

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1926

218 (30.6.1926) Technik

T E C H N I K

BEILAGE ZUM KARLSRUHER TAGBLATT.

Internationale Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkräftnutzung 1926

Die gesamte technische Welt blickt heute mit Spannung nach Basel, wo die große internationale Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkräftnutzung, morgen, am 1. Juli, eröffnet wird. Die führenden Techniker der größten Kulturländer finden sich in der schweizerischen Handelsstadt zusammen, um an dem Ereignis teilzunehmen.

Die Stadt Basel hat umfassende Vorbereitungen getroffen, um die Ausstellung als erste Veranstaltung dieser Art in der Schweiz würdig eröffnen zu können. Privataussteller aus 15 Kulturstaaten der Welt, 12 Regierungen, der Völkerbund und die Rheinzentralkommission mit Sitz in Straßburg haben eine reichhaltige Schau zusammengestellt. Nichts ist gescheit, den Laien wie den Techniker in interessanter und anschaulicher Weise in das wichtige Verkehrsgebiet der Binnenschifffahrt und in die Gewinnung elektrischer Energie aus der Wasserkräft einzuführen, als eine Ausstellung von solchem Umfang und solcher Vielseitigkeit.

Rundgang durch die großen Ausstellungshallen

erhalten wir zunächst einen Einblick in den Bedeutung der Flußschifffahrt. Es wird uns anschaulich gemacht, wie der natürliche Flußlauf korrigiert und reguliert wird, um eine Fahrtrinne von genügender Breite und Tiefe zu schaffen. Dann lernen wir den Bau von Flußdampfern und Schleppschiffen kennen und bekommen auch fertige Schiffsmodelle zu sehen, für deren Ausstellung eine Strecke des Rheinflusses zur Verfügung steht. Das besondere Interesse der Besucher wird hier der Hydro-Glisseur erwecken, der während der Dauer der Ausstellung Passagierfahrten auf dem Rhein unternimmt. Es ist ein Schiffstyp in der Größe eines großen Motorbootes, das aber durch einen Propeller angetrieben wird und Stromhindernisse außerordentlich leicht überwindet. Bei Probefahrten auf der Rhone wurden z. B. die sonst für Schiffe gänzlich unpassierbaren Stromschnellen oberhalb von Mülhausen leicht überwand.

Sehen wir untern Rundgang fort, so kommen wir zu den fesselnden Einrichtungen, die es ermöglichen, daß die schwerbeladenen Schleppschiffe auch große Flußschnellen überwinden können. Die Boote werden entweder durch sog. Schiffshebewerke auf maßstabmäßige Wege in die Höhe gehoben, oder sie überwinden in Schiffschleusen durch Senkung oder Hebung des Wasserpiegels Höhenunterschiede von vielen Metern. Der Ausstellungsbesucher wird solche Einrichtungen an Modellen, die sich zum Teil in Betrieb befinden, in allen Einzelheiten kennen lernen. Aber nicht genug damit, er kann sich auf einer kurzen, aber herrlichen Rheinfahrt in einem bequemen Rheindampfer selbst durch die Schiffschleuse von Aargau hinauf und hinunter schiffen lassen.

Nicht weniger interessante und lehrreiche Ausstellungsgruppen finden wir in der Abteilung

Wasserkräftnutzung

in der wir die Umwandlung der Wasserkräft in elektrische Energie in anschaulicher Weise dargestellt finden. Kraftwerksanlagen aus den verschiedensten Ländern werden uns wiederum zum Teil in Modellen vorgestellt, die sich in Betrieb befinden. Es wird gezeigt, wie das Wasser hinter Talsperren und großen Staumauern sich zu Stufen anstaut, wie es dann in großen Abzweigungen mit starkem Gefälle in die Turbinen fließt, die wiederum die Elektrizität erzeugenden Generatoren in Bewegung setzen. In der großen Maschinenhalle, die durch besondere Weise mit dem Güterbahnhof verbunden ist, kann der Besucher dann große Turbinen und Generatoren in Naturgröße studieren.

Bekanntlich haben die drei Bodenseestaaten, Baden, Württemberg und die Schweiz das größte Interesse daran, die Rheinschifffahrt bis zum Bodensee auszuweiten. Die gefährliche Rheinschleife zwischen Basel und dem Bodensee kann aber nur schiffbar gemacht werden, wenn sie in einzelne aufeinander folgende Stufen unterteilt wird. Die gewaltigen Bauarbeiten lassen sich finanziell nur durch den Bau von Wasserkräftwerken und die Verwertung der erzeugten elektrischen Energie ermöglichen. In einem großen Fliegerbilde von 26 m Länge wird an der Internationalen Ausstellung die ganze Rheinschleife von Basel bis zum Bodensee in der Vogelperspektive dargestellt. Das Gesamtbild ist aus ungefähr 750 einzelnen Fliegeraufnahmen kunstvoll zusammengefügt und gibt einen vollständigen Überblick über die bereits bestehenden und erst projektierten Elektrizitätswerke, die für die vollständige Ausnutzung dieser Rheinschleife vorgesehen sind, und die gleichzeitig die durchgehende Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee bedeuten.

Die Internationale Ausstellung wird auch für den Nichtschiffmann, namentlich durch die zahlreichen Modelle, die sich zum Teil in Betrieb befinden und die mit Wasser gespeist werden, sehr anschaulich und lehrreich gemacht. In besonderen Filmvorführungen, die in einem der großen Säle des Ausstellungsgeländes täglich von morgens 10 Uhr bis abends 8 Uhr stattfinden, wird den Ausstellungsgesessenen Gelegenheit geboten, auch über die Weltweite orientiert zu werden, die in der Ausstellung selbst nicht dargestellt werden können. Der

Laie, wie der Techniker werden hier mit gleichem Interesse den Bau einer großen Talsperre oder eines Elektrizitätswerkes verfolgen. Es wird ihnen ferner vor Augen geführt, wie ein Schiff gebaut wird, wie die großen Maschinen entworfen oder wie der Betrieb in großen Binnenschiffen abwickelt.

Deutschland

wird unter den 15 ausstellenden Ländern mit an erster Stelle stehen. Reichspräsident von Hindenburg hat für die deutsche Schau einen besonderen Reichskommissar ernannt und dieses Amt dem Oberbürgermeister von Frankfurt, Dr. Ludwig Landmann, übertragen. Die Leitung der deutschen Geschäftsstelle liegt in den Händen von Reg.-Rat Schüb und Ingen. D. E. Sutter, Direktor der Frankfurter Messe. Der Ausbau der großen deutschen Binnenschifffahrt des Rheins und der gewaltige Verkehr auf dieser Pulsader des Welthandels stehen im Mittelpunkt der deutschen Ausstellungsgruppe. Die Reichswasserstraßenverwaltung, die Rheinrombauverwaltung in Koblenz und die Wasser- und Straßenbauverwaltung in Karlsruhe werden durch interessante Modelle und bildliche Darstellungen stark vertreten sein. Das an den Rheinstrom anschließende Wasserstraßennetz wie der Rhein-Hernekanal, die Rhein-Main-Donau-Linie, die Main-Medard-Linie, dann die Schifffahrt auf der Weiser, Elbe und Oder, die märkischen Wasserstraßen und vervollständigen den einflussreichen Ueberblick über die deutsche Binnenschifffahrt. Die Ausstellungsgruppen der Erz- und Kohlenbergwerke, die Schiffahrtsgesellschaften, Wasserkräftwerke und Industrieunternehmen folgen ferner für die Reichhaltigkeit der deutschen repräsentativen Schau.

Deutschland bemüht sich, einen möglichst umfassenden Ueberblick über den Stand der deutschen Binnenschifffahrt und der Erleichterung der Wasserkräfte zu geben. Sie wird dabei von einer großen Zahl staatlicher und städtischer Behörden und Verwaltungen wie organisatorischer und industrieller Verbände und Unternehmungen unterstützt.

Gemäß der Anordnung der Ausstellung im ganzen wird auch die deutsche repräsentative Schau in eine Gruppe für Binnenschifffahrt und in eine solche für Wasserkräftnutzung gegliedert sein. Es ist angestrebt, einen möglichst umfassenden Ueberblick über Ausdehnung und Bedeutung des deutschen Wasserstraßennetzes zu geben.

Die Rhein-Main-Donau-L. G. wird in einem besonderen Stand neben den großen Unternehmungen, an denen sie heute tätig ist, auf die „Fossa Carolina“ Karls des Großen und den Ludwigskanal hinweisen. Im übrigen werden die verschiedenartigen Darstellungen aus dem Bereich des zeitgenössischen Wasserstraßenwesens ergänzt durch Abteilungen führender wissenschaftlicher Anstalten und Institute. So wird auch die Technische Hochschule München sehr wertvolle Demonstrationsmodelle beisteuern.

In der Gruppe Wasserkräftnutzung ist dem bayerischen Ministerium des Innern eine große Rolle überlassen worden. Die Wasserkräftwerke auf bayerischem Boden werden neben sehr interessanten neuen Projekten erläutert werden, wie denn überhaupt im Rahmen der deutschen Gesamtausstellung Bayern sehr beachtlich vertreten sein wird. Es sei u. a. auch die Rolle des Bayerischen Staats erwähnt, die im Zusammenhang mit anderen deutschen Schiffahrtslinien und Hafenverwaltungen erscheint. Ferner mögen aus der Zahl der Besucher der Wasserkräftnutzungs-Abteilung noch das Badenwerk, das sächsische Finanzministerium, die preussischen Kraftwerke „Obermeyer“, das Großkraftwerk Hannover u. a. hervorgehoben sein.

Mit Unterstützung des Vereins Deutscher Ingenieure ist es der Deutschen Geschäftsstelle für die Baseler Ausstellung möglich geworden, im Rahmen der repräsentativen Schau des Reiches die Bibliothek eines modernen deutschen Wasserbau-Ingenieurs aufzustellen. Das nach ihr hergestellte, von Reg.-Rat Dr. Thier in bearbeitete Literaturverzeichnis wird im Sonderführer durch die deutsche Schau zu finden sein. Dieser Sonderführer verleiht, eine denkbare einfache und sachlich zuverlässige Orientierung zu gewährleisten. Man hofft, ihn zu einem für den Fachmann wie den Laien gleich brauchbaren kleinen Handbuch gestalten zu können.

Auf der Ausstellung ist auch die badische Landeshaupstadt

Karlsruhe

vertreten. Zum ersten Male soll in dieser gemeinsamen Darstellung von Binnenschifffahrt und Wasserkräftnutzung ein Ueberblick über den derzeitigen Stand der Schifffahrt auf den Binnengewässern und deren Ausnutzung zur Kraftgewinnung in den verschiedenen Ländern geboten werden. Die gesamte Industrie und Technik, die auf diesen Gebieten in rasend einer Form tätig ist, sowie die Behörden und Verwaltungen, Gesellschaften und Interessentenverbände, in deren Arbeitskreis diese Zweige des weltwirtschaftlichen Verkehrs fallen, haben anschauliches Material zur Verfügung gestellt, um die Bedeutung der Binnenschifffahrt und Wasserkräftnutzung in den weitesten Kreisen der Bevölkerung hervorzuheben. In der Karlsruher Abteilung der Ausstellung werden die verschiedenen Entwurfsarbeiten für die Anlage des Karlsruher Rheinhafens in zeitlicher Aufeinanderfolge in einer Reihe von Kartenbildern zusammengestellt. Die Zusam-

menstellung beginnt mit den ersten Entwürfen Zullas, führt über die Projekte von Lauter, van Ditt, Schmid, Schick, und der Reichsbahnverwaltung, und endet mit der Darstellung des Hafens nach dem von der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues im Jahre 1895 aufgestellten Entwurf. Das Mittelstück bildet der große Längsplan der Hafenanlagen in ihrer derzeitigen Gestalt und das Hafengemälde des Karlsruher Malers Grimm, das von der Stadt im Jahre 1913 dem Rheinmuseum in Koblenz gestiftet worden ist. Außerdem beteiligt sich die badische Landeshaupstadt, deren Rheinhafen der südlichste deutsche Umschlagplatz für den Wasserverkehr am Oberrhein ist, mit ausgewählter Fachliteratur, einer großen Anzahl von Werbeprospektiven und anderem Propagandamaterial an dem Unternehmen. So ist u. a. ein Sterio-Apparat mit 18 Diapositiven von hervorragenden Aufnahmen Karlsruhes aufgestellt, der die Schönheiten der Stadt veranschaulicht. Es ist zu hoffen, daß damit das Interesse für die aufblühende Hafen- und Industriestadt Karlsruhe in weitesten Kreisen geweckt wird.

Die übrigen Staaten.

Auch Frankreich ist durch eine imposante Ausstellungsgruppe vertreten, die von einem besonderen Ausstellungs-Komitee vorbereitet wird. Die Handelskammern von Lyon und Marseille werden vor allem die Schifffahrt auf der Rhone zur Darstellung bringen, während die Handelskammer und Hafenverwaltung von Ströburg, sowie die rheinischen Schiffahrtsgesellschaften in ihrer Ausstellungsgruppe der Rheinisch-Rhône einen hervorragenden Platz gesichert haben. Daneben ist auch die Kanalschifffahrt und die französische Privatindustrie umfangreich vertreten.

Italien mit seinen aus den Alpen und dem Apennin in kurzem Laufe und in starkem Gefälle zum Meere eilenden Flüssen wird vor allem seine stark ausgebauten Elektrizitätszentralen darstellen und im Anschluß daran die hochentwickelte oberitalienische Maschinenindustrie zur Schau bringen. Belgien ist vor allem durch die Städte Antwerpen und Gent, die Rheinreedereien und die Werften vertreten.

In der österreichischen Gruppe nehmen die Elektrizitätsunternehmen mit Modellen der neuen Großkraftwerke Opponitz, Parnefske, Zeigstig usw. den ersten Raum ein. Daneben gelangen die Arbeiten zur Regulierung der Donau und die Anlagen zur Elektrifizierung der Bahnen zur Darstellung. Versuchsergebnisse mit neuen Schiffspropellern, Ausstellungen der Schiffswerke, Waggonfabriken, Donau-Schiffahrtsgesellschaften usw. bilden eine wertvolle Ergänzung.

Die großen holländischen Aussteller, wie das Reichswasseramt, die Zuderwerke, die sich mit der Trockenlegung der Zudersee befassen, die Hafensysteme Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht und Vlissingen legen mit ihren Ausstellungen Zeugnis ab von der hochentwickelten Fluß- und Kanalschifffahrt Hollands. Um diesen Kern herum gruppieren sich die Rheinreedereien, die Maschinenfabriken (Getriebe-elevatoren usw.) und Schiffswerken.

Spanien legt das Schwergewicht auf die Darstellung lebender und projektierte Kraftwerke. Die Reichhaltigkeit der spanischen Ausstellung wird namentlich durch die Beteiligung der großen hydroelektrischen Unternehmungen gewährleistet, die ihre Wasserkräftanlagen im Modell vorführen.

Als Donaustaat stellt Ungarn seine Binnenschifffahrt in den Vordergrund. Neben der Ausstellung des Reichskommissariates des Budapestischer Hafens und der königlich ungarischen Fluß- und Seeschifffahrt u. a. sind auch die privaten Schiffahrtsgesellschaften und Elektrizitätsunternehmen vertreten.

Die Vereinigten Staaten arrangieren eine offizielle Ausstellungsgruppe, in der die Bundeskraftkommission (Federal Power Commission) mit Sitz in Washington die Arten der Kraftgewinnung in den Vereinigten Staaten zur Darstellung bringt. Das Amt für Landesvermessung und Geologie (Geological Survey) zeigt Einrichtungen und Instrumente für Wasserermessungen, während der Ausstellungsgruppe des Smithsonian Institutes eine mehr wissenschaftliche Bedeutung zukommt.

England ist in seinem Ausstellungspavillon durch die Privatindustrie vertreten, deren Ausstellungsobjekte die Elektrizitäts- und Maschinenbranche betreffen. In der polnischen Ausstellungsgruppe wird das Ministerium für öffentliche Arbeiten bestehende und projektierte Kraftwerke vorführen.

Die norwegische Privatindustrie stellt elektrische Apparate aus Schweden bringt Installationen für Tiefbohrungen und Sondierungen, sowie Spezialverfahren für die Abdichtung von Staueisen zur Darstellung.

Die Schweiz wird namentlich jene Wasserbauten vorführen, die außer der einheimischen auch eine große internationale Bedeutung besitzen. Es sind dies insbesondere die Wasserkräftwerke der Elbe und der Oder zur Donau, die Wasserreservoirs, welche zur Zeit der Dürre durch Speisung der Elbe und deren Ober der Verbesserung des Wasserstandes dienen sollen. Der offiziellen schweizerischen Schau wird sich die private Fachindustrie des Landes angliedern.

Die Schweiz selbst, als Veranstalterin der Internationalen Ausstellung, wird auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt vor allem die in vollem Betrieb befindlichen Baseler Rheinhafenanlagen der Stadt Basel zeigen können, deren Vollausbau eine erste Etappe der schweizerischen Schifffahrtsbetriebsentwicklung darstellt. Die Abteilung der Wasserkräftnutzung der schweizerischen Ausstellung wird in dem internationalen Wettbewerb mit an erster Stelle stehen. Sämtliche schweizerischen Elektrizitätswerke mit eigenen Wasserkräftanlagen stellen Modelle entweder ihrer gesamten Kraftwerkanlagen oder besonders interessanter Teile und Einrichtungen aus. Die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich und die Ecole des Ingénieurs in Lausanne veranschaulichen die Entwicklung der maschinellen Anlagen und des baulichen Teils von Kraftwerken. Die großen schweizerischen Ingenieurunternehmen und die einschlägigen Privatindustrien werden Projekte aus dem Gebiete der Binnenschifffahrt und Wasserkräftnutzung und deren Ausnutzung veranschaulichen. Auch die großen Verbände und Komitee, wie das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft, die Eidgenössische Zentralanstalt, das Eidgenössische Starkstrominspektorat, das Basler Schiffahrtsamt, der Schweiz. Wasserwirtschaftsverband, der Schweiz. Ingenieure- und Architektenverein usw., treffen umfangreiche Vorbereitungen.

Von den Ausstellungshallen gelangt der Besucher in den Vergnügungspark, der dem Charakter der Ausstellung entsprechend als Hafenanlage ausgebaut ist. In der Mitte liegt das Hafenbassin mit einer Wasserfläche von circa 60 Meter Länge und 30 Meter Breite, aus dem sich ein riesiges, in Holz konstruiertes Schiff von über 50 Meter Länge und 8 Meter Höhe erhebt. Das Deck des Schiffes wird als großes Tanzdeck eingerichtet, mit Orchesterpodium und eleganten Restaurationsräumen. Rings um das Hafenbassin lauern an Hafenanlagen Güter, wie Häcker, Ballen, Äpfel etc., die das Gesamtbild beleben. Eisenkrane zum Verladen der Güter vervollständigen die Illusion des Hafenbildes, das beidseitig durch Restaurationsräume eingerahmt wird. Am Eingang des Vergnügungsparkes erhebt sich der 30 Meter hohe Flaggenturm, der mit den Flaggen aller beteiligten Nationen geschmückt wird, und der Nachts mit Lichtern die ganze Anlage beleuchtet.

Während der ganzen Dauer der Ausstellung folgen sich die Kongresse und Tagungen nationaler und internationaler Vereinigungen und Institutionen in ununterbrochener Folge. Unter den angemeldeten 40 Veranstaltungsorten ist besonders die erste Sonderausgabe der Weltkongressen hervorzuheben, die vom 31. August bis 12. September dauert und Delegierte aus 30 europäischen, amerikanischen und asiatischen Staaten in Basel zusammenführen wird; erwähnt sei ferner die europäische Lehrfilmkonferenz.

Die technischen Besichtigungen.

Die Besichtigungen der schweizerischen Werke und Anlagen, die unter sachkundiger Führung veranstaltet werden, wiederholen sich wöchentlich während der Dauer der Ausstellung.

Montag: In Autos zu den Rheinkräftwerken Aargau und Laufenburg, Besichtigung des Kraftwerkes und der Schiffschleuse Aargau. Besichtigung des Kraftwerkes Laufenburg.

Dienstag: Besuch der Kraftwerke Galsau und Schaffhausen, sowie des Rheinfurten von Zürich nach dem Kraftwerke Galsau und Besichtigung, Fahrt auf den Rheinfall, Nachmittags Fahrt nach Schaffhausen, Besichtigung des historischen interessanten Moerdammes über den Rhein und des Elektrizitätswerkes der Stadt Schaffhausen.

Mittwoch: Besichtigung der Hochdruckanlagen im Wägital, Reise Basel-Zürich per Bahn; von hier in bequemen Autos längs des linken Zürichseeufers nach Siebnen und in das romantische Wägital, Besichtigung der Staumauer und des Staueises, Rückfahrt nach der Zentrale Kempen, Besichtigung der Druckleitung, Wasserloch, Zentrale, Staumauer und Staueis Kempen. Rückfahrt über die Seebühne nach Napperswil und längs des rechten Ufers des Zürichsees nach Zürich.

Donnerstag und Freitag: Nach den Kraftwerken der Schweizerischen Bundesbahnen an der Gotthardlinie, Eisenbahnfahrt von Basel über Luzern und längs des Vierwaldstättersees nach Amsteg, Besichtigung der Druckleitung und Zentrale Amsteg, Abfahrt nach Gurtellen, Besichtigung der Vogenstaumauer am Pfaffenpurg und der Wasserfassung, Bahnfahrt Gurtellen-Göschenen durch den Gotthardtunnel nach Ambrì; Fahrt mit der Drahtseilbahn von Ambrì nach dem Nioossee, Besichtigung der Staumauer, des Staueises und der Wasserfassung, Rückfahrt mit der Drahtseilbahn nach Ambrì, Besichtigung der Zentrale, Eisenbahnfahrt Ambrì-Basel.

Samstag: Besichtigung der Eisenwerke Glus und der Niederdruckwerke Wangen a. A. und Otten-Gössen. Fahrt durch den Jura nach der Valsthaler Glus, Besichtigung der L. von Roll'schen Eisenwerke in Glus, Fahrt nach dem Kraftwerk Wangen a. A. und Besichtigung, Fahrt nach Otten, Besichtigung der Wehranlage und der Niederdruckzentrale Gössen, Rückfahrt über den Hauenstein nach Basel.

INDUSTRIE- UND HANDELS-ZEITUNG

Entwicklungstendenzen der internationalen Wollindustrie.

Von Prof. Arnold Schminin, Universität Leeds.

Wie sehr auch die englische Wollindustrie, die bedeutendste der Welt, mit der veränderten Wirtschaftslage zu kämpfen hat, zeigt nachfolgender Artikel des bekannten englischen Lehrers für Wirtschaftskunde.

Wie in diesen Zweigen unserer modernen Industriewirtschaft, so macht sich auch in der internationalen Wollindustrie eine gewisse Veränderung der Verhältnisse bemerkbar. Vor dem Kriege war das laissez faire-Prinzip auch das Leitmotiv der englischen Wollindustrie; es war der Stolz des Textilindustriellen Yorkshires, darauf hinzuweisen, daß die Wölle seines Unternehmens eine Folge persönlicher Energie und ureigenster Unternehmungslust war. Selbst bis zum Jahre 1919 fand dieser stark betonte Individualismus seinen Ausdruck in der Forderung, dem freien Spiel der Kräfte in der Preisentwicklung keine Schranken aufzulegen. Noch damals betonte man stets von neuem die Fähigkeit der Industrie, ihre Angelegenheiten selbst zu regeln. Heute erleben wir es, wie ein wichtiger Zweig der englischen Wollindustrie — die Kammgarnindustrie — sich an die Regierung um Schutz wandte, um sie gegen den „unfairen“ Wettbewerb aus den Ländern mit entwerteter Valuta zu schützen.

Der erste Appell der Kammgarnindustrie an die Regierung war erfolglos. Trotzdem hat dieser Schritt, der die ganze ungünstige Lage der Industrie schlaglichtartig beleuchtete, den Kampf der Meinungen keineswegs zum Schweigen gebracht. Zwar wurde der Schutzantrag von einer Minderheit des Unternehmens eingeleitet, der Vorgesetzte jedoch über die künstliche Exportsubvention, die Frankreich in der Entwertung seiner Valuta besitzt, ist größer und weiter verbreitet, als man gemeinhin vermutet. Der Kampf um „die Freiheit, die Schutzoll“ wird im Laufe der Zeit sicherlich noch lauter werden und der Ausgang des Kampfes wird für die künftige Entwicklung dieser wichtigen englischen Industrie maßgebend wirken.

Eine bereits jetzt vielfach geäußerte Auffassung, die als eine direkte Folge des in letzter Zeit hervorgetretenen Meinungswechsels gewertet werden muß, ist der dauernde Hinweis auf eine besondere Pflege des einheimischen Marktes. Wir scheinen hier vor einem ähnlichen Vorgang zu stehen, wie wir ihn nach dem Kriege in der selbstgewollten wirtschaftspolitischen Isolation und in dem Streben vieler Staaten nach einer ökonomischen Autarkie beobachten können, die während des Krieges in engsten politischen und wirtschaftlichen Beziehungen standen. Siderlich bietet für den Augenblick der englische Inlandmarkt weniger Gefahren eines Geschäftsverlustes, ja er mag auch die Möglichkeit eines größeren Gewinnes in sich bergen. Es wäre indessen verfehlt, ernstlich dafür einzutreten, daß sich die englische Wollindustrie vorwiegend auf den Inlandmarkt beschränken solle. Es würde direkt eine Gefahr für die Leistungsfähigkeit dieser Industrie und für deren Fortschritt zu gesund entwickelten Unternehmungsgeist bedeuten, wenn dieser draußengängerliche Geist verloren ginge. Eine entwertete Valuta mag für eine Zeit lang einen gewissen Vorteil bilden, auf die Dauer schlägt dieser Vorteil aber in sein Gegenteil um.

Die Notwendigkeit einer Beibehaltung des weltweiten Geschäftsfeldes im Wollhandel wird durch die Entwicklungstendenzen der gleichen Industrie in anderen Ländern nur unterstrichen. Bekanntlich haben Italien und Japan beide den Export, Wollindustrielländer zu werden. Dieses Streben wird in beiden Ländern mit jünger Energie und starkem Ehrgeiz gepflegt. Da dieser Ehrgeiz letzten Endes darin besteht, ein großes Exportgeschäft aufzubauen und eine dominierende Stellung auf dem Weltmarkt einzunehmen, werden sich die Auswirkungen dieser Bestrebungen sehr bald in den ehemals führenden Textilländern sichtbar machen. Schon können wir den Druck der italienischen Textilindustrie im nahen Osten spüren, während wir den Einfluß der japanischen Industrie im indischen Markt zu spüren bekommen. Auch Frankreich ist dabei, seinen Textilexport in weit größerem Umfange zu pflegen, als dies vor dem Kriege der Fall war, und selbst die Vereinigten Staaten, die über einen Inlandmarkt verfügen, der den Reich jeder Handelsnation erregen muß, sind bestrebt, ihren Anteil am Weltmarkt noch zu vergrößern.

Diese Entwicklungstendenzen bringen es mit sich, daß allmählich eine Bewegung entsteht, die man als Entzerrung Londons zum Zwecke seiner Wollhandelsbeziehung bezeichnen könnte. Der direkte Einkauf von Rohwolle in den vornehmlichen Erzeugungsgebieten durch die Vereinigten Staaten, Frankreich und Italien scheint diese Beobachtung zu bestätigen. Die Tendenz einer Erleichterung aus denjenigen Ländern, wie Australien, ein Interesse daran haben, ihre Rohwollbestände sozusagen als Verhandlungsmasse für neue wirtschaftliche Vorteile, die auf Grund ihrer neuerstandenen industriellen Tätigkeit gebraucht, benützen. Wir können bereits die Spötleien gewisser australischer Exporteure über den „second hand“-Charakter der Wolle, die wie Australien, ein Interesse daran haben, ihre Rohwollbestände sozusagen als Verhandlungsmasse für neue wirtschaftliche Vorteile, die auf Grund ihrer neuerstandenen industriellen Tätigkeit gebraucht, benützen. Wir können bereits die Spötleien gewisser australischer Exporteure über den „second hand“-Charakter der Wolle, die wie Australien, ein Interesse daran haben, ihre Rohwollbestände sozusagen als Verhandlungsmasse für neue wirtschaftliche Vorteile, die auf Grund ihrer neuerstandenen industriellen Tätigkeit gebraucht, benützen.

ohne deren Ansehen und Tragfähigkeit zu schmälern. Die Verarbeitung von Lumpen und Spinnereiarfällen brachte uns den Shoddy und Mungo, die einen wichtigen Zweig der Wolltextilindustrie begründeten.

Das Aufkommen von Kunstseide und Kunstwolle kann mit dem Aufkommen von Shoddy und Mungo nicht verglichen werden. Die Rückwirkung der beiden neuen Textilgewebe auf die gesamte Textilindustrie mag sich jedoch in ähnlicher Weise bemerkbar machen. Noch behaupten die Wollfabrikanten, Kunstwolle sei überhaupt keine Wolle und diese Mißbezeichnung schade dem Handel in echter Wolle. Wahrscheinlich erhebt der Seidenhandel dieselben Einwände bezüglich der Kunstseide. Es handelt sich jedoch hier um mehr als um einen Streit der Nomenklatur. Die Befürchtung, daß Kunstseide sich als wirklicher Konkurrent der Wolle als Bekleidungsstoff bemerkbar machen könnte, ist bereits vorüber. Die gegenwärtige Haltung der Wollindustrie sowohl gegenüber der Kunstseide wie der Kunstwolle ist die, eine Unterjochung der technischen Möglichkeiten beider Fasern als Zufallsprodukt zur Wolle zu unterwerfen, um das Streben nach einem wirklich dauerhaften und doch warmen Kleidungsstück, dessen Herstellungskosten geringer sind als diejenigen eines Kleingewandstückes, das ganz aus Wolle hergestellt ist, zu beschleunigen. Sowohl in der Woll- wie in der Kammgarnindustrie sind in letzter Zeit erhebliche Fortschritte gemacht worden. Vorläufig sind die Herstellungskosten der neuen Fasern noch zu hoch, um einen weitgehenden Verbrauch als Streckmaterial zu rechtfertigen. Es bestehen auch noch gewisse technische Schwierigkeiten in der Behandlung der gemischten Fasern, wobei eine ausgeübte Verwendung des Mißproduktes für die nächste Zukunft kaum wahrscheinlich erscheint.

Wirtschaftliche Rundschau.

Spielzeug-Industrie.

Die Nürnberger Rundgebung der deutschen Spielwarenindustrie vom 7. Mai d. J. hat die Augen der Öffentlichkeit auf den erdrückenden Rückgang der deutschen Spielwaren-Ausfuhr gelenkt, der sich im Jahre 1925 im Vergleich zum Jahre 1913 auf 135 000 Doppelpennentner bezog. 24 Prozent der im Jahre 1913 ausgeführten Spielwarenmengen beliefen. Eine Industrie, deren Erzeugnisse bisher zu 75-80 Prozent ins Ausland zu gehen pflegten, die also als ausgeproben Exportindustrie zu gelten hat, muß durch die Minderung ihres auswärtigen Absatzes in einem derartigen Umfange ihre Existenz als auf's schmerzliche bedroht ansehen. Weniger bedauert, weil man nur den Exportziffern keine Aufmerksamkeit zu schenken pflegte, wurde es daß die Verhältnisse auf dem Inlandsmarkt eine ähnliche katastrophale Wendung genommen haben, indem der Inlandsumsatz an Spielwaren aus leicht verständlichen Gründen nicht nur stark zurückging, sondern die Einfuhr ausländischer Spielwaren nach Deutschland sogar ein beträchtliches Steigerungsmaß erreichte. — Es wurden nach Deutschland eingeführt: 1911 4654 Ds. im Werte von 830 000 Mark, 1912 5790 Ds. im Werte von 1 042 000 Mk., 1913 6443 Ds. im Werte von 1 160 000 Mk., 1922 1100 Ds., 1923 441 Ds., 1924 3438 Ds. im Werte von 756 000 Mk., 1925 6127 Ds. im Werte von 2 760 000 Mk. (darunter 727 Ds. deutsche Rückware).

Besonders fällt das starke Anschwellen der ausländischen Spielwaren-Einfuhr von 1924 und 1925 in die Augen, und mit einem weiteren Steigen dieser Mengen muß leider gerechnet werden. — Bei der Einfuhr aus den Vereinigten Staaten (1925 405 000 Mk.) handelt es sich hauptsächlich um Gummispielwaren, bei der Tschechoslowakei (384 000 Mk.) um Holzspielwaren, deren Ausfuhr von dort das billigste Rohmaterial, die niedrigsten Löhne und nicht zuletzt die schlechte Valuta begünstigen, während Großbritannien (362 000 Mk.) in Plastikspielwaren ein beachtenswerter Konkurrent ist. In Frankreich (207 000 Mk.) hat der hohe Zollfuß besonders die Fabrikation der mechanischen Blechspielwaren zur Entwicklung gebracht und die schlechte Valuta ihrer Ausfuhr die Wege geebnet. Aus Schweden (178 000 Mk.) kommen hauptsächlich schwere Holzspielwaren nach Deutschland, aus Italien (114 000 Mk.) hochwertige Puppen, aus Japan Celluloid- und Porzellanspielwaren und aus der Schweiz (176 000 Mk.) höherwertige Holzspielwaren.

In den maßgebenden Kreisen der deutschen Spielzeugindustrie ist man einmütig genug, aufgestrichelt dieser unerfreulichen Entwicklung auf dem Inlandsmarkt nicht etwa auch nach dem Allverweltsteilmittel des Zollschutzes gegen die unheimliche ausländische Konkurrenz zu verlangen und damit das Eingekündnis der eigenen Schwäche zu verbinden. Wenn eine Industrie mit ausgeprägtem Export-Charakter erst so weit ist, daß sie eines entsprechenden Schutzkolles bedarf, um sich auf dem eigenen Inlandsmarkt zu behaupten, dann ist über sie das Todesurteil gesprochen. Schon ein geringeres Maß wirtschaftlicher Logik genügt, um zu begreifen, daß eine Industrie, um exportfähig sein zu können, muß mindestens in der Lage sein, sich mit ihren Leistungen auf dem Inlandsmarkt gegen ausländischen Wettbewerb aus dem Felde zu schlagen. Die Industrie kann sich dabei auf Kräfte stützen, die ihrer Lage das vollste Verständnis entgegenbringen. Den besten Beweis dafür liefert erst vor wenigen Wochen der Rat der Hersteller der deutschen Spielzeugindustrie so eng verbundenen Stadt Nürnberg, indem er einen ansehnlichen Betrag für die Spielzeug-Ausstellung auswarf, die in der Zeit von Juli bis September dieses Jahres in der Kunsthalle am Marienbor zu Nürnberg ihre Tore öffnen sollte.

Fusion Daimler-Benz.

Nachdem die Fusion am Montag der G.-B. der Benz A.-G. genehmigt wurde, stimmte am Dienstag die G.-B. der Daimler-Motoren-Gesellschaft A.-G. Stuttgart

Unterstützung einstimmt die Vereinigung mit der Firma Benz & Cie. Rheinische Automobil- und Motorenfabrik A.-G. Mannheim zu, wonach das Vermögen dieser Gesellschaft als Ganzes auf die Daimler Motoren-Gesellschaft gegen Gewährung von Aktien im Umwandlungsverhältnis von 1:1 übertragen wird. Zu dem Verschmelzungsantrag führte Generaldirektor Schöppert aus, daß in den zwei Jahren des Bestehens der Interessengemeinschaft ein nicht unerheblicher Teil des für beide Gesellschaften aufgestellten Programms, welches auf konstruktivem, fabriktorischem und kaufmännischem Gebiet lag, zur Durchführung gelangte. Die letzte Durchführungs des Programms werde auf die Erzielung von Ersparnissen und Erhöhung der Gesamtleistung eingeleitet. Das Jahr 1925 habe diese Interessengemeinschaftsfirma auf dem Wege der Konzentration einen erheblichen Schritt vorwärts gebracht. Das Gesamtergebnis wäre einseitig, hätte nicht die im Sommer einsetzende wirtschaftliche Krise mit den darauffolgenden Abschlüssen zu Einschränkungen gezwungen. Die Konkurrenz der ausländischen Massenherstellung arbeite zur Eröberung der deutschen Märkte mit Sonderkonditionen und außerordentlich hohen Händlerabzügen. Diese Konkurrenz sei nicht nur durch rationelle Fabrikation, sondern durch höhere Qualitäten und längere Lebensdauer unserer Produktion zu bekämpfen. Auf die Erreichung dieser Ziele sei die ganze Arbeit der Firmen gerichtet. Zweifelslos werde durch eine Vollfusion noch eine bedeutendere Vereinfachung der Verwaltung und der Betriebe, eine Verbillichung des Verkaufsapparates und eine einseitige Finanzsperre erreicht werden können. Die dadurch erzielten Ersparnisse dürften auf Millionen geschätzt werden. Nur in einer solchen Durchführungs des Programms könne die Verwaltung die Wiederherstellung der Konkurrenzfähigkeit und der Rentabilität erblicken.

Die Firma wird in Daimler-Benz A.-G. mit Sitz in Berlin umgewandelt. Die ausstehenden Ausschüttungsmittel wurden wiederhergestellt; neu hinzugefügt wurden der frühere Vorstand Direktor Brecht und Direktor Popp von den Bayerischen Motorenwerken München.

Die Aufwertung bayerischer Sparfahrguthaben.

Auf Grund des Aufwertungsgesetzes hat das bayerische Ministerium des Innern dem Landtag eine erste Verordnung über die Durchführung der Aufwertung der Sparfahrguthaben zur Kenntnis unterbreitet. Die wichtigste Bestimmung dieser Verordnung ist, daß für die bayerischen Sparfahrguthaben ein einheitlicher Aufwertungsfuß von 12 1/2 Prozent des Goldmarkbetrages der Sparfahrguthaben festgesetzt wird. Damit erübrigt sich die Bildung einer Teilungsmasse und die Bestellung eines Treuhänders. In dem Fall, daß ein Gewährträger der Sparfahrguthaben (Bezirk, Gemeinde) seine Markantelien mit mehr als 12 1/2 Prozent absetzt, ist dieser höhere Satz auch für die Sparfahrguthaben maßgebend. Die Aufwertung der Sparfahrguthaben erfolgt, ohne daß es eines Antrages des Gläubigers bedarf. Wird von einem Sparfahrguthaber die Aufwertung bereits ausgezahlt, Guthaben auf Grund Vorbehaltes verlangt, so ist der Anspruch binnen einer am 30. September 1926 ablaufenden Ausschlussfrist bei der Sparkasse anzumelden. Die Auszahlung der aufgewerteten Guthaben kann vor dem 1. Januar 1927 nicht verlangt werden. Zur Durchführung der Aufwertung sind zunächst die den Sparfahrguthaben aus der Aufwertung von Papiermarkforderungen zuzurechnenden Beträge und etwaige Zuwendungen aus dem Ausgleichsstock zu verwenden. Solange nicht festgestellt, daß diese Mittel ausreichen, sind die jährlichen Beiträge überprüfbar heranzuziehen.

Ein weiteres Institut für Konjunkturforschung.

Nach dem Vorbilde von Berlin ist jetzt auch in Frankfurt a. M. mit Unterstützung des Magistrats, der Universität, der Industrie- und Handelskammer ein Institut für Konjunkturforschung gegründet worden, das unter Leitung von Dr. Althoff steht, der als Autorität auf dem Gebiete der Konjunkturforschung anerkannt ist.

Redarjumer Fahrzeugwerke A.-G. Redarjalm.

Die Generalversammlung genehmigte den Abschluß. Von einem Reingewinn von 802 685 Mk. gelangen 8 Prozent Dividende zur Verteilung. Die von der Gesellschaft ausgegebenen Vorzugsaktien mit mehrfachen Stimmrecht werden aufgehoben und zum Nennwert zurückgekauft. Auf eine Anfrage über das laufende Geschäftsjahr wurde mitgeteilt, daß dasselbe auf ein gutes, insbesondere bei der Verkauf von Motorrädern, die 55 Prozent der Produktion ausmachten, gut. Im Inlandsabsatz sei die ausländische Konkurrenz nur wenig zu spüren, nur im Export habe man mit der ausländischen Konkurrenz zu kämpfen, aus Gründen unvermeidlicher Belastung. Im nächsten Jahre werde die Gesellschaft eine neue Programms, das auch den Ausbau der Wagenfabrikation umfassen wird, vorlegen. (Eig. Drahtmeldung.)

Wagwerke A.-G. Ludwigshafen.

Die G.-B. genehmigte die Bilanz, die mit einem Reingewinn von 755 447 Mk. abschließt, und aus dem 8 Prozent Dividende verteilt werden. 347 Mk. werden auf neue Rechnung vorgetragen. Die Verhandlungen über die Aufnahme einer 3 Millionen-Dollar-Anleihe zusammen mit der Großkraftwerk Mannheim A.-G. in Form von Inhaber Obligationen wurden abgeschlossen und von der Versammlung genehmigt. (Eig. Drahtmeldung.)

„Mio“ Maschinenbau und Industrie A.-G. Frankfurt a. M.

In dem Prospekt über die bekannte, von A. A. Simon und Co. in New York emittierte 3 Mill. Dollar 7 Prozent Hypothekendarlehen bestand am 1. Mai ds. J. 3,84 Mill. Dollar betragende neue 3,88 Mill. Dollar am 1. Mai 1925. Die laufenden Aufträge liegen ein hässliches Wachstum des Exportanteils am Gesamtgeschäft erkennen, im Durchschnitt einer längeren Reihe von Jahren sei seither die Hälfte des Absatzes auf das Ausland

entfallen. Die Zahl der ständigen Kunden überstiege 18 000. Mit der Fabrikation, von der etwa die Hälfte auf Mähermaschinen und Getriebe-Elektromotoren entfällt, seien in den bekannten sechs Hauptfabriken (auf circa 82,15 Hektar seien circa 1,92 Hektar überbaut mit circa 486 Hektar Fabrikraum) 4152 Arbeiter und 1491 technische und kaufmännische Angestellte beschäftigt, außerdem 800 Arbeiter in Wien, 400 in Moskau bei Mailand und 120 in Buenos Aires. Weitere Niederlassungen seien in Budapest, Warschau, Athen, Oslo, Santiago, Leningrad, Tokio, London, Paris, Brüssel, Madrid, Konstantinopel, Rio de Janeiro und Montevideo. Den gegenwärtigen Gesamtwert der Anlagen fordere eine Sachverständigen-Schätzung auf 7,73 Mill. Dollar, während der letzte Bilanzwert bekanntlich 10,18 Mill. Mk. betrug. Die Anlagen sollen nach Durchführung der Anleihe nur noch mit dieser belastet sein, wie überhaupt keinerlei langfristige Schulden bestehen sollen, außer der Dameschuld, für die ein Höchstbetrag von 680 028 Doll. angesetzt wird und eine Zinsverpflichtung von 29 887 Dollar (14 920) per 1. September 1927 (1928); daraus ergibt sich ein per Dameschuldung angründendes liegendes Betriebsvermögen von circa 16,73 Mill. Mk.

Bairische Elektricitäts-A.G. Stuttgart.

Bei dem Städtischen Elektrizitätswerk Salzburg, deren Betrieb die hauptstädtliche Geschäftstätigkeit der Gesellschaft ausmacht, ist nach dem Bericht für 1925 der zahlenmäßig nicht genannte Stromabtrieb wieder stetig geblieben trotz geringen Abzuges an die Großabnehmer infolge der schwierigen wirtschaftlichen Lage. Der Abschluß ergibt nach 49 194 Km. Abzählungen einen Reingewinn von 144 178 Mk., woraus 6 Prozent auf die Stammaktien und 10 Prozent auf die Vorzugsaktien verteilt werden. Die Ausschüsse für das laufende Jahr seien auf Grund der Ergebnisse der ersten Monate als auch bezeichnet. (Eig. Drahtmeldung.)

Hermann Bronner A.-G. Frankfurt a. M.

Die Warenhausgesellschaft berichtet für das Jahr 1925 über erhöhte Umsätze und über erhöhte Umsätze. Trotz der wirtschaftlichen Lage und der großen Arbeitslosigkeit habe sich die Kundenzahl erhöht. Nach 58 431 Km. Abzählungen verbleiben 157 788 Km. Reingewinn, woraus auf Vorzugs- und Stammaktien wieder 6 Prozent Dividende verteilt werden. 5000 Km. werden dem Ausschüttungsfonds zugewiesen und 70 282 Km. auf neue Rechnung vorgetragen. Die G.-B. genehmigte die Vorläufige der Verwaltung. Die Umsätze im laufenden Jahre erreichten an der Höhe des Vorjahres. (Eig. Drahtmeld.)

Umstellung der Deutschen Kraftfahrzeugwerke A.-G. Spandau.

Die Verhandlungen über die Umstellung der Deutschen Kraftfahrzeugwerke, die für infolge der Entscheidung des Abzuges als notwendig erwiesen hat, sind nunmehr zu Ende geführt worden. Die Verwaltung hat beschlossen, das Produktionsprogramm erheblich einzuschränken und hat die Genehmigung zur Entlassung eines großen Teils der Arbeiter nachgefordert. Ferner soll die verminderte Produktion von den Deutschen Kraftfahrzeugwerken auf die gleichfalls in Spandau gelegenen Deutschen Industriewerke übertragen werden. Die Betriebe der Deutschen Kraftfahrzeugwerke selbst werden demnach stillgelegt. Der verbleibende Teil der Arbeiterschaft wird von den Deutschen Industriewerken übernommen werden.

Erhöhung der australischen Ausfuhrzölle.

Ein Abwehr der englischen Konkurrenz. Dem Hause der Repräsentativen in Melbourne ist eine Geschäftsverlegung zugegangen, die sich mit der Erhöhung der Zölle auf Ausfuhrzölle beschäftigt. Danach sollen die britischen Vorzugszölle von 10 Prozent auf 20 Prozent erhöht werden und die Zölle des Generaltarifs von 20 Prozent auf 25 Prozent. Diese Maßnahme wird durch den australischen Zoll- und Handelsminister genehmigt, daß die australische Woll- und Baumwollindustrie durch steigende Konkurrenz infolge hierof bedroht würde. Es besteht die Möglichkeit, daß englischerseits eine Ausfuhrzölle in Australien errichtet wird, um den Zollvorsparungen zu entgehen. Von Australien wird eine derartige Maßnahme eingeleitet, wie dies ja auch schon mit der Automobilindustrie der Fall war.

Das italienische Jolkaheld beträgt für die laufende Woche vom 28. Juni bis 4. Juli 486 Proa, wie in der Vormoche.

Preisermäßigung für Schaufen.

Der Verband der Schaufenfabrikanten ermäßigt den Verkaufspreis bei Schaufenbeständen von bisher 48 Mk. je 100 Rlo rohe Schaufen auf 42 Mk. Bei Abnahme von 5 Tonnen ermäßigt sich der Preis auf 38 Mk., bei 10 Tonnen auf 37 Mk.

Aus Baden

Reichsbahnansätze bei der S. Fruch Waggonfabrik A.-G. Heidelberg. Wie wir hören, hat die Gesellschaft von der Reichsbahnabgabengesellschaft einen großen Auftrag erhalten, der für die Zeit auf ein Drittel der Vorkriegszeit gehaltenen Belegschaft mehrere Monate Beschäftigung zu auskömmlichen Preisen sichert. Ueberhaupt habe sich die Geschäftslage in der letzten Zeit gebessert, da die Schienenkonkurrenz aufgehört habe. Für die erste Hälfte des laufenden Geschäftsjahres habe sich zwar noch ein Verlust ergeben, da die Gesellschaft durch die feuerzeitige Annullierung von Reparationsaufträgen in Mitleidenschaft gezogen worden sei. Indes sei im laufenden Jahre für diese Aufträge eine Zahlung eingegangen. Es werden anscheinend noch Verhandlungen geführt, um einen Ausgleich für den dreijährigen Zinsverlust zu erreichen. (Eig. Drahtmeldung.)

Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft (Rheinisch-Industriewerke).

Die Gesellschaft berichtet über den außerordentlich scharfen Wettbewerb, der den Frachtkosten unter die Betriebskosten herabdrückte. Obwohl die beständere Gütermenge größer war, hielten die Frachtkostenannahmen hinter den Ziffern des Vorjahres zurück. Die abfahrenden Mengen konnten, da der Wasserstand des Rheines gering war, in eigenen Fahrzeugen befördert werden. Das Expeditions- und Lagergeschäft war durch die Abwanderung des Verkehrs auf die Bahn beeinträchtigt. Der Sammelverkehr verarmte durch die Zersplitterung der Reichsbahn immer mehr, die Lagerhäuser standen während eines großen Teiles des Jahres fast leer. Auch die Tätigkeit der Füllwerke blieb stark eingeschränkt und hinter den Ergebnissen der früheren Jahre zurück. Der Ueberzucht der Gruppe beträgt 314 922 Mk., wovon auf die Gesellschaft 87 125 Reichsmark entfallen, wovon 85 200 Km. zu Abschreibungen verwendet werden, während der Rest auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Zwei Drittel des Aktienkapitals verloren.

Die Draht- und Kabelwerke A. G. Freiburg i. Br. hat im Jahre 1925 von ihrem 200 000 Km. betragenden Aktienkapital 161 476 Km. verloren. Die Kreditoren betragen 557 652 Km. (Eig. Drahtmeld.)

Konkurs.

Wagner Josef Reibholz in Wehren (A.G. Ueberlingen). Anmeldefrist 17. Juli. Prüfungstermin 26. Juli.

