor, die wir mit gütiger Erlaubnis der „Lloydzeitung" entnehmen.

Wie man sieht, gehen von Berlin aus die verschiedenen Verkehrswege nach Rom, Moskau, Paris und London. Die Endpunkte jedes Linienzweiges sind diejenigen Punkte (B), die man mit der Bahn in der fahrplanmäßigen Zeit erreicht. Auf jeder Strecke sind dann Punkte (F) eingetragen die angeben, wie weit man auf dieser Strecke in der Zeit mit der Bahn gelangt, in der das Flugzeug bereits die Strecke bis B durchflogen hat! Man sieht nun, daß das mit der Bahn zu erreichende Moskau (B) um mehr als die Hälfte jener Streckenlänge weiter von Berlin entfernt ist, als die mit dem Flugzeug zu befliegende Strecke Berlin—Moskau (F). Noch augenscheinlicher tritt die Wegverkürzung durch das Flugzeug bei der Strecke Berlin—Rom in Erscheinung. Man braucht mit dem Flugzeug von Berlin nach Rom genau soviel Zeit als wie mit der Bahn von Berlin nach München. Mithin ist Rom verkehrstechnisch an die Stelle Münchens gerückt. Wenn also in Berlin ein Reisender in den Schnellzug nach München einsteigt, und gleichzeitig einer ins Flugzeug nach Rom, so wird der letzte in Rom im gleichen Augenblick landen, in dem der Bahnreisende im Münchener Hauptbahnhof anlangt. Aus der Zeichnung geht ferner hervor, daß die Orte Paris und London fast in die allernächste Nähe Berlins rücken, wenn man sie auf dem Luftwege erreichen will.



Allgemein mag festgestellt sein, daß die Wegverkürzung durch das Flugzeug nicht ganz ein Drittel des Bahnweges ausmacht.

Die Eroberung der Zugspitze.

Standbahn und Drahtseilbahn.

Von Dr. **Alfred Gradenwitz.**

Seit der im Jahre 1871 erfolgten Eröffnung der Rigibahn haben in immer schnellerer Folge die höchsten Berggipfel der Alpen das Joch eines Schienenstranges auf ihren Schneefeldern dulden müssen. Schroffe Felswände konnte man durch stetig ansteigende Linienführung erklimmen, lange Tunnels und großartige Kunstbauten halfen bei dem schwierigen Werk, und früher nur dem kühnsten Bergsteiger zugängliche Höhen sind jetzt dem großen Publikum erschlossen. Ein Gipfel, die Zugspitze, Deutschlands höchster Berg, trotzte jedoch mit seinen steilen Wänden seit einem Vierteljahrhundert allen auf die Anlage einer Bergbahn abzielenden Versuchen. Hier handelte es sich um solche Geländeschwierigkeiten, daß alle Standbahnprojekte unerschwingliche Bausummen erforderten, und auch ein kurz vor dem Kriege ausgearbeitetes Schwebebahnprojekt, das vom Eibsee aus über die Riffelwand hinweg dem Gipfel zustrebte, unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnissen unausführbar war.

Nun aber soll mit der Eroberung der Zugspitze Ernst gemacht werden, und zwar gleichzeitig von zwei Seiten: Einmal ist nämlich am 18. Februar dem von Cathrein ausgearbeiteten Projekt einer Standbahn die Konzession erteilt worden. Die Standbahn des Ingenieurs Cathrein kann bis zu 1800 Personen in der Stunde in bequemen modernen Bergbahnwagen zum Gipfel bringen. Die konzessionierte Standbahn hat ihren Ausgangspunkt im Bahnhof der Staatsbahn Garmisch-Partenkirchen und soll als elektrisch betriebene, meterspurige, gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn gebaut werden. Ihre Totallänge beträgt horizontal gemessen 19 600 Meter. Die Trasse läuft auf der ersten Strecke parallel der Staatsbahnlinie Garmisch-Partenkirchen-Griesen und erreicht bei Kilometer 10 den 1000 Meter über dem Meere gelegenen Eibsee mit seinen modern eingerichteten, idyllisch am See gelegenen Hotels. Die Station Platt (2325 Meter) wird nach Durchfahrung eines Tunnels von 2420 Metern Länge, der unter den Riffelwandspitzen und dem Zugspitzmassiv durchführt, bei Kilometer 16,5 erreicht. Von hier weg bis zur Endstation Zugspitze (2964 Meter über dem Meere) liegt die Bahn wieder vollkommen im Tunnel, der aber an einigen Stellen durch Fensteröffnungen prachtvolle Ausblicke auf die Alpenwelt im Süden bietet. Die Cathreinsche Standbahn ermöglicht auch die Erschließung des in Europa einzig dastehenden Wintersportgebietes auf dem Platt (2300 Meter), das eine Ausdehnung von mehreren Quadratkilometern hat. Durch gut bürgerliche und erstklassig betriebene Unterkunftshäuser soll den einfachsten wie den verwöhntesten Ansprüchen Rechnung getragen werden. Von Garmisch-Partenkirchen, also vom Tale aus, gelangt der Fahrgast ohne Wagenwechsel in zwei Stunden in die majestätische Hochgebirgsnatur. Durch die Elektrisierung der Strecke München—Garmisch wird es möglich, Garmisch-Partenkirchen von München aus in 1½ Stunden zu erreichen, so daß zu einem Ausflug auf die Zugspitze nicht mehr als 3½ Stunden benötigt werden.

Gleichzeitig mit dem Cathreinschen Projekt ist jedoch die Anlage einer Drahtseilbahn auf die Zugspitze bereits begonnen und soweit gefördert worden, daß ihre Eröffnung im Laufe des Sommers erwartet werden kann.

Dieses Projekt meidet die schroffe Nordseite vom Eibsee aus und führt von Obermoos bei Ehrwald in Tirol (etwa 1200 Meter über dem Meeresspiegel) neben den Ehrwalder Kopfen und an der Wiener-Neustädter Hütte vorbei bis unterhalb des Westgipfels der Zugspitze mit dem dort befindlichen Münchnerhaus.

Langwierige Vermessungen und schwierige Sprengungen, unter Leitung des Innsbrucker Ingenieurs Kleiner, waren nötig, um dem zerklüfteten Fels die Flächen für die Errichtung der Stützen und der Bergstation abzuringen. Die Bahn wird nach dem System Bleichert-Zuegg ausgeführt, das zum Beispiel für die Personenschwebebahn Meran—Hafling mit ihrer freien Spannweite von über 1500 Metern zur Anwendung gelangt ist. Die geringe Stützenzahl (sechs) und die Ausbildung der Einzelkonstruktionen gestattet die Einhaltung besonders hoher Fahrgeschwindigkeiten und führt zu Leistungen, wie sie bisher nur mit Standbahnen möglich waren. Die Schwebebahnwagen laufen im Pendelverkehr auf je einem Tragseil: Während der eine Wagen in der Talstation ist, befindet sich der andere in der Bergstation.

Die Steilbahnwagen gestatten durch beide Fensteröffnungen einen ungehinderten Ausblick auf das Gelände; sie laufen mit mindestens 3½ Metern Geschwindigkeit in der Sekunde auf dem Tragseile entlang und hängen dabei pendelnd an einem Laufwerk mit acht Rädern, die eine gleichmäßige Verteilung des Wagengewichts bewirken und die Seilabnutzung außerordentlich verringern. Am Laufwerk sitzen auch Bremsbacken, die das Tragseil umfassen und, falls das Zugseil — ein praktisch kaum zu erwartender Fall — reißen sollte, sofort selbsttätig einfallen.

Von den zur Sicherung der Fahrgäste dienenden Vorrichtungen ist vor allem die dauernde Sprechmöglichkeit zwischen Wagen und Stationen zu erwähnen, wobei die Seile selbst als Telephonleitungen dienen.

Die Schwebebahn enthält im ganzen nur 6 Stützen. Bis zur Stütze 2 ist eine freie Spannweite von 1100 Metern und zwischen Stütze 5 und 6 eine ähnliche von beinahe 1000 Metern zu durchfahren. Jedes der 48 Millimeter starken Tragseile wird in einem Stück von 3500 Metern Länge geliefert und wiegt nicht weniger als 35 000 Kilogramm. Das Zugseil, das die beiden Wagen über die Bergstation hinweg verbindet, ist 28 Millimeter stark und besteht aus einem Stück; das Gegenseil hat 25 Millimeter, das Hilfsseil 19 Millimeter Durchmesser. Die beiden Personenwagen sind für je 19 Fahrgäste und einen Führer eingerichtet und behalten mit ihrer pendelnden Aufhängung stets ihre wagerechte Lage.

Bei orkanartigen Windstößen erhält der Maschinist durch Windmesser selbsttätig akustische Zeichen und wird hierdurch eventuell zur Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit veranlaßt. Die Windmesser können auf Wunsch bei eintretender Gefahr auch selbsttätig die Stillegung der Bahn bewirken.

Das Segeln und die Aerodynamik.

Die epochale Erfindung Flettners hat aller Augen auf sich gezogen. Aber auch ohne diesen Anstoß hat sich der Segler schon seit Jahren fast unbewußt und zumeist rein empirisch mit der Frage „Aerodynamik und Segel" beschäftigt. Der Rennsegler hat inzwischen erkannt, daß eine günstige Form und ein guter Trimmzustand seiner Besegelung fast wichtiger sind als eine geeignete Bootsform und gute Linien des Bootskörpers. In gleicher Weise hat sich der Tourensegler beschäftigt: „Kat oder Slup" beim kleinen Fahrzeug — „Schumer oder Ketsch" bei der großen Yacht waren hier die Probleme. Alle Erkenntnis aber blieb Stückwerk, da der praktischen Erfahrung die wissenschaftliche Erklärung der Vorgänge und damit wieder die Möglichkeit zur praktischen Auswertung des Wissens versagt blieb. Dieser Zustand forderte die Herausgabe eines Werkes über „Aerodynamik und Segel"*) geradezu heraus, wenn vermieden werden sollte, daß der führende deutsche Segelsport in technischer wie sportlicher Beziehung zurückblieb.

Hans von Schulmann, der Verfasser dieses Werkes, ist zwar ein gründlicher Wissenschaftler, aber doch in erster Linie Segler. Seit vielen Jahren hat er sich, Mitglied des livländisch-estländischen Yachtklubs, sowohl als praktischer Segler betätigt, wie auch gleichzeitig die Uebertragung moderner ärodynamischer Erkenntnisse auf das Yacht- und Bootssegel untersucht. Er ist dabei gleichzeitig mit Flettner, aber völlig unabhängig mit diesem, zur Erkenntnis der Bedeutung des Rotors als Antriebsmittel für Segelfahrzeuge gekommen. Nur die Mittel zum Versuch im großen fehlten.

Dafür schenkte er uns dies Buch. Wissenschaftlich korrekt, aber auch für den Laien ohne jede Schwierigkeit verständlich, weil stets von der Praxis des Segelns ausgehend, führt es uns durch alle auf das Segel übertragbaren Gebiete der Strömungslehre. Die schwierigen Strömungs- und Arbeitsvorgänge am Segel werden schlicht und einfach erklärt und durch klare Sprache und instruktive Zeichnungen deutlich gemacht. Die Zeit- und Streitfragen des Seglers: Hoch- oder Gaffeltakelung, die Größe des „Bauches", geteilte oder ungeteilte Segelfläche und was es sonst noch auf diesem Gebiete gibt, werden auf Grund eigener praktischer Versuche wissenschaftlich geklärt und beantwortet. Zukunftsprobleme, wie Rotor und Profilsegel, werden auf ihre praktischen Möglichkeiten hin untersucht. Gleichzeitig werden wir, fast ohne es zu merken, mit dem Gesamtgebiete moderner Aerodynamik vertraut gemacht — einem Gebiet, das berufen ist, uns noch manche Ueberraschung zu bringen.

*) Hans von Schulmann, „Aerodynamik und Segel", Verlag Klasing & Co., Berlin W 9, Linkstr. 38, elegant gebunden 5,40 M.

Verantwortlich: Dr.-Ing. Roland Eisenlohr, Karlsruhe.

Drogerie DEHN Nachfolger
Karlsruhe Zähringerstraße 55 Telephon 1909
Farben, Lacke, Pinsel
in großer Auswahl bei billigster Berechnung.

Erziehung zur nationalen Volksgemeinschaft.

Ein Reichsverein für vaterländische Lichtspiele.

Mit dem Sitz in Naumburg a. d. Saale hat sich ein Reichsverein für vaterländische Lichtspiele gebildet, der eine Schöpfung nationalgesinnter deutscher Männer, Vereine und Verbände ist. Die Organisation stellt sich selbstlos in den Dienst des Wiederaufbaues unseres Vaterlandes. Als Zweck verfolgt der Verein die Schaffung und Verbreitung von Lichtbildstreifen, die im Sinne deutscher Kunst nationale Gedanken pflegen sollen. Der Verein hat den vom vaterländischen Filmdienst gebildeten Ring deutscher Lichtspieltheater übernommen; ihm sind bisher 200 Theater angeschlossen. Nach seinen Satzungen darf er keine Kapitalien Einzelner besitzen, aus denen Einzelne Vorteile haben könnten.

Wir haben ja gerade jetzt durch die geschickt eingeleitete und erfolgreich durchgeführte Ausstellung über die Kriegspropaganda und die damit verbundene Schulungswoche, die vor wenigen Tagen in Schloß Rosenstein bei Stuttgart unter Leitung des Arbeitsausschusses deutscher Verbände stattgefunden hat, gesehen, welch großer Wert im vaterländischen Interesse einer einheitlichen und zielbewußten nationalen Propaganda zukommt, die sich auch bei uns auf eine Volks- und Gesinnungsgemeinschaft stützen muß und dadurch allen weiteren Knebelungs- und Zerstörungsversuchen des Feindbundes wirksam zu begegnen versteht. Seiner Aufgabe, eine solche nationale Arbeitsgemeinschaft zur Herstellung nationaler und aufbauender Lichtbildstreifen zu bilden, unterzieht sich der Reichsverein für vaterländische Lichtspiele unter künstlerischen Gesichtspunkten, durch die die Produkte in volksbildnerischem und erzieherischem Sinne wirksam werden. Der Reichsverein will also hierdurch der Wiederaufbauarbeit durch Ausnützung des besten Propagandamittels, über das wir heute, neben der Presse, verfügen, dienen.

Der Verein vereinigt in seinen Reihen Einzel- und korporative Mitglieder. Er erfaßt alle dem Wiederaufbau des Vaterlandes dienstbaren Kräfte und zählt bereits jetzt an die 4 Millionen Mitglieder. Dem Vorstand und künstlerischen Beirat gehören bekannte Persönlichkeiten an. Die Mittel zur Förderung der Arbeiten des Reichsvereins werden aus einem über ganz Deutschland verbreiteten Bausteinverkauf geschöpft. Der Erwerb dieser Bausteine bestätigt die außerordentliche Mitgliedschaft beim Reichsverein. Als Bausteine hat man die Wiedergabe farbiger Pastellzeichnungen von Männern gewählt, die in der großen Geschichte unseres Vaterlandes Führer und Befreier wurden. Unter ihnen befindet sich auch ein Kunstblatt, das das wohlgelungene Bild des Generalfeldmarschalls von Hindenburg trägt. Da durch die Vereinigung die Möglichkeit zur Schaffung der Arbeitsgemeinschaft deutscher Dichter, Bildner, Plastiker, Darsteller und Filmtechniker gegeben ist, bedarf sie auch eines Heims. Dieses wird durch Professor Dr. Schultze-Naumburg in Form einer Filmwerkstätte geschaffen, die der Reichsverein für nationale Lichtspiele als nationales Eigentum erbaut.

Mit die schärfste Waffe unserer Feinde war die Propaganda, die umso besser zu wirken verstand, als wir ihr selbst ungerüstet und dadurch wehrlos gegenüberstanden. Aus dieser Erkenntnis heraus muß die Gegenpropaganda entstehen. Sie wird aber nur Erfolg haben, wenn hinter ihr eine nationale geschlossene Volksgemeinschaft steht, die ihren Willen auf politische Aufklärung und Kenntnis stützt. Uns erscheint deshalb der Weg, der hier gesucht werden soll, im höchsten Maße gangbar und begrüßenswert.

Pfälzische Kreislehrerversammlung.

lz. **Kaiserslautern**, 13. Juli.

Mit der 18. Pfälzischen Kreislehrerversammlung war die Feier des 60jährigen Jubiläums des Pfälzischen Kreis-Lehrervereins verbunden, dem fast zwei Drittel der gesamten Volksschullehrerschaft der Pfalz angehören. Das 50jährige Jubiläum, das in die Kriegsjahre fiel, konnte seinerzeit nicht begangen werden. Der Bedeutung der Tagung entsprechend war auch die Zahl der Ehrengäste sehr groß. Es waren vertreten das bayerische Kultusministerium, die pfälzische Kreisregierung, die Stadt Kaiserslautern durch ihren Oberbürgermeister Dr. Baumann, der die Begrüßungsansprache hielt, der Deutsche Lehrerverein durch seinen Ehrenvorsitzenden Rektor Röhl und Oberregierungs- und Schulrat Günther, der Bayerische Lehrerverein durch seinen Vorsitzenden Windle-Augsburg und die übrigen Mitglieder des Hauptausschusses, sowie die befreundeten Landeslehrervereine von Hessen, Birkenfeld, Baden, Württemberg und des Rheinlandes. Den noch lebenden Gründungsmitgliedern des Pfälzischen Kreislehrervereins wurde eine Ehrenurkunde überreicht. Der drei verstorbenen Vorstandsmitglieder und vor allem der dreihundert im Weltkrieg für das Vaterland gefallenen Lehrer der Pfalz gedachte die Versammlung einige Minuten in tiefem Gedenken. Der Vorsitzende des Deutschen Lehrervereins Rektor Röhl gab in seiner Ansprache seiner Freude darüber Ausdruck, daß er den ihm bereiteten Willkomm als einen Treuschwur zum Deutschen Lehrerverein ansehen dürfe und versicherte, daß seine Reise in die Pfalz den Hauptzweck habe, sich aufzurichten an dem auch in schweren Jahren der Bedrängnis bewiesenen Mut der Pfälzer und besonders der pfälzischen Lehrer. Nachdem die verschiedenen Vertreter der Behörden und der Berufsorganisationen ihre Glückwünsche überbracht hatten, sprach der zweite Vorsitzende des Pfälzischen Kreislehrervereins, Oberlehrer Fuchs-Frankenthal, über das Thema: „60 Jahre Pfälzischer Kreislehrerverein und der Vorsitzende des Badischen Landeslehrervereins, Landtagsabg. Hofheinz-Heidelberg über das Thema „Warum braucht das deutsche Volk seine nationale Einheitsschule?" Zu Ehren des 1. Vorsitzenden, Oberlehrers Krebs-Speyer, wurde eine wohltätige Stiftung errichtet, die den Namen „Krebs-Stiftung" tragen soll und für die durch Sonderbeiträge der Mitglieder bereits 25 000 M aufgebracht worden sind. Den Beschluß der Tagung bildete ein gemeinsamer Ausflug in das Karlstal zur Besichtigung des dortigen Beamtenerholungsheimes.

*

Von Franzosen überwachte deutschnationale Tagung in der Pfalz.

TU. **Neustadt a. d. H.**, 14. Juli. Am Sonntag fand hier ein Vertretertag der Deutschnationalen Volkspartei statt, an dem eine große Zahl Vertrauensleute aus allen Teilen der Pfalz teilnahm. Diese Veranstaltung war von Kommissären der französischen Besatzung überwacht, nachdem zuvor ausdrücklich verboten worden war, über die rheinische Jahrtausendfeier und über die Vorgänge in Marokko zu sprechen.

Was unsere Leser wissen wollen.

Dr. K. Die Städte Düsseldorf, Duisburg und Ruhrort sind im Frühjahr 1921 besetzt worden, um Deutschland zur Annahme des Londoner Ultimatums zu zwingen. Wenn ein Karlsruher Blatt vor einiger Zeit behauptet, die Städte seien während des Ruhrkrieges besetzt worden, so stimmt das nicht.

H. i. U. Die Finnenkrankheit der Schweine wird durch die Finne eines Bandwurmes des Menschen erzeugt. Gut gekochtes finnisches Schweinefleisch ist unschädlich. Aus der lebend in den Magen des Menschen gelangten Finne entwickelt sich der Bandwurm.

Freitag, den 17. Juli, abends 8 Uhr

spricht im Saale der Handelskammer, Karlstraße 10 (Palais Prinz Max)

Dr. Franck, Heidelberg

über

Die Zolltarif-Vorlage und Deutschlands künftige Handelspolitik

Jedermann ist eingeladen

Deutsche Demokratische Partei

Ortsverein Karlsruhe

Donnerstag — Freitag — Samstag

Um für neue Waren Platz zu schaffen, verkaufe

ohne Rücksicht auf Einkaufspreise:

Reisekostüme M 10.—, 14.—, 18.— Cheviotkostüme M 18.—
Gabardinkostüme M 25.— Rips- u. Moulinekostüme M 33.—
Covercoat- und Ripsmäntel M 9.75 Gummimäntel M 18.—
Gabardinmäntel M 23.— Tuch- und Alpacamäntel M 11.50
Ein Posten Ia. Velour de laine-Mäntel Mk. 25.—
Ein Posten flotte Frottéröcke M 5.—, 6.—
Musselin-, Frotté-, Seiden-, Gabardin-, Rips- u. Cheviotkleider
Kasacks, Blusen, Jumper, Kinderkleider und Kindermäntel

Daniels Konfektionshaus

Wilhelmstraße 36, 1 Treppe, In der Nähe des Hauptbahnhofs.

Hotel-Restaurant „Sonne"
Kreuzstraße 33

Donnerstag, den 16. Juli 1925, ab 7 Uhr abends

Eröffnung mit Konzert und Eröffnungsessen

SPEISENFOLGE:
Doppelte Kraftbrühe mit Einlage, Königin-Pastetchen, Roastbeef auf Gärtnerinart, Schillerlocken, Gedeck Mk. 1.80
ff. Weine. Schrempp-Printz Biere

Um gefl. Zuspruch bittet **C. Friedrich**, neuer Inhaber
Tischbestellungen erwünscht. Telephon 1848

Billiges Holz u. Kohlen

KARL RIESS & SOHN

Sofienstraße 45 **Kohlenhandelsgeschäft** Telephon 2363

Buchen und Forlen Ia Ware

von 2 Zentner ab pro Zentner Mark 2.—
bei ganzen Fuhren, pro Zent. „ 1.70
frei Keller, b sofortig. prompt. Bedienung
Sämtliche Sorten Kohlen zu ermäßigten Preisen.

Harmonium

2 Reg. Mk. 238.—
9 Reg. Mk. 297.—
13 Reg. Mk. 411.—
Zahlungserleichterung
Frankolieferung

KARL Lang

Kaiserstr. 167, Tel. 1073
Salamanderschuhhaus

Straßenpflasterung.

Die Pflasterung der Rastatterstraße zwischen Schlößle und Auerstraße soll vergeben werden. Angebote sind bis längstens Donnerstag, den 23. d. Mts., vormittags 10 Uhr, beim Städtisch. Tiefbauamt, Rathaus, Zimmer Nr. 99, postfrei, verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen einzureichen, wo auch die zu benützenden Angebotsvordrucke abgegeben werden und die besonderen Baubedingungen zur Einsicht aufliegen.

Karlsruhe, d. 14. Juli 1925.
Städt. Tiefbauamt.

Zu vermieten

Schön möbliertes **Wohn- u. Schlafzimmer** zu vermieten. Friedenstraße 14, III.

Größ. **möbl. Zimmer** an soliden Herrn in der Nähe des Hauptbahnhofes (unw. Haltest. d. Straßenb. Linie 5) zu vermieten. Zu erfr. im Tagblattbüro.

Gut möbl. Zimmer zu verm. Anzusch. bis ½10 Uhr morg. u. von 8 Uhr abends ab: Hübschstraße 16, IV.

Miet-Gesuche

5-Zimmerwohnung

mit Bad und Zubehör (evtl. mit Bauzuschuß) zum Herbst gesucht. **Moderne 3 Zimmer-Tauschwohnung** vorhanden. Angebote u. Nr. 5644 ins Tagblattbüro erbeten.

Schönes **Zimmer** mit 2 Betten, elektr. Licht, im Zentrum der Stadt, sofort zu mieten **gesucht.** Angebote unt. Nr. 5635 i. Tagblattb.

Kapitalien

4000—5000 Mk. auf 1. Hyp. zu leihen gesucht. (Nur v. Selbstgeber.) Angeb. u. Nr. 5641 ins Tagblattb. erb.

Suche per 1. September
2 Verkäuferinnen
für die Abteilung Großkonfektion.
Möglichst erste Kräfte aus der Branche bevorzugt.
Offerten mit Bild u. Gehaltsansprüchen erbeten an
Max Berndt, Pirmasens, Hauptstraße 40.
Modernes Spezialhaus für Damen- und Kinder-Konfektion.

Reisender

der in der Lederbranche bewandert und möglichst bei der Schuhmacherkundschaft in Baden und Württemberg eingeführt ist, unter **günstigen Bedingungen** sofort gesucht.
O. Potok Nachf., Friedenstraße 14.

Reisender für Karlsruhe

gegen Provision
von Kohlengeschäft gesucht.
Angebote unter Nr. 5645 ins Tagblattbüro.

20 000 bis 25 000 Mark

I. Hypothek gesucht auf groß. Renteanwesen in Karlsruhe m. 2500 qm, Schätzung 106 000 M. Angeb. unt. Nr. 5629 ins Tagblattbüro erb.

Offene Stellen

Tüchtige **Friseuse** sofort od. später gesucht. **Wilh. Schmitt,** Herrenstraße 17.

Gesucht nach auswärts **einfaches Fräulein oder Köchin** zur Aushilfe oder Mädchen, das kochen kann, für Dauerstellung in gutes Privathaus. Anzufragen bei **Corthum,** Geranienstr. 20, 1. Stock, Karlsruhe.

Ehrliches, ruhiges **Mädchen** wird gesucht: Scheffelstraße 62, part.

Tüchtige **— Flickerin, —** die auch etwas Weißnähen kann, fürs Haus gesucht. **Schneider,** Seminarstraße 2.

Stellen-Gesuche

Mädchen, das schon kann, sucht Stelle z. w. Ausbildung. Angeb. u. Nr. 5620 ins Tagblattb.

Empfehlungen

Schneiderin, welche noch nicht lange hier ist, nimmt **Kundenb.** u. **Heimarbeit** an, fertigt auch **Knabenanzüge.** Adlerstr. 22, Stb., 2. St. bei Bullmann.

Verkäufe

Chaiselongues! neu, gut gearbeitet, von 35 M an. **Köhler,** Schützenstraße 25.

Küchenherd, gebrauchter, gut erhalt., Plattengröße 1.00×0.70, die Seiten mit Majolikaplättchen, preiswert zu verkaufen. Zu erfragen Bachstraße 15, II.

Schwarzer Herd gut erhalt., ist billig zu verkauf.: Winterstr. 44a, Hth., 4. Stock, links.

Schön. Kater in gute Hände abzugeb. Angeb. u. 5636 i. Tagblattb.

Pianos und Harmoniums

größte Auswahl
günstigste Zahlungsbedingungen
Katalog umsonst

Odeonhaus
Kaiserstraße 175
Telephon 339.

N.S.U.-Motorrad, 4 PS., Beiwagenmasch., Baujahr 1925, mit sämtlichen Neuerungen, wegen Anschaffung eines Wagens sof. zu verkaufen. **Herzberg & Clemens,** Achern i. B. Telephon Nr. 257.

Zu verkaufen **Frack,** erstklassig, für starke Figur und **Sportanzug,** sehr gut erhalten, billig. Frau **Müller,** Kaiserstr. 67, IV, Eing. Waldhornstr. 10—12 Uhr.

Kaufgesuche

Zu kaufen gesucht **1 Tennisschläger,** gut erh. Angeb. m. Pr. u. Ang. d. Marke unt. Nr. 5640 i. Tagblattb.

Größerer **Kachelofen** zu kaufen gesucht. Angebote mit Preis unter Nr. 5631 i. Tagblattbüro erbeten.

Gebrauchter, gut erh. **Waschkessel** mit Feuerung zu kaufen gesucht. Angebote mit Preisangabe u. Inhalt unt. Nr. 5642 ins Tagblattbüro erbeten.

Schwäbischer Merkur
Stuttgart
die Zeitung der führenden Wirtschaftskreise und kaufkräftigsten Verbraucherschichten in ganz Württemberg und Südwestdeutschland, erfolgreich für alle Anzeigen!

Statt besonderer Anzeige.

Heute morgen entschlief mein lieber Mann, unser teurer Vater und Bruder

Emil Overlach

In tiefer Trauer:
Hanna Overlach, geb Korte
Dipl.-Ing. **Hans Overlach**
Margarete Overlach, geb. Büchel
Hildegard Overlach
Rudolf Overlach
Emil Overlach
Elisabeth Overlach
Johanna Smend, geb. Overlach
Oberförster **Wilhelm Smend.**

Ettlingen (Baden), den 14. Juli 1925.
Schöllbronnerstr. 95

Die Beerdigung findet Freitag, den 17. Juli, um 8,15 Uhr vorm. von der Ettlinger Friedhofkapelle aus statt.

Hingerichtet

sei Ihr Blick auf die
Schreibmaschine für 39 Mk.

Das kleine Wunder

Viele Vorzüge — Prospekte und Schriftproben gratis

1 Jahr schrifliche Garantie
Schlüssell. Sicherheits-Kasetten

Kein Öffnen mit Nachschlüssel möglich. Hunderttausende von Einstell-Möglichkeit. Überall unentbehrlich. Prospekt gratis. 18.50—48 Mark

Eres-Leuchtwecker, D. R. P. 12.50 Mark

Macht selbsttätig Licht. In jedem Haushalt unentbehrlich

Messer-Pistole D. R. P. ang.

Notschutz o. Waffenschein. 6.50—7.50 Mk.

Universal-Werkzeugtaschenschere

18fache Verwendung, nur 2.80 Mark, Besichtigung und Vorführung ohne Kaufzwang

Adolf Krieg jr.
Karlsruhe, Rüppurrerstraße 2
Kein Laden

— Lumpen —

Altpapier, Zeitungen, Bücher, Altmetalle, sow. sämtliche Rohprodukten kauft fortwährend **Chr. Baier,** Werderstraße 72—74. Telephon Nr. 3554.

Kaufe fortwährend ausgekämmte **Frauenhaare.** **Oskar Decker,** Haarhdlg Kaiserstraße 32.

Heiraten

vermittelt streng reell **Frau H. Erzinger,** Karlsruhe, Zähringerstr. 27, III. Rückporto erwünscht.

Piano

modern, kreuzsaitig, fast neu, sehr preiswert
Zahlungs-Erleichterung

KARL Lang

Kaiserstraße 167
Salamanderschuhhs.