

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Wochenschau, Heft 3

[urn:nbn:de:bsz:31-221310](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-221310)

Karlsruher Wochenschau



Rufn. Dr. W. Burger.

Blick auf den Adolf-Hitler-Platz mit Ev. Stadtkirche

Stadt der Entdeckungen und Erfindungen

XIV. Jahrgang, Heft 3

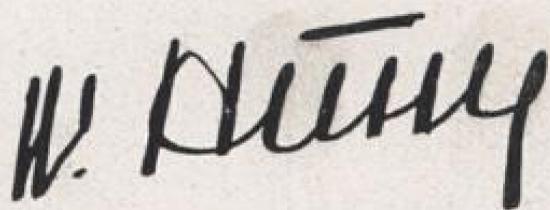
April 1939

Herausgegeben unter Mitarbeit des Verkehrs-Vereins Karlsruhe.

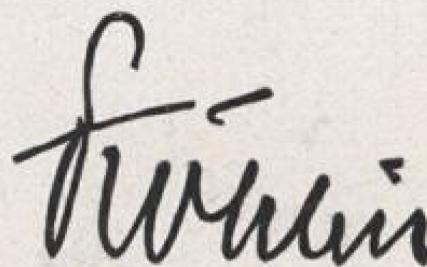
7. April 1939

Willkommen in Karlsruhe!

Mehrere für den Gau Baden und seine Hauptstadt Karlsruhe bedeutungsvolle Tagungen und Jahreszusammenkünfte finden in den kommenden Wochen hier statt. So können wir die Delegierten des Gautages der Technik der NSDAP., die Teilnehmer am Bad. Landesfeuerwehrtag, die südwestdeutschen Freikorpskämpfer, die Scheffelpreisträger des Deutschen Scheffelbundes (mit Eröffnung der Abteilung „Lebende Dichter am Oberrhein“ im hiesigen Scheffelmuseum) und die Teilnehmer am Gautag der Erzieher der NSDAP. demnächst in unserer Stadt begrüßen. Wir wünschen, daß ihre Beratungen und die gesamte Arbeit, die sie hier leisten, zum Segen für ihre Berufsgemeinschaft und zum Wohle der Allgemeinheit gereichen. Außerdem geben wir der Hoffnung Ausdruck, daß es allen Tagungsteilnehmern bei uns gut gefällt und daß sie schöne Stunden hier verleben, an die sie sich immer gerne erinnern mögen. So werden sie unsere Freunde werden und mit dazu beitragen, die Schönheiten, vortrefflichen Einrichtungen und sonstigen Vorzüge der badischen Gauhauptstadt weiter im Lande und im Reich bekannt zu machen. Willkommen in Karlsruhe!



Oberbürgermeister und Vorsitzender
des Verkehrsvereins



Verkehrsdirektor und Geschäftsführer
des Verkehrsvereins

„Der deutsche Ingenieur und Techniker, unsere Physiker und Chemiker, sie gehören zu den Bahnbrechern auf dieser Welt.“

Adolf Hitler.

Karlsruhe,

Stadt der Entdeckungen und Erfindungen.

Man hört irgendwo im Reich den Namen dieser Stadt und verbindet damit Begriffe wie „Fächerstadt“, Stadt der Kunst und Kultur, Stadt der vier Hochschulen, Blumen- und Gartenstadt, Stadt am Rhein und Schwarzwald, und man weiß vielleicht auch, daß hier ein schönes Schloß steht und bedeutende Museen, Sammlungen und Bibliotheken vorhanden sind. Wenige aber denken daran, daß Karlsruhe der Welt Erfindungen und Entdeckungen geschenkt hat, die dazu beitragen, das moderne Weltbild der Technik mitzugestalten, ja, es von Grund auf neu zu prägen. Nennen wir nur das Fahrrad, das Automobil, das Radio — die populärsten Erfindungen, wenn man so sagen darf, der Neuzeit, deren Wiege Karlsruhe ist. In den folgenden Blättern laden wir ein, einige dieser Erfindungen und Entdeckungen in großen Zügen so mitzuerleben, wie sie von den Menschen, die in Karlsruhe geboren wurden oder hier wirkten, zu ihrer Zeit geschaffen und erarbeitet worden sind. Neben den erwähnten weltbekannten Tatsachen gibt es auch andere, weniger volkstümliche Großtaten der Technik, die in diesen Rahmen gehören und deren Schöpfer ebenfalls verdienen, ihrer Leistungen um des Volkes willen geehrt und gewürdigt zu werden. Karlsruhe, die junge Großstadt in der Südwestmark des Reiches, pflegt das Andenken dieser Männer in vielerlei Hinsicht. Nicht nur in Denkmälern sind sie verewigt und stehen als Beispiele deutschen Geistes und deutscher Schaffenskraft immerwährend vor den Augen der Zeitgenossen, auch in unsern Museen und Sammlungen zeugen ihre Spuren von ihren einmaligen Leistungen.



Ehemaliges Residenzschloß, jetzt Bad. Landesmuseum, mit Denkmal des Großherzogs Karl Friedrich.

Aufn. R. Kellner

Entdeckungen, Erfindungen, Ingenieurgroßtaten.

Schon für den oberflächlichen Kenner der Stadt Karlsruhe ist sowohl aus den Baudenkmalern als auch rein äußerlich aus der Benennung von Straßenzügen nach bedeutenden Männern, die an der Technischen Hochschule wirkten, ein lebendiger Zusammenhang und eine enge Verbundenheit von Stadt und Technischer Hochschule leicht festzustellen. Diese Arbeits- und Schicksalsgemeinschaft ist schon über hundert Jahre alt. Sie hat sich nicht nur für die Stadt Karlsruhe, sondern auch für das ganze Grenzland Baden und darüber hinaus für die gesamte deutsche Wissenschaft und Technik segensreich und befruchtend ausgewirkt.

Bis vor der Wiedervereinigung der Ostmark mit dem Deutschen Reich war die Karlsruher Technische Hochschule, die am 7. Oktober 1825 als „Polytechnische Schule“ ins Leben gerufen wurde, die erste und älteste Technische Hochschule des Deutschen Reiches. Sie entstand in einer Zeit, in der wie heute der Einsatz der Wissenschaft und Technik für Volk und Heimat von großen Männern als eine unbedingte Notwendigkeit erkannt worden war. Im Verlaufe von zwei Menschenaltern hatte sie ihre erste große Aufgabe, die Rheinkorrektion, in vorbildlicher Weise gelöst. Während der große Ingenieur Oberst Johann Gottfried Tulla, der Schöpfer des Planes der Rheinkorrektion, die Gefahren für das Leben und Eigentum der am Rheinstrom liegenden Dörfer und Gemarkungen beseitigte, trat der große Architekt Friedrich Weinbrenner an die Spitze des badischen Bauwesens. Ihm verdankt die Stadt Karlsruhe ihre schönsten Baudenkmalern. Der Aufbau der „Polytechnischen Schule“ wurde vorbildlich für alle späteren technischen Hochschulen Deutschlands und hat sich im Wesentlichen bis auf den heutigen Tag erhalten. Die Reihe der großen Männer der Technik, die an der Technischen Hochschule gewirkt haben, hat sich bis auf heute ununterbrochen fortgesetzt. Nach Tulla und Weinbrenner ist Ferdinand Redtenbacher zu nennen, der für Deutschland der Schöpfer des wissenschaftlichen Maschinenbaues geworden ist und sich weitblickend für jene Verbindung von Wissenschaft und Technik eingesetzt hat, die dem forschenden und erfinderischen deutschen Menschen entspricht. Seinem Nachfolger Franz Grashof, der ebenfalls ein wissenschaftlich bedeutender Maschineningenieur war, gebührt aber außerdem das Verdienst, sich dafür eingesetzt zu haben, daß die Ingenieure im öffentlichen Leben auch Stellen einnehmen, die ihrer verantwortungsvollen Tätigkeit entsprechen. Während die fachliche Richtung Tullas, die Ueberlieferung des Wasserbaues von Max Honsell und Theodor Rehbock weitergeführt wurde, fand der Straßen- und Städtebau in Reinhard Baumeister, der Brückenbau und Eisenbahnbau in Friedrich Engesser seine großen Vertreter. In der Architektur führte die Linie der Baukünstler von Weinbrenner über Heinrich Hübsch, Friedrich Eisenlohr bis zu Hermann Billing, Max Läger und Friedrich Ostendorf. Unter den großen Chemikern ist Karl Welzien, Lothar Meyer, Karl Engler und Hans Bunte zu nennen. Auf dem Gebiete der Physik und Elektrotechnik ist neben andern Engelbert Arnold als bahnbrechender Wissenschaftler hervorzuheben.

Will man zusammenfassend aus der großen Anzahl bedeutender Arbeiten, die von der Karlsruher Technischen Hochschule und somit von der Stadt Karlsruhe ihren Ausgang genommen haben, nur einige wenige erwähnen, die sich heute noch auswirken, so ist zu erinnern an: Die Korrektion des Oberrheines durch Tulla, die Gestaltung der Stadt Karlsruhe durch Weinbrenner, die Entdeckung der elektrischen Wellen, der Aufbau des wasserbaulichen Versuchswesens durch Rehbock, der Bau der Schwarzwaldbahn durch Gerwig und Engesser, das Verfahren zur Gewinnung von Stickstoff aus der Luft. Wie diese Forscher und Lehrer Marksteine in der Entwicklungsgeschichte der Technischen Hochschule geworden sind, so sind auch ihre Arbeiten, Entdeckungen und Erfindungen von epochaler Bedeutung geblieben. Sie haben Karlsruhe zu einer Stadt der Entdeckungen, Erfindungen und Ingenieurgroßtaten gemacht.

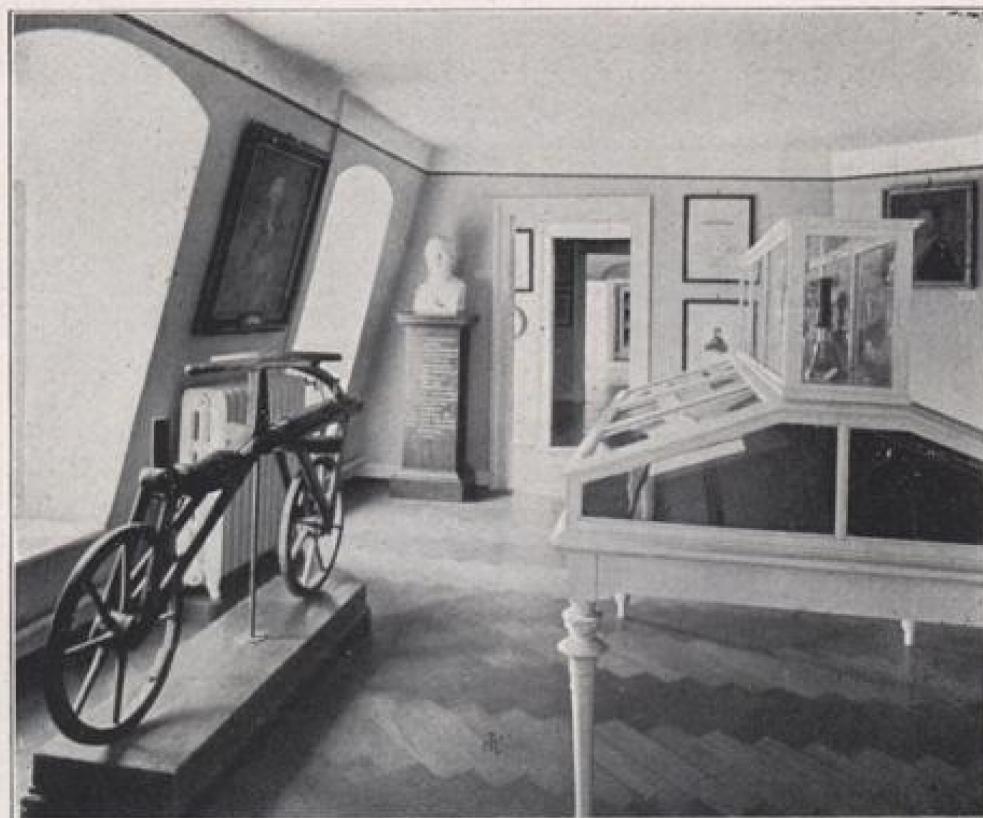
Aber auch Namen wie Dr. h. c. Karl Benz, ein Sohn der Stadt Karlsruhe und Konstrukteur des ersten Kraftwagens, sowie Freiherr Carl Drais von Sauerbronn, ebenfalls gebürtiger Karlsruher und Erfinder des Fahrrades, gehören in die Reihe der unsterblichen Pioniere der modernen Technik. Die seit der Jahrhundertwende verflossenen Jahrzehnte haben der Technischen Hochschule und der Stadt Karlsruhe eine Reihe weiterer bedeutender Lehrer und Forscher geschenkt. Neue Gebäude und Institute sind entstanden und weitere werden vorbereitet. Die Aufgabe der Gründungszeit, sich durch Forschung und Lehre für Volk und Heimat einzusetzen, ist aber durch des Reiches Aufstieg zu einem großen einigen Deutschland zu einer hohen nationalen Pflicht geworden.

Carl Drais und sein Erbe.

Von der Laufmaschine, der „Draisine“, dem ersten Fahrrad der Welt, zum bedeutendsten und größten Radrennen der Erde, der Großdeutschlandfahrt 1939.

Wenn am 1. Juni 1939 zum ersten Mal das bedeutendste und größte Radrennen der Welt, die 5000 Kilometer der Großdeutschlandfahrt gestartet werden und die Rennfahrer der ganzen Welt zum friedlichen Wettkampfe antreten, dann soll auch eines Mannes gedacht werden, der schon um die Zeit vor 125 Jahren mit seiner von ihm erfundenen und selbst konstruierten ersten Maschine den Völkern der Erde die größte Erfindung der damaligen Zeit schenkte. Aus diesem Geschehen entwickelte sich bahnbrechend im Laufe der Geschichte eine Weltindustrie, die

In seiner Jugendzeit finden wir den Baron als Student der Heidelberger Universität, und seine Lieblingsfächer waren Mechanik — Technologie — Mathematik und Geometrie. Schon als Junge beschäftigte er sich mit besonderer Vorliebe mit vielerlei technischen Bastelarbeiten, für die er seine freien Stunden verwendete, und hier schon träumte ihm von einem Fortbewegungsmittel ohne Pferde. Während seiner Heidelberger Studienjahre nahm sein Traum und Wunsch festere Form an, aber der Wunsch seines Vaters war ihm Be-



Die erste Laufmaschine, Original in den städtischen Sammlungen.

Aufn. Dr. W. Burger

nicht nur im Erfinderland, sondern auch in allen Staaten der Welt vielen Millionen Menschen Existenz, Arbeit und Brot geschaffen hat.

Aus der stadtgeschichtlichen Chronik von Karlsruhe und aus alten dokumentierten Ueberlieferungen steht fest, daß der Erfinder des ersten Fahrrades der Welt, Carl Friedrich Freiherr Drais von Sauerbrunn, am 29. April 1786 in Karlsruhe geboren wurde. Einem alten Adelsgeschlecht entstammend, war sein Vater Karl Wilhelm Ludwig Friedrich Freiherr von Drais, Großherzoglicher Wirklicher Geheimrat, Präsident des Obersten Gerichtshofes, der Berater und Freund des Markgrafen Carl Friedrich und späteren Großherzogs. Der im Glanze der Hofgesellschaft heranwachsende junge Baron bekam, wie das selbstverständlich war, eine ganz sorgfältige Erziehung. Er hatte seinen eigenen Hofmeister, der ihn schon frühzeitig mit allem Wissenswerten vertraut machte, aber vorwiegend die Unterrichtung in den fremden Sprachen pflegte, die ihn in seinem späteren Lebensalter, in seiner Erfinderslaufbahn, sehr zu statten kommen sollten. Außerdem besuchte er das Karlsruher Lyzeum.

fehl, der aus seinem Sohn einen Forstmann machen wollte. Obwohl seine Gedanken stets bei technischen Dingen weilten, betrieb er das Forststudium, in welchem er auch zum Ziele kam und die erforderlichen Prüfungen mit Erfolg absolvierte. Als junger Forstmeister kam er nach Rastatt und Freiburg, doch beherrschten ihn vollständig seine ingenieusen Ideen, und sein Erfindergeist ließ ihn seine beamtlichen Aufgaben nur sehr schwer erfüllen. Er fühlte sich zwangsmäßig in einer Stellung, zu der ihm Liebe und Lust fehlte, und seine wiederholten Bitten an seinen Taufpaten, den Großherzog, erreichten erst nach langer Zeit den erstrebten Zweck, daß er als Großherzoglicher Kammerjunker und Badischer Forstmeister unter Vorbehalt des Dienstrechtes aus dem badischen Staatsdienst beurlaubt wurde. So war ihm die Möglichkeit gegeben, als eigener Herr, wie er selbst sagt, seinen ingenieurlichen Arbeiten nachzugehen, an die er sich nun auch mit Feuereifer heranmachte. In seiner Vaterstadt Karlsruhe entstand nun nach mühevoller Arbeit und nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten die erste nach ihm benannte Drais'sche Laufmaschine. Dieses erste Fahrrad war zweiräderig, trug

ähnlich wie bei den heutigen Fahrrädern den Sattel nahe am Hinterrad, war ganz aus Holz gebaut, wurde nicht durch Pedale, sondern dadurch bewegt, daß man, auf dem Sattel sitzend, sich mit den zu beiden Seiten herabgestreckten Beinen, laufend am Boden abstieß und bei einiger Übung eine für die damaligen Zeiten sehr beachtliche Schnelligkeit erreichen konnte. Ganz Karlsruhe lachte, wo auch immer der Baron mit seinem fliegenden und hüpfenden Holzpferd zu sehen war. Die Jugend lief verhöhrend und spottend hinter ihm her. Alle Widerwärtigkeiten konnten ihn nicht abhalten, seine Laufmaschine zu verbessern, und im Dezember 1813 gab ihm Badens Fürst Gelegenheit, dem damals in Karlsruhe weilenden Kaiser Alexander von Rußland und Kaiser Franz II. von Oesterreich, nebst den Generalstäben und unter Beteiligung des gesamten Hofstaates, seine neuartige Erfindung vorzuführen, die allgemeinen Beifall fand. Der fliegende Baron, wie der Freiherr von Drais im Volksmund genannt wurde, erhielt auch von seinem fürstlichen Paten den Titel eines Professors der Mechanik verliehen und seiner Erfindung wurden auf die Dauer „Privilegien“ erteilt, die ihn vor Nachahmungen schützen sollten. Auf dem Gebiete des Patentrechtes herrschten zur damaligen Zeit willkürliche Grundsätze, mußte der Erfinder doch seine Arbeit auch in allen deutschen Staaten noch einzeln und besonders schützen lassen, was bedeutende Kosten verursachte. Wir sehen den Erfinder mit seinem Laufrad in der ganzen Kurpfalz und besonders in Mannheim und Heidelberg herumkutschieren, seine Fahrten waren mit dem Zweck verbunden, seine Maschine bekannt zu machen und einzuführen und im besonderen die Gewerbetreibenden für das neue Fortbewegungsmittel zu gewinnen. Doch das Glück war dem Baron auf seiner Draisine in dem erhofften Maße nicht beschieden. Alle Mißerfolge und Fehlschläge konnten ihn aber nicht hindern, an der Verbesserung seines ersten Modells zu arbeiten, eine sehr bedeutende Gewichtsverminderung vorzunehmen, und da der Prophet bekanntlich im eigenen Lande nichts gilt, versuchte er sein Glück im Ausland.

Sein erster Weg führte ihn 1814 nach der alten Kaiserstadt an der Donau . . . nach Wien zum Wiener Kongreß, wo alle Staatsoberhäupter und Fürsten vertreten waren. Hier bot sich ihm eine Gelegenheit, seine Erfindung zu zeigen, und dies geschah auch auf allen Straßen und Plätzen. Die Wiener Zeitungen berichteten von den Fahrten in Schönbrunn im kaiserlichen Schloßgarten, wo Kaiser, Könige und Fürsten fast aller europäischen Staaten in höchst eigener Person diese aufsehenerregende eigenartige Laufmaschine sahen und großes Interesse an dieser neumodischen Erfindung fanden. Auf der Ringstraße und Am Graben, dem bekannten Wiener Corso, war der Baron täglich zu sehen, und in der Prater-Haupt-Allee war er beim Wagen-Corso auch zu finden. Bald war der Freiherr von Drais eine stadtbekannte Persönlichkeit geworden, und daß die Wiener ihn nicht vergessen haben, bezeugten die Kupferstiche in der alten „Tabakspfeife“ am Graben zu Wien, einer berühmten Gaststätte. Wir wissen auch, daß ihm Auszeichnungen und Ehrungen zuteil wurden, aber die ganz große Hoffnung auf Einführung als Verkehrsmittel konnte er nicht durchsetzen. 1815 ist er in Paris und London, wo seine Maschine schon mehr Anklang fand, und seinen größten Erfolg erzielte er in London, wo der englische Generalpostmeister in allen Ueberlandposten seine Maschine zum Gebrauch einführte.

In allen deutschen Staaten, es waren damals 39 im Deutschen Bunde vereint, versuchte er festen Fuß zu fassen. Im Jahre 1819 veranstaltete er die ersten Wettrennen

zwischen seiner Draisine und Pferden, was Bilddokumente veranschaulichen. Am 20. April 1829 veranstaltete er das erste Radrennen der Welt in München, an welchem 26 Rennmaschinen — Draisinen — teilgenommen haben, und das über 4500 Meter führte. Als neuartig hatte man damals die Draisinen mit verschiedenfarbigen Anstrichen versehen, und der Rennbericht sagte: der Sieger ritt eine mahagonibraune Draisine, der zweite eine hellblau und weiß gestrichene Draisine, der dritte eine Fahrmaschine, die bronzegrün gestrichen war und einen Schlangenkopf besaß. So wurde auch der Baron der Schöpfer des Radrennsportes.

Ein einziger Lichtblick in seiner Erfinderlaufbahn war vor hundert Jahren, als der Münchener Semmler die Draisinen fabrikmäßig herstellte, aber schon kamen vom Auslande Nachahmungen, die leichter und schnittiger im Bau waren, die kleine Verbesserungen aufwiesen, was angesichts der einfachen Konstruktion keine Schwierigkeiten verursachte. Seine Patentrechte waren infolge der hohen Kosten sehr beschränkt, und seine Erfindung wurde zum Freiwild.

Freiherr von Drais war ein sehr erfindungsreicher Kopf, der jedoch seiner Zeit weit vorausgeeilt war, und an ihm wirkte sich wohl in der härtesten Form das sprichwörtlich gewordene Erfinderschicksal aus. Er erfand und baute neben vielen andern heute sehr bedeutungsvollen Maschinen und Apparaten, wovon die bedeutendste die Buchstaben-schreibmaschine war, die er im Jahre 1850 für 40 Gulden nach England verkaufte und die Vorläuferin der heutigen Schreibmaschine war, auch die drei- und vierräderigen Eisenbahn-Draisinen, die schon damals mit Hand- und Fußhebel-Betrieb und einer Kurbelübertragung ausgestattet waren. Diese Eisenbahndraisinen wurden nicht nur in ganz Deutschland eingeführt, sondern auch in der ganzen Welt, wo die Eisenbahnen gebaut wurden und heute noch im Dienst stehen.

Mit seinen vielseitigen und auch kostspieligen Versuchen hat „der fliegende Baron“ im Laufe der Zeit sein ganzes, nicht unbeträchtliches Vermögen verlaboriert, und ist im Alter von 65 Jahren in seiner Vaterstadt Karlsruhe gestorben. Sein schönes Grabdenkmal im alten Friedhof verzeichnet als seinen Todestag den 11. Dezember 1851. In Erkenntnis seiner großen und zukunftsreichen Erfindungen, die viele Jahrzehnte zu ihrer vollen Auswirkung benötigten, hat ihm seine Vaterstadt Karlsruhe in den Anlagen beim Hotel „Germania“ ein Denkmal errichtet, wo ihm Carl Benz, der Erfinder des ersten Automobils, und Franz Grashof, der bedeutende Maschinenbauer, Gesellschaft leisten. Im Bürgersaal des Karlsruher Rathauses erblickt man den Freiherrn von Drais inmitten einer sehr illustren Gesellschaft von Männern der Technik, Kunst und Wissenschaft, und Karlsruhe ist stolz, auch diesen Mann seinen großen Sohn nennen zu können. Sein Name wird in allen Ländern der Erde auf ewige Zeiten mit dem heutigen Fahrrad und seiner den ganzen Erdball umfassenden Industrie unlöslich miteinander verbunden sein.

25 Millionen deutscher Volksgenossen im Großdeutschen Reich, denen heute das Fahrrad ein unentbehrliches Hilfsmittel geworden ist, aber auch die Radfahrer der ganzen Welt sollen, aus Anlaß der im Juni 1939 stattfindenden Großdeutschlandsfahrt — dem größten Radrennen der Welt — wissen, daß sie dem Karlsruher Freiherrn von Drais diese große Erfindung zu verdanken haben.

Carl Benz,

seine Erfindung und seine treue Lebensgefährtin.

Zum 90. Geburtstag von Frau Bertha Benz am 3. Mai 1939.

Am 3. Mai 1849 wurde Frau Bertha Benz in Pforzheim geboren. Ihr Vater war der Bauherr und Zimmermeister Carl Friedrich Ringer, einer alteingesessenen Pforzheimer Bürgerfamilie entstammend, deren Geschlecht bis zum heutigen Tag in Pforzheim erhalten ist. Die Jugendzeit verbrachte Bertha im kinderreichen Elternhaus und lernte unter der strengen Zucht ihrer Mutter ein sparsames Hauswesen führen. Entscheidend in die Zukunft ihres Lebens griff die Vorsehung ein, als im Herbst 1868 der in Karlsruhe geborene Carl Benz, den seine Wanderjahre auch schon nach Mannheim geführt hatten, mit 25 Jahren nach Pforzheim übersiedelte. Im Hammer, dem bedeutenden Werk für Maschinen- und Brückenbau der Gebrüder Benzler, hatte er im Konstruktionsbüro für Dampfmaschinenbau

eine seinem Lieblingsfach entsprechende Stellung erhalten.

Carl Benz war eigentlich, ohne daß er es wußte, schon in Pforzheim so eine Art Berühmtheit gewesen, und das kam daher, daß er der erste Radfahrer in der damals noch kleinen Stadt war. Auf seinem „Knochenhüttler“, im Volksmund so geheißenen: eine Erfindung des Karlsruher Freiherrn von Drais, der nach ihm benannten Draisine, baute er eine Tretkurbel ein, und mit diesem neuartigen Fortbewegungsmittel machte er des öfteren diese Aufsehen erregenden Reisen von und nach Mannheim, ebenso nach Gondelsheim, wo seine Mutter lebte.

Aus der Lebensgeschichte von Carl Benz wissen wir, daß er sich schon seit seiner Jugendzeit mit der Idee befaßte,



Jubelfeier 1925 in München. Der 81 jährige Erfinder am Steuer seines ersten Wagens im Kreise seiner Familie.
(Aus: Benz, Lebensfahrt eines deutschen Erfinders; von Hase & Koehler, Verlag, Leipzig.)



Hans Adolf Bühler: Wandgemälde im Bürgeraal des Karlsruher Rathauses. Im Vordergrund Carl Benz, links Hansell, rechts Gerwig.

einen Wagen zu bauen ohne Pferde, der von selbst und ohne Schienen lief, und wenn er sich nun mit dem praktisch veranlagten jungen Ringermädel über seine ingenieurischen Ideen unterhalten konnte, so fand er eine gleichgestimmte Seele, die der festen Ueberzeugung war, daß sich seine Probleme einmal bestimmt verwirklichen lassen werden. Jedenfalls war dieser Glaube für ihn ein Ansporn, seine Grundidee in festen Zügen, in Entwürfen niederzulegen, und nahezu zwei Jahrzehnte waren notwendig, bis der Selbstbewegliche, der aus vielen Eigenfindungen bestand, als straßenreif geschützt werden konnte. Im Jahre 1869 starb seine Mutter in Gondelsheim. 1870/71 war der Deutsch-Französische Krieg, und im Juli 1872 konnte er, nachdem er sich in Mannheim selbständig gemacht hatte, seinen Lebensbund mit Bertha Ringer schließen.

In seiner Mannheimer Mechanischen Werkstätte ging es langsam vorwärts. Neben ihm stand seine Frau, die an ihn glaubte, seine Sorgen und Hoffnungen teilte und mit klugem Verständnis an ihres Mannes Arbeiten und Plänen teilnahm. Carl Benz arbeitete mit rastlosem Eifer, er wurde als gewissenhafter Arbeiter bekannt; die einlaufenden Aufträge sicherten ihm ein bescheidenes Einkommen. Im Mai 1873 wurde Eugen, im darauf folgenden Jahr Richard geboren, zu denen noch 1877 und 1882 je ein Schwesterlein kam.

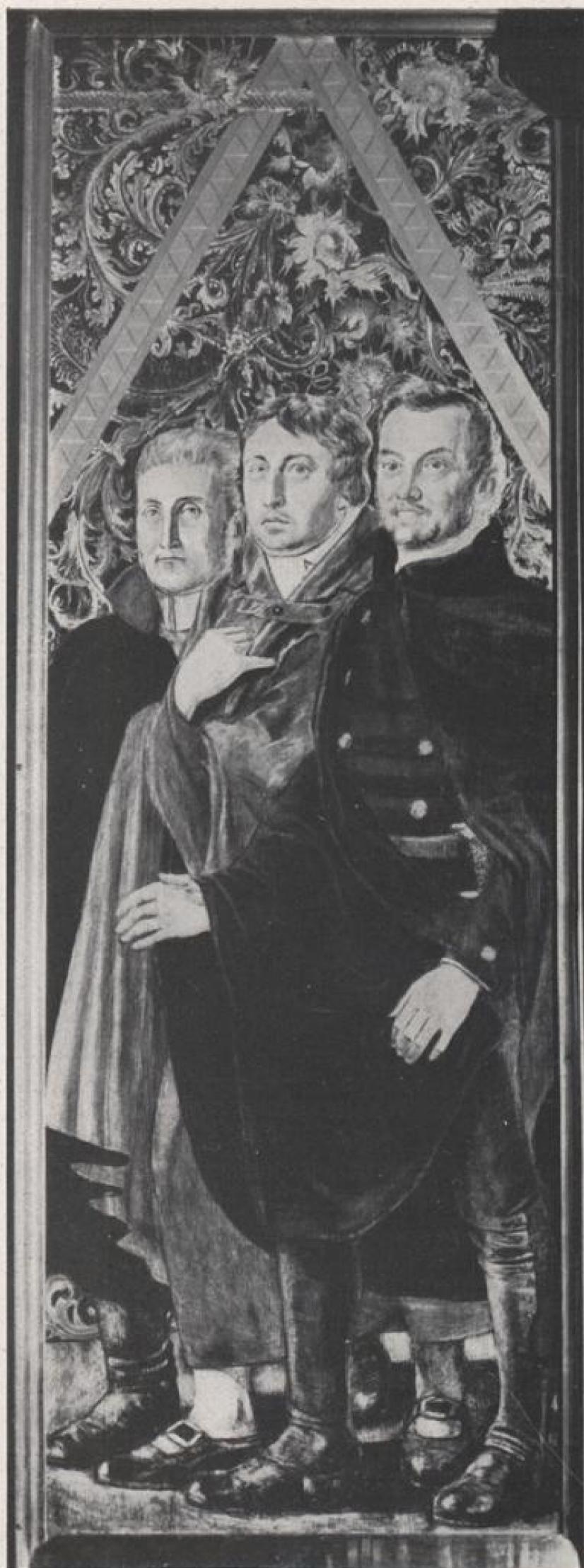
Der anfänglichen Scheinblüte unseres deutschen Wirtschaftslebens in den siebziger Jahren folgte eine schwere Krise, die auch für Carl Benz ein unerbittlicher Kampf um seine Existenz und die Erhaltung seiner Familie war. Schwere Zeiten waren angebrochen, schlecht und recht schlug sich Carl Benz mit seiner Familie durchs Leben. In all diesen schweren Zeiten war es immer sein treuer Lebenskamerad, der ihn aus seinen trübsten Stimmungen herausriß, und so konnte er sich seine Schaffensenergie wach erhalten. Er war sich klar darüber, daß nur etwas „Besonderes“ seinem Unternehmen einen neuen Auftrieb bringen konnte, und Tag und Nacht sah man ihn am Zeichenbrett, seinen Ideen feste Form zu geben. All seine Konstruktionen, von der hydraulischen Tabakpresse angefangen bis zum Telefon, waren glänzend begutachtet, aber mit dem Verkauf war es gleich Null. Endlich ein Lichtschimmer in seinem harten Lebenskampf . . . Schon seit langer Zeit befaßte er sich mit der Konstruktion eines standfesten Gasmotors, und im November 1879 war das Erzeugnis seines Erfindergeistes in seiner Werkstätte fertiggestellt, doch alle Versuche, den Widerspenstigen in Gang zu bringen, scheiterten. Zwei . . . drei Zündungen; aber er war nicht zum Leben zu erwecken. Mutlos sah er die Zukunft vor sich, aber seine Frau verscheuchte die trüben Gedanken mit den Worten, wenn es schon einmal zündet, so muß es auch weitergehen . . . und so war es auch. In der Neujahrnacht 1879/80 suchten die beiden nochmals die Werkstätte auf, um ihr Glück zu versuchen und beim Andrehen der Kurbel kam Leben in den Motor

und das regelmäßige . . . Töff . . . Töff . . . ertönte in ihrem übermächtigen Glücksgefühl. Draußen aber in der klaren Winternacht läuteten die Kirchenglocken das neue Jahr ein, alle Mühen und Sorgen waren vergessen, kündeten sie doch den Anbruch einer neuen Zeit. Ein unantastbares Patent wurde Carl Benz erteilt, er ging mit seiner Erfindung noch unbeschrittene Wege. Das Geschäft blühte auf und führte zur Gründung der Mannheimer Gasmotoren-Fabrik A.G. Widerwärtigkeiten mit seinen Gesellschaftern veranlaßten ihn, seinem Werk die weitere Mitwirkung zu versagen, und nun wandte er sich seinem Lebensideal, dem „Selbstbeweglichen“, zu. Harte Kämpfe standen ihm bevor, doch unverzagt war seine Frau, die mit ihm den Weg ins Ungewisse ging. Am 1. Oktober 1883 wurde die Firma Benz & Co. Rheinische Gasmotorenfabrik Mannheim ins Leben gerufen, der ein voller Erfolg beschieden war.

In den nächsten zwei Jahren arbeitete Carl Benz in jeder freien Stunde unermüdet an seinem Lebenswerk, und im Frühjahr 1885 stand der erste Selbstfahrer fahrbereit auf dem Fabrikhofe. Aus Zeitungsberichten wissen wir von den ersten Ausfahrten dieses Weltwunders, auf welches im Januar 1886 das Patent erteilt wurde.

Ausschlaggebend für die Weiterentwicklung und die Zukunft des Automobils war die erste große Fernfahrt drei Jahre später, die von Frau Bertha Benz am Steuer durchgeführt wurde und die festgehalten zu werden verdient.

Vor über fünfzig Jahren, im August 1888, kamen die beiden Benzjungen auf den verwegenen Gedanken, ihres Vaters Erfindung, das erste Automobil der Welt, zu einer Ferienfahrt zu benutzen. Der Vater durfte von dem Vorhaben nichts erfahren, denn sie wußten, daß er seine Lebensarbeit ihnen nicht zu diesem Zweck anvertrauen würde. So wurde denn die Mutter ins Vertrauen gezogen und solange mit Bitten überhäuft, bis sie ihr Einverständnis dazu gab. Mama Benz, die immer mutige Frau, hatte die Erfindung ihres Mannes in allen Teilen selbst miterlebt, harte und sorgenreiche Kampffahre, auch für ihre kinderreiche Familie, lagen hinter ihr. Sie kannte jeden Griff, wie auch den kleinsten Bestandteil der Maschine, und ihre beiden Jungen Eugen und Richard waren in all den Jahren um den Vater und so mit seiner Erfindung vertraut geworden, so daß das dreiblättrige Kleeblatt die erste große Fernfahrt mit dem neumodischen Benzinwagen zur Großmutter Ringer nach Pforzheim vertrauensvoll beschließen konnte. Mama Benz war auch eine sehr kluge Frau, denn bei all den Ueberlegungen der sehr verwegenen Fahrt, war sie aber noch von ganz anderen Gedanken beseelt, die bei glücklichem Ablauf das „Verwegene“ rechtfertigen konnte. Der Wagen stand nämlich schon längere Zeit halbvergessen im Schuppen. Schwierigkeiten verschiedener Art, insbesondere konnte Papa Benz keine Geldmittel mehr frei machen, die zum Weiterbau und für die Werbung erforderlich waren. Der

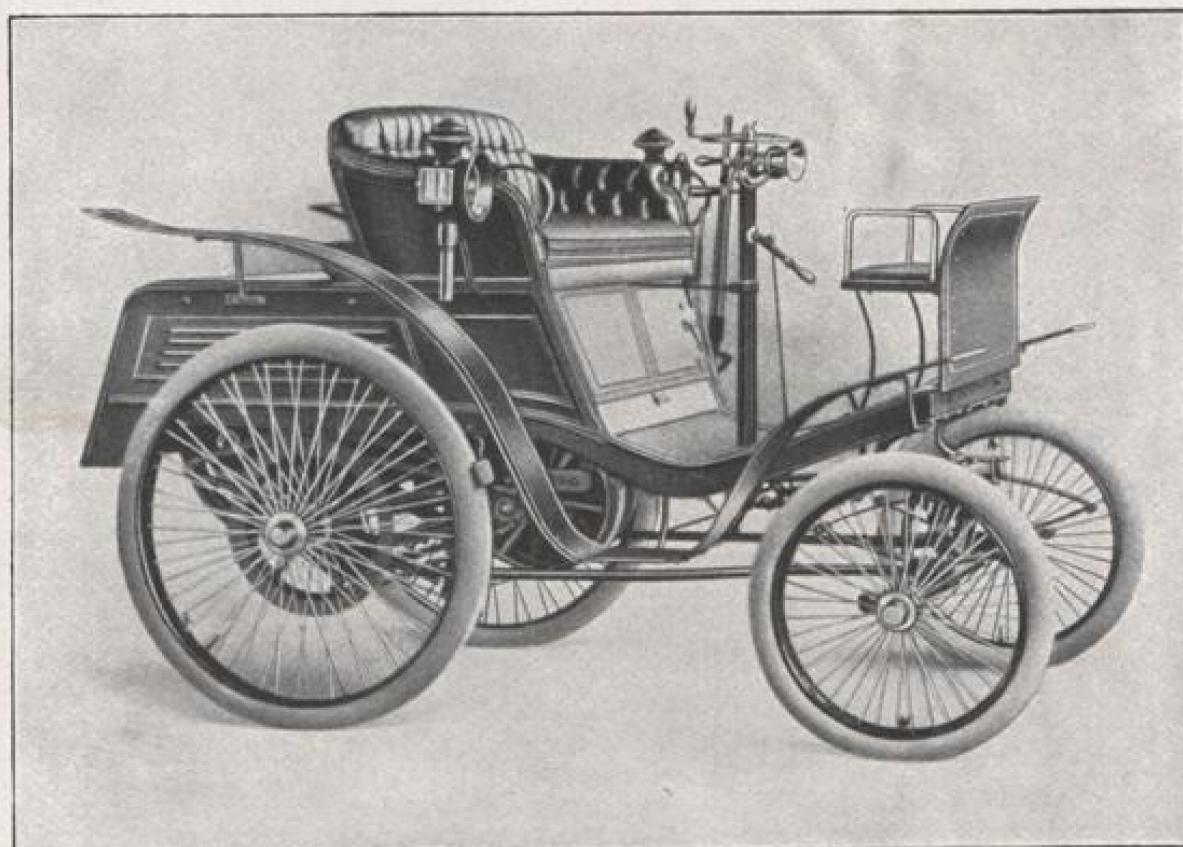


Von links nach rechts Tulla, Weinbrenner, Freiherr Carl Drais von Sauerbronn.

Wagen erforderte einen Selbstkostenaufwand von etwa 3000 Mark und so sah Mama Benz insgeheim in der großen Fernfahrt das beste Mittel, allen Kreisen der Bevölkerung in Stadt und Land die neue Erfindung im Betrieb vor Augen zu führen und so zur Popularität des Wagens ohne Pferde erheblich beizutragen. . . Heimlich machten sich die beiden Jungen daran, den Wagen in Stand zu setzen, und eines Abends konnten sie der Mutter sagen, der Wagen ist wieder in Ordnung, morgen können wir fahren.

Leicht ist es der Mutter bei all den Heimlichkeiten nicht ums Herz gewesen, aber dem Mutigen gehört die Welt, und darum hat sie auch ihre Zusage eingehalten.

rückten, desto lebhafter wurde es auf den Straßen und umso größer die Menge der Schaulustigen und Begleiter, die alle den Selbstbeweglichen wie ein Wunderding aus einer anderen Welt betrachteten. Auf der ganzen Reise wurde diese Benz-Benzin-Benzine, man hatte ein solches neuartiges Fortbewegungsmittel überhaupt noch nie gesehen, überall mit großem Aufsehen begrüßt. Fragen über Fragen wurden an das Kleeblatt gestellt, denn kein Mensch konnte sich das „Wie“ der Fortbewegung erklären. Ueberall zeigte sich in Stadt und Land dasselbe Bild, und der Wagen ohne Pferde war die Sensation des Tages und der Gesprächsstoff von Wochen. Die Landstraßen der damaligen Zeit waren keineswegs



Der Benz „Comfortable“: 3 P.S., vier Räder - und zum ersten Male mit Pneumatiks bereift.
(Aus: Benz, Lebensfahrt eines deutschen Erfinders; von Hase & Koehler, Verlag, Leipzig.)

kaum, daß der neue Tag anbrach, waren auch schon die beiden Jungen auf den Beinen und leise und vorsichtig an der Arbeit, den Wagen geräuschlos aus dem Schuppen hinaus auf die Straße zu bringen und ihn außer Hör- und Schweite zu schaffen. Die List glückte, und während der Vater noch in seiner Ahnungslosigkeit in festem Schlummer lag, fuhr das Ausreißer-Kleeblatt mit Rattern und Knattern auf und davon, hinaus ins grüne Sommerland . . . Heidelberg war in einer knappen Stunde erreicht, und dann ging's in Richtung Rohrbach—Leimen—Wiesloch dem fernen Ziele zu. Die wenigen Menschen, die an diesem schönen Augustmorgen schon unterwegs waren, erstaunten und waren überrascht von diesem eigenartigen Wagen, der allein lief — ohne Pferde — und sich in rascher Fahrt entfernte. Die Mutter und Eugen saßen am Steuer und auf dem Rücksitz der jüngere Richard. Je weiter die Morgenstunden vor-

für diese neueste Erfindung geschaffen, über Stock und Stein ging's auf den holprigen Wegen dahin, aber der in handwerklicher Arbeit mit Benz'scher Gründlichkeit geschaffene Wagen hielt auch den allerschwersten Anforderungen stand, und diese große Ueberlandsfahrt wurde ohne jeden Schaden zurückgelegt. Wohl mußten je nach Lage der Gegenden unfreiwillige Pausen eingeschaltet werden; einmal hieß es aussteigen, um den Wagen den Berg hinauf zu schieben, ein andermal mußten beim Dorfschuster die ledernen Bremsklöße erneuert werden, dann mußte der Dorfschmied die durch die Erschütterungen gelockerten Antriebsketten nachziehen, aber sonst lief der Wagen seine neunzig Kilometer bis zu seinem Ziele, ohne ein Gebrechen zu zeigen, was das beste Zeugnis für seine Stabilität und seine Eignung als neues Verkehrsmittel war. . . . Als in den ersten Nachmittagsstunden Wilferdingen erreicht wurde, haben diese ersten Langstreckenfahrer Sta-

tion gemacht; während sie sich erfrischten und stärkten, war die Benzine wieder der Anziehungspunkt für die Dörfler, die bald in großen Scharen das Wunderding bestaunten, und des Fragens wollte kein Ende nehmen. Inzwischen wurde der Treibstoff aus den mitgenommenen Behältern nachgefüllt, und weiter ging's nun zur schwersten Strecke, der Ueberwindung der hoch ansteigenden Schwarzwaldberge. Bei einbrechender Dunkelheit wird die Pforzheimer Höhe erreicht, und freudig und glücklich sehen sie vor sich, im goldenen Glanz der Abendsonne, liegen: Pforzheim, die Geburtsstadt der Mutter.

Im schnellsten Tempo ging es nun die abfallenden Straßen herunter, hinein zur weltbekannten Goldstadt, und die erste große Fernfahrt des Automobils hat vor dem Hause der Großmutter Ringer ihr Ende gefunden, wie sie begonnen, als eine einzige Triumphfahrt. Die gesamte Bevölkerung der Stadt hat mit großer Begeisterung die mutige Tat ihrer großen Tochter aufgenommen, und tagelang war das Ringerhaus das Ziel von vielen, die alle den Wagen ohne Pferde sehen wollten.

Papa Benz wurde sofort von der glücklichen Ankunft telegraphisch verständigt, er war den ganzen Tag in großer Sorge um die Seinen, und nach der anfänglichen Mißstimmung über die drei Ausreißer mit ihrer verwegenen Fahrt war er selbst dann freudig von der großen Leistung seiner Erfindung erfüllt, die ihm ein Fingerzeig für den neuen Weg zur Zukunft seiner Erfindung geworden ist.

Die Rückfahrt wurde in automobiler Herrlichkeit mit neu gefertigten Antriebsketten glänzend und ohne jeden Schaden für die Maschine und seine Fahrer wieder zurückgelegt und hat somit in hervorragender Weise nach einer Streckenleistung von nahezu 200 Kilometern die vollwertige Brauchbarkeit als Verkehrsmittel, auch insbesondere für große Strecken, unter Beweis gestellt. Die Zeitungen brachten spaltenlange Berichte über diese neue epochale Erfindung, wie auch die Großleistung der Streckenfahrt volle Anerkennung und Würdigung fand, umsomehr sie von einer Frau durchgeführt wurde. Die Mängel, die sich aus dieser Rekord-Fahrt ergaben, stellte Papa Benz ab. Er baute auch für die glatte Ueberwindung von Steigungen eine dritte Uebersetzung für die Bergfahrten ein. Vier Wochen später holte sich der neue Wagen auf der Münchener Ausstellung im September 1888 die höchste Auszeichnung, die Große Goldene Medaille. Papa Benz stellte dort aber nicht nur aus, sondern er führte voll

im Betrieb seinen Wagen den in- und ausländischen Besuchern, persönlich am Steuer sitzend, vor. Die ersten Verkäufe konnte er erzielen und die Fahrt von Mama Benz hatte somit den im Stillen erhofften Erfolg eines neuen Auftriebes gebracht, und von dieser Zeit ab war das Automobil als Verkehrsmittel in das Weltgetriebe eingeschaltet.

Ist es nicht wunderbar, einen Lebensabend beschieden zu erhalten, der einem noch miterleben läßt, wie aus einer einst mit vielen schweren Sorgen erkämpften Erfindung die mächtigste Industrie der Welt entstanden ist! Aus dem einen Wagen vor fünfzig Jahren ist heute die ungeheure Summe von fünfzig Millionen geworden. Der Treibstoff Benzin hätte nie die lebenswichtige Bedeutung erreichen können ohne die Erfindungen der drei großen deutschen Erfinder: Benz — Daimler — Diesel.

Mama Benz begeht nun in wenigen Tagen ihren 90. Geburtstag. Millionen und aber Millionen von Menschen in allen Ländern der Welt haben auch ihr als treue und unentwegte Mitarbeiterin ihres Mannes ihre Lebensexistenz mit zu verdanken. Denn diese Frau, mit ihrer unverbrüchlichen und wahren deutschen Treue im Herzen, mit ihrem unverbrüchlichen Glauben an die große Zukunft der Erfindung ihres Mannes, hat ertragen lernen, den recht dornenreichen Weg einer Erfinderlaufbahn unverzagt mitzugehen und die oft bittersten und notreichsten Zeiten durch Jahrzehnte ihres Lebens hindurch, durchzuhalten und durchzukämpfen. In der Lebensfahrt eines deutschen Erfinders, das vom Verlag v. Hase & Koehler in Leipzig herausgebracht wurde, hören wir den schon damals achtzigjährigen Dr. Carl Benz uns seine Lebensgeschichte erzählen, für die ihm die Nachwelt dankbar sein muß.

Heute im Zeitalter des Verkehrs, finden wir das Erbe dieses Mannes in den Händen unseres Führers wohlgeborgen. Adolf Hitler, der Führer des deutschen Volkes, hat der deutschen Automobil-Industrie einen neuen unvergleichlichen Auftrieb gegeben und auch mit der Schaffung der Reichsautobahnen und des deutschen Volkswagens nicht nur Deutschland, sondern auch den Begründern der deutschen Automobil-Industrien ein unvergängliches Denkmal vor der ganzen staunenden Welt geschaffen.

In Ehrfurcht grüßen wir die treue Lebensgefährtin unseres unvergeßlichen großen Erfinders Dr. Carl Benz. Möge sie als einzige Mitstreiterin im Kampf des Wegbereiters niemals vergessen werden!

Werdet Mitglied der NSV!



**EIN SYMBOL
IN ALLER WELT**

Die Technische Hochschule führend:

Auto der Zukunft — ohne Gang-Schaltung.

Eine wichtige Erfindung Karlsruher Hochschulprofessoren.

Daß die Technische Hochschule Karlsruhe schon mehr als einmal zum Ausgangspunkt bedeutender Erfindungen durch deutschen Forschergeist wurde, haben wir in diesem Heft erläutert. Nicht zuletzt gründet sich auch das Ansehen, das unsere Fridericiana überall genießt, auf die Tatsache, daß hier nicht nur Theorien entwickelt werden, sondern daß das praktische Leben und seine vielfältigen Ausstrahlungen und Erfordernisse das wissenschaftliche Arbeiten der Hochschule bestimmen und befruchten, eine Erkenntnis, die auch das Reichsverkehrsministerium bestimmte, Reichsmittel für viele Untersuchungen zur Verfügung zu stellen! So ist es jetzt der Gemeinschaftsarbeit dreier Karlsruher Hochschulprofessoren nach eingehenden Versuchen gelungen, auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens eine bahnbrechende Erfindung zu machen: Anstelle der bisherigen, zeitraubenden und mit vielen Nachteilen verknüpften Zahnrad-Gang-Schaltung, wie sie heute allgemein im Autoverkehr gebräuchlich ist, tritt das sogenannte Trilok-Getriebe, ein automatischer Schaltungs- und Uebersetzungsmechanismus hohen Wirkungsgrades, der gegenüber dem bisherigen Zahnradgetriebe große Vorteile und Vorzüge aufweist und berufen ist, revolutionierend im Kraftfahrwesen zu wirken. Schon jetzt laufen einige Probewagen, bei denen sich die Neukonstruktion außerordentlich bewährt hat.

Das Kraftfahrzeug ist heute kein Beförderungsmittel mehr, das, vulgär ausgedrückt, nur auf Gummi und auf Raten läuft. Seine Bedeutung für unser ganzes Wirtschaftsleben geht schon aus folgenden kurzen Zahlenangaben hervor: 1933 belief sich der Ausfuhrwert deutscher Kraftfahrzeuge im Monatsdurchschnitt auf 3,7 Millionen Mark, im Jahre 1937/38 war er bereits auf 20 Millionen Mark gestiegen!

Umso interessanter war es daher, einmal mit einem berufenen Wissenschaftler einen Gang in die Werkstätte des Kraftwagens zu tun.

Prof. Kluge behandelte eingangs seiner Ausführungen zunächst die Frage der äußeren Formgestaltung des Kraftwagens bezüglich des Luftwiderstandes. Er bedauerte es, daß heute noch vielfach auch von Seiten der Industrie der Stromlinienkonstruktion der Karosserie noch zu wenig Verständnis entgegengebracht wird, obwohl sie, wie die an Diagrammen veranschaulichten Versuche beweisen, hinsichtlich Widerstands- und Brennstoffersparnis ganz erhebliche Vorteile gegenüber der kastenförmigen Karosserie aufweist.

Sehr aufschlußreich waren dann die im Lichtbild gezeigten Versuche zur Prüfung des Rollwiderstandes im Zusammenhang mit dem Luftdruck und der Belastung der Reifen, eine Frage, die gerade heute von größter volks- und devisenwirtschaftlicher Bedeutung ist. In komplizierten Laboratoriumsversuchen, bei denen ein durch besondere Vorrichtungen unter konstantem Luft-

druck gehaltener Reifen mit Belastung auf einer Trommel läuft, deren Antrieb durch einen Motor erfolgt, konnte festgestellt werden, daß der Rollwiderstand bei zunehmender Geschwindigkeit immer größer wird, d. h., daß eine stärkere Inanspruchnahme und ein rascherer Verschleiß des Reifens eintritt. Wie eine Zeitaufnahme zeigte, wird die wellenförmige Desomierung des Reifens bei einer Steigerung der heute üblichen Geschwindigkeiten immer stärker, so daß man mit der heute vielfach noch üblichen Methode, den Reifendruck zu Gunsten des Fahrkomforts herabzusetzen, brechen sollte.

Zudem erlauben auch die besseren Straßenverhältnisse sowie die verbesserte Federung der Kraftwagen eine Steigerung des Reifendrucks, der überdies ein sicheres Fahren und eine bessere Schonung des Gummis garantiert. Manchem Kraftfahrer, der auf der Autobahn mit ungenügend aufgepumpten Reifen sorglos dahinfährt, würden die Augen aufgehen, wenn er im Lichtbild die Schäden sehen würde, die eine Nichtbeachtung gerade dieser Frage nach sich ziehen kann.

Wesentlich für eine rationelle Verkehrswirtschaft ist auch, welche Motortypen am zweckmäßigsten zu verwenden sind. Hier sprach sich Prof. Kluge für den Zweitaktmotor aus, der gegenüber dem Viertakter einen gedrängteren Arbeitsprozeß und nicht so empfindlichen Steuermechanismus aufweist. Anschauliche Lichtbilder zeigten, zum ersten Mal in dieser Weise bis in die letzte Phase dem Auge sichtbar gemacht, den Spülvorgang, der die Verbrennungsgase aus dem Zylinder treibt und das neue Brennstoffgemisch einführt.

Den Hauptteil der Ausführungen Prof. Kluges nahmen seine Darlegungen zur Frage einer Ersetzung der Mehrganggetriebe-Schaltung ein. Jedem Kraftfahrer, vor allem dem Anfänger, sind die Nachteile dieser heute im Autoverkehr allgemein gebräuchlichen Schaltungsweise bekannt. Sie ist nicht nur unbequem im höchsten Maße, sondern enthält auch Gefahrenmomente, die schon manchesmal zu schweren Unfällen führten. Denn einmal strapaziert das vielfache Schalten mit dem Zahnradgetriebe das Material, zum andern „klappt“ oft gerade im entscheidenden Moment der Handgriff nicht. Weiter kann, besonders bei schwierigen Verkehrslagen, der Motor abgewürgt werden, ferner bedingt es, namentlich bei den schweren Verkehrsomnibussen, bei denen oft der Fahrer täglich tausende von Schalt- und Kupplungsbewegungen ausführen muß, eine große körperliche Ueberanstrengung. Und schließlich ist es auch ein Übel, wenn zwei Füße drei Pedale zu bedienen haben, wodurch häufig die Gefahr der Verwechslung auftritt, so daß der irritierte Fahrer statt des Bremshebels das Gaspedal erwischt und das Unglück noch vollständig macht.



Hochspannungs-Institut.

Aufn. H. Reichert.

Das Aufgabengebiet der Technischen Hochschule Karlsruhe

Die Technische Hochschule hat nicht nur die Aufgabe, der Forschung zu dienen, sondern auch den Ingenieur-Nachwuchs heranzubilden, der nur kraft eines umfassenden und tiefgreifenden technischen Wissens Führer der Technik und der Wirtschaft sein kann. Diesem doppelten Zwecke ist eine Reihe großer und in der ganzen Welt angesehener Institute dienstbar, die insgesamt hervorragenden Gelehrten unterstehen, wie überhaupt seit jeher an der Karlsruher Technischen Hochschule berühmte Männer lehrten und wirkten.

Grundlage jeglicher Naturwissenschaft ist die Chemie; sie vermittelt dem Ingenieur, sei er Maschinenbauer, Bauingenieur, Elektroingenieur oder Architekt, die tiefere Materialkenntnis, deren er zur restlosen Durchdringung seiner Arbeit bedarf. Chemie ist aber nicht nur in diesem Sinne Grundlage, sondern auch eine eigene Disziplin, der es obliegt, neue, bisher unbekannte Ausgangsstoffe für die Fabrikation zu schaffen und für Stoffe, die bislang als Abfallstoffe galten, neue Verwendungsmöglichkeiten zu finden. Aber nicht nur in der Gegenwart, sondern auch in der Vergangenheit wurden hier grundlegende Erkenntnisse gewonnen. Unvergessen ist jene Zeit, als Engler auf dem Gebiete der Erdölchemie der führende Chemiker in der Welt war, als durch die Ammoniakgewinnung aus der Luft Deutschland erst in die Lage versetzt war, den Weltkrieg vier Jahre lang zu bestehen. Nicht minder große Aufgaben sind den anderen Forschungsinstituten der Technischen Hochschule gestellt, und nicht minder gewaltige Leistungen werden von ihnen voll-



Flußbaulaboratorium

Aufn. E. Paetzel.

Mai 1939

Besuchet Karlsruhe
und seine vorsommerlichen Gärten und
Anlagen!

Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungen
aller Art laden Sie ein!



Veranstaltungskalender

Tagungen

- 1.-7. Mai: Gantag der Technik der NSDAF.
- 14. Mai: Bad. Landesfeuerwehrtag.
- 28./29. Mai: Treffen der südwestdeutschen Freikorpskämpfer.

Konzerte und musikalische Veranstaltungen

- 1. Mai: 8. Sinfoniekonzert des Badischen Staatstheaters.
- 2. Mai: Sinfoniekonzert der Berliner Philharmoniker unter Staatsrat Dr. Wilhelm Furtwängler, großer und kleiner Festhallsaal.
- 6. Mai: Frühjahrskonzert des Gesangsvereins „Postalia“, II. Festhallsaal.
- 6. Mai: Kammermusikabend Oswald-Quartett, Staatliche Hochschule für Musik.
- 11. Mai: Kammermusikabend Elly Ney-Trio, Eintrachtsaal.
- 17. Mai: Lieder- und Arienabend der Konzertgemeinschaft deutscher blinder Künstler, Eintrachtsaal.

(Änderungen vorbehalten.)

Auskunftsstelle des Verkehrsvereins:

im Lloyd-Reisebüro G. m. b. H., Kaiserstraße 187, Fernruf 734/735.
Zweigauskunftsstelle im Kiosk, Ecke Karl-Friedrich- u. Kriegsstraße.
Weitere Auskunftsstellen siehe Seite 6.

Ausstellungen

Badische Landesgewerbehalle: Bis 30. April: „Europas Schicksalskampf im Osten“, Ausstellung der Partei (Reichsparteitagsausstellung).

Badischer Kunstverein, Waldstraße 3: Bis 27. April: Werke von Alfred Mahlau-Lübeck.

29. April bis 1. Juni: Aussteller aus dem Haus der Deutschen Kunst München — Ruth Meier, Dresden.

Staatliche Majolika-Manufaktur, Schloßbezirk 17.

Kunst- und keramische Erzeugnisse. Geöffnet: Mo. bis Fr. 8 bis 16 Uhr, Sa. 8—12 Uhr; Eintritt frei.

Museen

Badisches Landesmuseum im ehem. Residenzschloß.

Geöffnet: So., Mi., Fr. 11—13, 15—17 Uhr (Winter 11—13, 14—16 Uhr); Eintrittspreis 50 Pf., So. frei.

Staatliche Kunsthalle am Schloßplatz mit Hans-Thoma-Museum.

Hans-Thoma-Straße 2. Geöffnet: Mi., Sa., So. 11—13, 15—17 Uhr (Winter 11—13, 14—16 Uhr); Eintrittspreis 50 Pf., So. frei.

Armeemuseum Karlsruhe: „Deutsche Wehr am Oberrhein“, Schloßplatz.

Geöffnet: So., Mi., Fr. 11—13, 15—17 (Winter 11—13, 14—16).

Landesammlungen für Naturkunde am Friedrichsplatz.

Geöffnet: So., Mi., Fr. 11—13, 14—16; Eintritt frei.

Scheffelmuseum, Bismarckstraße 24. Geöffnet: So. 11—13, 15—17 Uhr

(Winter 14—16 Uhr), werktags 10—12.30 Uhr; Eintrittspreis 20 Pf.

Badisches Münzkabinett (im Badischen Landesmuseum).

Kunsthandlungen und Galerien

Kunsthans Büchle, Inhaber B. Bertsch, Ludwigplatz.

Ständige Ausstellung badischer Maler.

Galerie und Kunsthandlung Gräff, Kaiserstr. 187.

Hospiz Herzog Berthold

Adlerstr. 25 (Zentrum der Stadt) Fernruf 7424-7425

Modernes Haus . 55 Zimmer, von 2 — bis 3.50 RM.
Vorzügliche Küche und Getränke . Schöne Gesellschaftsräume . Garagen im Haus und großer Hof.

Badisches Staatstheater

Staatstheater, Kammerspiele.

29. 4.: Gastinszenierung: Walter Erich Schäfer. Erstaufführung: „Die Reise nach Paris“, Lustspiel von W. E. Schäfer.
 30. 4.: Nachm.: „Tristan und Isolde“, von Rich. Wagner. — Abends: „Parkstraße 13“, Kriminalstück von Ivers.
 1. 5.: National-Feiertag. Keine Vorstellung.
 2. 5.: Sonder-Beranstaltung der NSG „Kraft durch Freude“: „Der Freischütz“, Romant. Oper von Weber.
 3. 5.: „Die Reise nach Paris“, Lustspiel von W. E. Schäfer.
 4. 5.: „Aufstand in Sibirien“, Drama von Friedrich Roth.
 5. 5.: Kulturgem.: „Der Mann von 50 Jahren“, Lustspiel von U. v. d. Trend.

Rai-Festspiele.

6. 5.: Neueinstudierung. Zum 70. Geburtstag des Meisters. Gastspiel Josef Rühr-München. Bühnenbilder: Professor Hans Wildermann-Breslau a. G. „Das Herz“, Drama für Musik von Hans Pfitzner.
 7. 5.: „Zar und Zimmermann“, Rom. Oper von Lortzing.
 8. 5.: „Der Postillon von Lonjumeau“, Rom. Oper von Adam.
 9. 5.: Neueinstudierung. Zu Schillers Todestag. „Kabale und Liebe“, Trauerspiel von Schiller.
 10. 5.: 8. und letztes Sinfoniekonzert, Solistin: Lubka Koleska (Klavier).
 11. 5.: Gastspiel Josef Rühr-München. Bühnenbilder: Prof. Hans Wildermann-Breslau a. G. „Das Herz“, Drama für Musik v. Pfitzner.
 12. 5.: „Die Reise nach Paris“, Lustspiel von W. E. Schäfer.
 13. 5.: Gastspiel Selge Roswaenge-Staatsoper Berlin: „Der Troubadour“, Oper von Verdi.
 14. 5.: Nachm.: Kulturgemeinde. „Minna von Barnhelm“, Lustspiel von Lessing. — Abends: Neueinstudierung. „Margarethe“, Große Oper von Gounod.
 15. 5.: NSG. „Der Mann von 50 Jahren.“
 16. 5.: Gastspiel Margarethe Teichemacher-Dresden und Wilh. Trautz-Berlin: „Margarethe“, Große Oper von Gounod.
 17. 5.: „Der Postillon von Lonjumeau“, Rom. Oper von Adam.
 18. 5.: Gastspiel Heinrich George: „Götter von Verlichingen“, Schauspiel von Goethe.
 19. 5.: Im Beisein des Dichters: „August der Starke“, Tragödie von Franz Böhler.
 20. 5.: Gastspiel des Elsäffischen Theaters Freiburg i. B.: „D'Heimet“, Elsäff. Volksstück von Stoskopy und Greber.
 21. 5.: Nachm.: „Die Reise nach Paris“, Lustspiel von W. E. Schäfer. — Abends: „Die Reise nach Paris.“
 22. 5.: Gastspiel Jaro Prohaska-Berlin und Richard Bitterauf-Stuttgart. Zu Richard Wagners Geburtstag: „Die Meistersinger von Nürnberg“, von Rich. Wagner.
 23. 5.: Gastspiel Paul Bender-München: „Die Entführung aus dem Serail“, Rom. Oper von Mozart.
 24. 5.: Gastspiel Josef Rühr-München. Bühnenbilder: Prof. Hans Wildermann-Breslau. „Das Herz“, Drama für Musik von H. Pfitzner.
 25. 5.: Gastspiel Leo Fuchs-Bremen: „Turandot“, Lyrisches Drama von Puccini.
 26. 5.: Zu Schlageters Todestag: „Taras Bulba“, Oper v. Ernst Richter.
 27. 5.: Kulturgem.: „Der Mann von 50 Jahren“, Lustspiel von U. v. d. Trend.
 28. 5.: Neueinstudierung: „König Richard II.“, Trauerspiel v. Shakespeare.
 29. 5.: Nachm.: „Margarethe“, Große Oper von Gounod. — Abends: „Die Zauberflöte“, Rom. Oper von Mozart.

Kammerspiele

30. 4.: Erstaufführung: „Der Weibsteufel“, Drama von Karl Schönherr.
 3. 5.: „Der Weibsteufel“, Drama von Schönherr.
 7. 5.: „Der Weibsteufel“, Drama von Schönherr.
 10. 5.: „Aimee“, Komödie von Coubier.
 14. 5.: „Aimee“, Komödie von Coubier.
 17. 5.: „Der Weibsteufel“, Drama von Schönherr.

Ausstellungen, Museen, Konzerte.

Schrempf-Großgaststätten

COLOSSEUM

Heinz Baumeister

Größte Heilstätte Badens f. Hungrige u. Durstige

Vergnügungsstätten

Löwenrachen-Vergnügungsstätte

Großgaststätte / Familienkabarett / Kaffee / Weinstube „Eule“ / Tanzbar mit Trokaderoteil / Geöffnet bis 3 Uhr nachts.

Die Direktion für beide Betriebe: W. Schnauffer.

Eintracht-Unterhaltungsstätten

Konzertkaffee — Tanzdiele — 1a Speise-Restaurant mit Unterhaltungsmusik — Großer Saal für Veranstaltungen jeder Art

Cabaret Regina

Königin Bar. Die führende Klein-Kunst-Bühne.

Stimmung — Tanz — Täglich bis 3 Uhr Betrieb. Telefon 606.

Roederer

das Abendlokal
von Karlsruhe

Café Bauer

Das Haus der kultivierten
Behaglichkeit
und der guten Kapellen

Kaffee Grüner Baum,

Grinzing Bar. Kaiserstraße 3. Telefon 7448

Kaffee Des Westens

am Mühlburger Tor
Haltest. Linie 1, 2, 4, 5, 7.
Die gemütliche Unterhaltungsstätte mit Nürnberger Bräustübl.
Mittwoch, Donnerstag, Samstag, Sonntag Tanzabende.

Konzert-Kaffee Museum

Konditoreibetrieb II. Stock. Wintergarten tägl. Tanz
Waldstraße 32 Telefon 6600, 6601

Blumen-Kaffee Karlsruhe-Durlach

Adolf-Hitlerstraße 2. Fernruf 680.
Täglich Konzert und Tanz. Eigene Konditorei.

Parkschlöble Durlach!

Tanz. Täglich bis 3 Uhr nachts geöffnet.

Karlsruher Filmtheater

GLORIA Karl-Friedrich-Straße 24
Rondellplatz Telefon 5170

PALI Herrenstraße 11 — Telefon 2502

RESI Waldstraße 30 — Telefon 5111

Atlantik-Lichtspiele, Kaiserstr. 5, Tel. 6284

Kammer-Lichtspiele, Kaiserstraße 168, Tel. 4282

RHEINGOLD Lichtspiele
Karlsruhe-Mühlburg
Rheinstraße 77 — 700 Sitzplätze — Telefon 6283

SCHAUBURG Filmtheater
Marienstraße Nr. 16
bei der Markthalle — 600 Sitzplätze — Telefon 6284

SKALA Filmtheater Durlach
Adolf-Hitler-Straße — 400 Sitzplätze — Telefon 180

MARKGRAFEN Lichtspiele Durlach
Adolf-Hitler-Straße — 200 Sitzplätze — Telefon 180



UFA-Theater Kaiserstraße 211
Telefon 78 68

CAPITOL-Lichtspiele
im Konzerthaus — Platz der SA. — Telefon 7602

Spielplan und Sondervorstellungen
siehe Tageszeitungen.

Anfangszeiten täglich 4.00, 6.10, 8.30,
Sonntags ab 2.00 Uhr.



Vergnügungsstätten, Filmtheater

Auskunftsstellen

Auskunftsstelle des Verkehrsvereins im Lloyd-Reisebüro G.m.b.H., Kaiserstraße 187, Fernspr. 734/735. Zweigauskunftsstelle im Klost, Ecke Karl-Friedrich- und Kriegsstraße.

Auskunftsstelle der Reichsbahn, im Hauptbahnhof, Fernspr. 5100.

E. P. Fiele, Kaiserstraße 215, Fernspr. 767. Agentur der Hamburg-Amerika-Linie

Reisebüro Karlsruhe, Kaiserstraße 148, Fernspr. 7240/41. M&A und Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Paß-Stelle, Polizeipräsidium, Karl-Friedrich-Straße 15.

Kraftdroschkenhalteplätze

Kraftdroschkenhalteplätze (Fernspr. 7041—7042):

Moninger, Adolf-Hitler-Platz, Hauptbahnhof, Bahnhofspatz, Kaiser-Allee, Ecke Norkstraße, Mühlburger Tor, Durlacher Tor, Germania.

Kraftdroschkenhalteplätze im Stadtteil Durlach:

Blumenstraße; Marktplatz.

Parplätze:

Karl-Kaiserstraße vor dem Moninger, Ludwigspatz, Stephansplatz, Ständehausstraße, Südseite, Friedrichspatz, Adolf-Hitler-Platz, Ost- und halbe Westseite, Hinter der Kleinen Kirche, Ritter-Gartenstraße, Hans-Thoma-Straße, Hermann-Billing-Straße, Baumeisterstr., Hauptbahnhof, östlicher Haupteingang, Blumen-Adolf-Hitler-Str. (Durlach), Schloßkaserne, Leopoldstraße (Durlach), Leopoldstraße, Blumenstraße.

Kraftpost- und Omnibusfahrten

Collet Dan., Vorholzstr. 22, Fernspr. 3948.

Mannherz J., Kaiserstr. 174, Fernspr. 1287.

Pfaff E., Norkstr. 10, Fernspr. 4936.

Pieck's Auto-Reisebüro, Kaiserstr. 36, Fernspr. 1322.

Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Omnibusbesitzer, Kaiserstr. 36, Fernspr. 1322.

Reichsbahn-Verkehrsamt, Bahnhofspatz 1, Fernspr. Reichsbahn-Zentrale 364.

Reichspost-Kraftwagenstelle, Postamt 1, Kaiserstr. 217, Fernspr. Postzentrale.

Omnibus-Reiseverkehr

Mannherz-Karlsruhe

Kaiserstr. 172 - Tel. 1287-88 - Nebenlusstr. 36



Photo-Glock

Heinrich Holzmann

Das führende Karlsruher
Photo- und Kino-Spezialhaus

Kaiserstr. 89, bei der Kronenstraße
Kaiserstraße 221, Bahnhofstraße 46
Fernruf 922/923

Die wichtigsten Behörden

Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
Gauleitung Baden: Ritterstraße 28, Fernspr. 7160—62.
Kreisleitung Karlsruhe: Hans-Thoma-Straße 19, Fernspr. 8100—02.
Deutsche Arbeitsfront: Gauverwaltung Baden: Mathysstraße 26 und Kaiserstraße 146—148, 152, Fernspr. 8250.
Kreis Karlsruhe: Lammstraße 15, Fernspr. 7375.
Kraft durch Freude, Gauverwaltung Baden: Veiertheimer Allee 8 d, Fernspr. 8250—8257.
Hitler-Jugend, Obergebietsführung: Ruppurrerstraße 29, Fernspr. 6491/92.

Amtsgericht: Akademiestraße 2/4; Bismarckstraße 2, Fernspr. 5343.
Arbeitsamt: Kapellenstraße 9, Fernspr. 5270/75.
Bezirksamt: Karl-Friedrich-Straße 15, Fernspr. 6090—95.
Bürgermeisteramt: Rathaus, Adolf-Hitler-Platz, Fernspr. Stadtzentral:
Deutscher Gemeindetag, Landesdienststelle Baden, Ettlingerstr. 1, Fernspr. 4355.
Devisenstelle des Landesfinanzamts: Redtenbacherstraße 19, Fernspr. 4731—34.
Feuerlöschpolizei: Hauptfeuerwache, Ritterstraße 48, Fernspr. 6010—12.
Finanzamt: Karlsruhe-Land, Kriegsstraße 97, Fernspr. 7100.
Finanzamt: Karlsruhe-Stadt, Kreuzstraße 11 a, 13, und Bähringerstr. 63, Fernspr. 6106.
Finanz- und Wirtschaftsministerium: Schloßplatz 3, Fernspr. 6340—45.
Flughafen Karlsruhe: Hindenburgstraße 85, Fernspr. 8185.
Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerk: Kaiserallee 11, Fernspr. 5350—53.
Generallandesarchiv: Nördl. Bildpromenade 2, Fernspr. 307.
Handwerkskammer: Friedrichsplatz 4, Fernspr. 2014.
Industrie- und Handelskammer: Karlstraße 10, Fernspr. 4510—12.
Innenministerium: Schloßplatz 19, Fernspr. 7460.
Kultusministerium: Schloßplatz 14/18, Fernspr. 6050—55.
Landesbauernschaft Baden: Veiertheimer Allee 16, Fernspr. 8280.
Landesbibliothek: Erbprinzenstraße 13 (Friedrichsplatz), Fernspr. 193.
Landesfremdenverkehrsverband: Karlstraße 10, Fernspr. 5790.
Landesgewerbeamt: Karl-Friedrich-Straße 17, Fernspr. 6390.
Landgericht: Hans-Thoma-Straße 7, Fernspr. 5340.
Notariat Karlsruhe: Kaiserstraße 184, Fernspr. 5345.
Polizeipräsidium: Karl-Friedrich-Straße 15, Fernspr. 6093.
Postamt 1: Kaiserstraße 127; 2: beim Hauptbahnhof; 3: Waldhornstraße 21; 4: Marienstraße 28; 5: Sophienstraße 160 a; 6: Robert-Wagner-Allee 44.
Reichsbank: Herrenstraße 30/32, Fernspr. 6460.
Reichspropagandaamt: Ritterstraße 22, Fernspr. 4622.
Der Reichsstatthalter in Baden: Erbprinzenstraße 15, Fernspr. 4620.
Sparkasse, Städt.: Adolf-Hitler-Platz, Fernspr. 7025.
Staatsanwaltschaft: Stephanienstraße 5/5 a, Fernspr. 5342.
Staatskanzlei: Ritterstraße 20, Fernspr. 4890.
Staatstheater, Verwaltung: Schloßbezirk 3, Fernspr. 6287.
Stadtgarten, Städt. Gartenamt: Ettlingerstraße 6.
Telegraphenamt: Kaiserstraße 217, Fernspr. 11 108.
Wirtschaftskammer Baden: Karlstraße 10, Fernspr. 4510—12.

Karlsruher Sehenswürdigkeiten

Schloß- und Palaisbauten

Ehemaliges Residenzschloß, Schloßplatz (jetzt Badisches Landesmuseum).
Ehemaliges Großherzogliches Palais, Kriegsstraße zwischen Ritter- und Herrenstraße (jetzt Arbeitsgau Baden des Reichsarbeitsdienstes).
Ehemaliges Palais Prinzessin Wilhelm, Schloßplatz 23.
Ehemaliges Palais Prinz Max, Karlstraße 10.
Ehemaliges Markgräflisches Palais, Karl-Friedrich-Straße 23.
ErbprinzenSchloßchen „Amalienruhe“ im Nymphengarten, Ritterstraße 7.
Schloß Gottesau, Wolfartsweiererstraße 5, Ecke Robert-Wagner-Allee.
Carlsburg, Prinzessinnenbau und Schloß, Stadtteil Durlach.



Stefan Gartner

Ludwigsplatz - Fernruf 206/207

la Fleisch aller Art :: Feine Aufschnittwaren
Frischwurst und Dauerwurst

Kurzer Geschichtskalender von Karlsruhe

- 1715 gründet Markgraf Karl Wilhelm von Baden-Durlach mitten im Hardtwald das Jagdschloß „Carlsruhe“. Als bald siedeln sich, durch Privilegien angelockt, nebst Hofleuten und Beamten auch Handwerker und sonstige Bewohner an. Mit der Schloßgründung ist auch die Stadt gegründet.
- Um 1730 zählt Karlsruhe 2000 Einwohner mit 100 Häusern, 12 Straßen, 2 Kirchen. Der 1. Bürgermeister des Gemeinwesens ist Johannes Sembach.
- Um 1770 friedlicher Höhepunkt der Entwicklung unter der langjährigen Regierungszeit des Markgrafen Karl Friedrich. Es entstehen neue Straßen, Stadttore, Gebäude, Paläste und Parkanlagen. Aufschwung des kulturellen und geistigen Lebens.
- Im Jahre**
- 1806 wird Baden Großherzogtum. Durch den Frieden von Preßburg starker Gebietszuwachs. Die Landeshauptstadt wird mächtig dadurch gefördert. Friedrich Weinbrenner, der große Baumeister des Klassizismus, prägt das Gesicht der Stadt: Anlage der Karl-Friedrich-Straße, Bau des Rathauses, der ev. Stadtkirche, der luth. Stephanskirche und anderer markanter öffentlicher und privater Gebäude.
- Um 1813 erfindet Freiherr Karl Drais von Sauerbrunn, Sohn der Stadt, das Fahrrad.
- Im Jahre**
- 1825 Gründung der Technischen Hochschule, der zweitältesten in Deutschland (älteste in Wien).
- 1843 Bau der ersten Eisenbahn Karlsruhe—Heidelberg.
- 1884—88 Entdeckung der elektrischen Wellen an der Technischen Hochschule (Karlsruhe „Wiege des Radio“).
- 1891 Karl Benz, Sohn der Stadt, konstruiert das erste Automobil.
- Um 1900 Karlsruhe wird mit 100 000 Einwohnern Großstadt.
- 1901 Fertigstellung des Karlsruher Rheinhafens. Neue Ära im Handels- und Industrieleben der Stadt.
- 1937 Erbauung der festen Rheinbrücke bei Karlsruhe.
- 1937/38 Fertigstellung der Reichsautobahnlinien Frankfurt—Karlsruhe und Karlsruhe—Pforzheim—Stuttgart.
- 1938 Karlsruhe zählt nach der Eingemeindung von Durlach 182 000 Einwohner.

BILLIGES BADEN

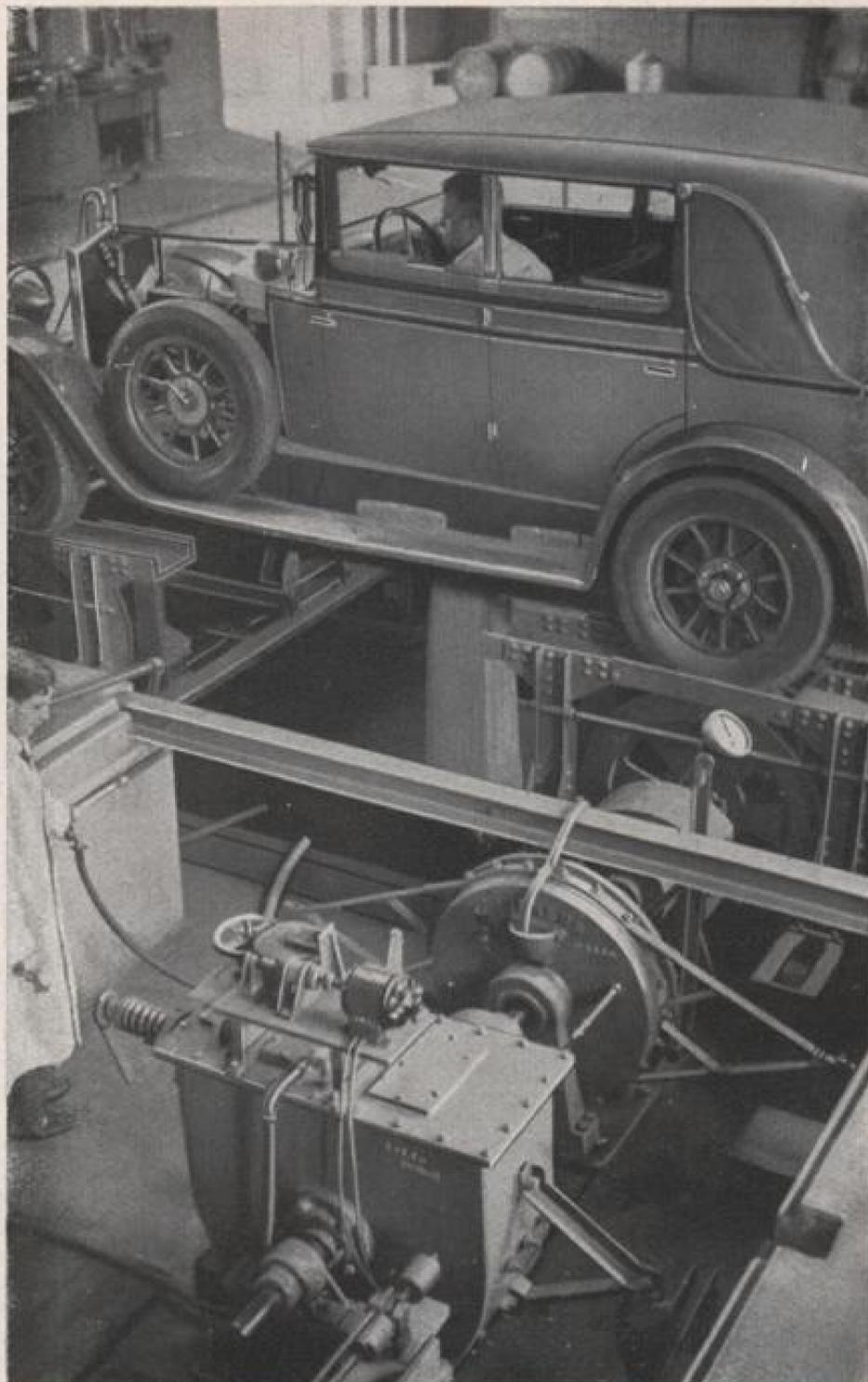
Vierordtbad im **Friedrichsbad**
 Platz der SM 1, Fernruf 6010 Kaiserstraße 136, Fernruf 5380
 Während der Wintermonate sind sämtliche Abteilungen des Vierordtbades
Sonntags von 8—13 Uhr geöffnet. **Schwimmhalle: Familienbad.**
Aurabelleitung: Männer. Friedrichsbad: Sonntags geschlossen.
 Jahres- und Monatskarten haben Sonntags keine Gültigkeit.

Badezeiten in den Schwimmhallen:

Tag	Vierordtbad			Friedrichsbad	
	8—14 Uhr	14—16 Uhr	16—20 Uhr	8—14 Uhr	14—20 Uhr
Montag	Männer	Frauen	Familienbad	Frauen	Männer
Dienstag	Frauen	Männer	Familienbad	Männer	Frauen
Mittwoch	Männer	Frauen	Familienbad	Frauen	Männer
Donnerstag	Frauen	Männer	Familienbad	Männer	Frauen
Freitag	Männer	Frauen	Familienbad	Frauen	Männer
Samstag	Frauen	Männer	Männer	Männer	Frauen
Sonntag	8—13 Uhr (nur in den Wintermonaten) Familienbad				

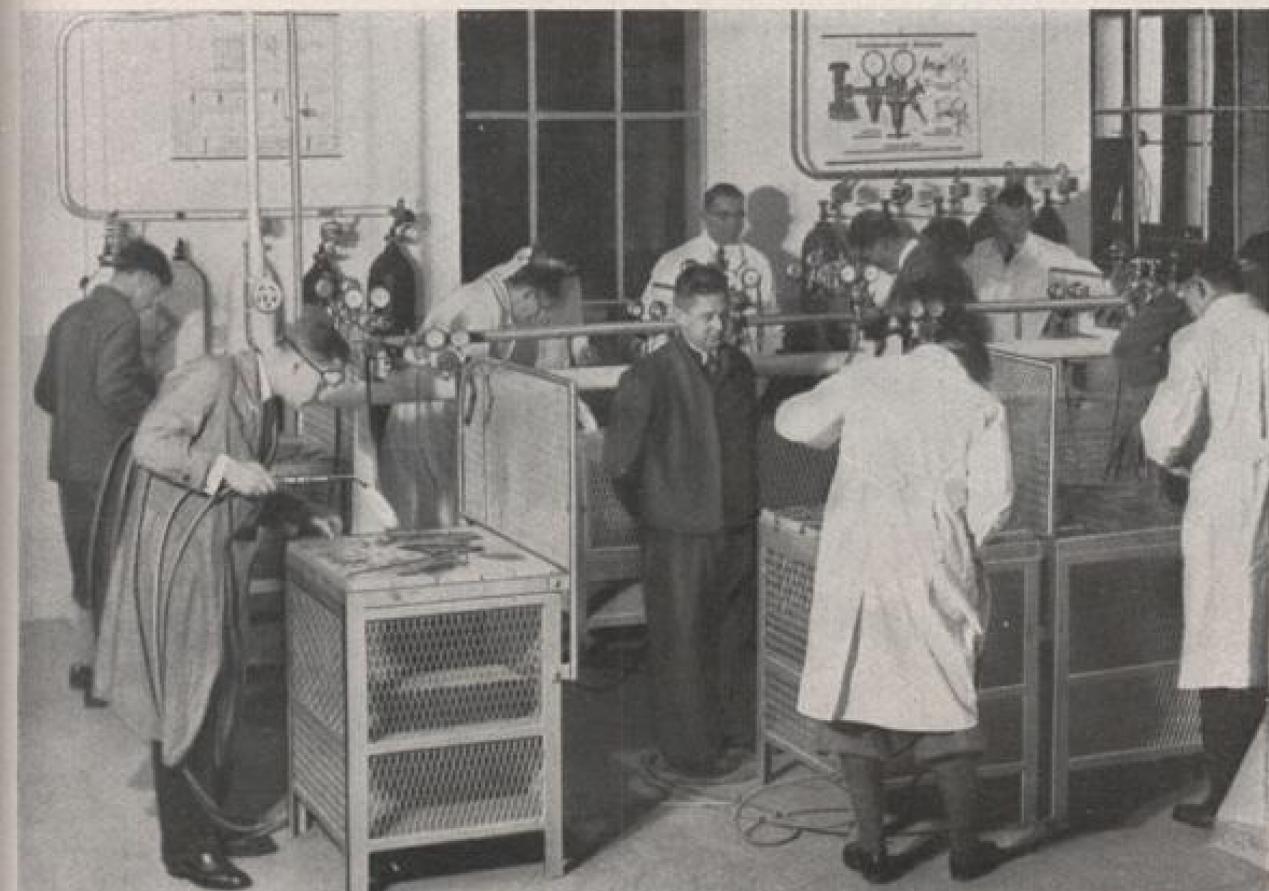
Unentgeltlicher Schwimmunterricht im November, Dezember, Januar und Februar. Nur Schwimmbadgebühr ist zu zahlen.
 Anmeldungen an der Kasse des Vierordtbades oder Friedrichsbades.

bracht. Die Geologie, aus dem modernen Wirtschaftsleben nicht mehr wegzudenken, sucht in der deutschen Erde nach Rohstoffen, ersinnt neue Abbaumethoden, ist auf die bergmännische Sicherheit bedacht und bringt uns immer bessere Kunde vom Innern unseres Weltkörpers. Dem Bauingenieur jeglicher Fachrichtung — Eisenbahnbauer, Straßenbauer, Wasserbauingenieur usw. — stehen an der Technischen Hochschule großartig eingerichtete Institute und Versuchslaboratorien zur Verfügung, die ihm alle erdenklichen Materialprüfungen und Untersuchungsarbeiten gestatten. Ein für Staat, Stadt und Wirtschaft wichtiges Gebiet ist die Geodäsie, welche die Landesvermessung vornimmt und die Unterlagen für die kartographische Darstellung des Landes liefert. Vielfältig in seinem Arbeitsprogramm ist das Maschinenbauwesen. Wie in allen anderen Instituten sind auch in den Forschungsstätten des Maschinenbauers die modernsten und ausgeklügeltsten Apparate und Vorrichtungen zu finden, die es ihm ermöglichen, auf den Sondergebieten des Motorenbaues, des Autobauens, der Sebezeuge, der Fördertechnik usw. zu neuen Ergebnissen zu kommen. Ein Grenzgebiet des Maschinenbauwesens ist die Elektrotechnik, die in Karlsruhe ebenfalls auf eine ruhmreiche Vergangenheit zurückblicken kann. In der Vielfalt ihrer selbständigen Zweige — Starkstrom, Schwachstrom, Lichttechnik u. a. — reiht sie sich würdig in den Gesamtrahmen der Technischen Hochschule ein und hat innerhalb der Volksgemeinschaft einen unermesslichen Aufgabenkreis erhalten, ebenso wie das weltberühmte Karlsruher kältetechnische Institut und das botanische Institut, die auf dem Gebiete des Vorratschutzes manchem bislang ungelösten Problem mit Erfolg begegnen konnten.



Laboratorium für Kraftfahrzeuge.

Aufn. G. Reichert.



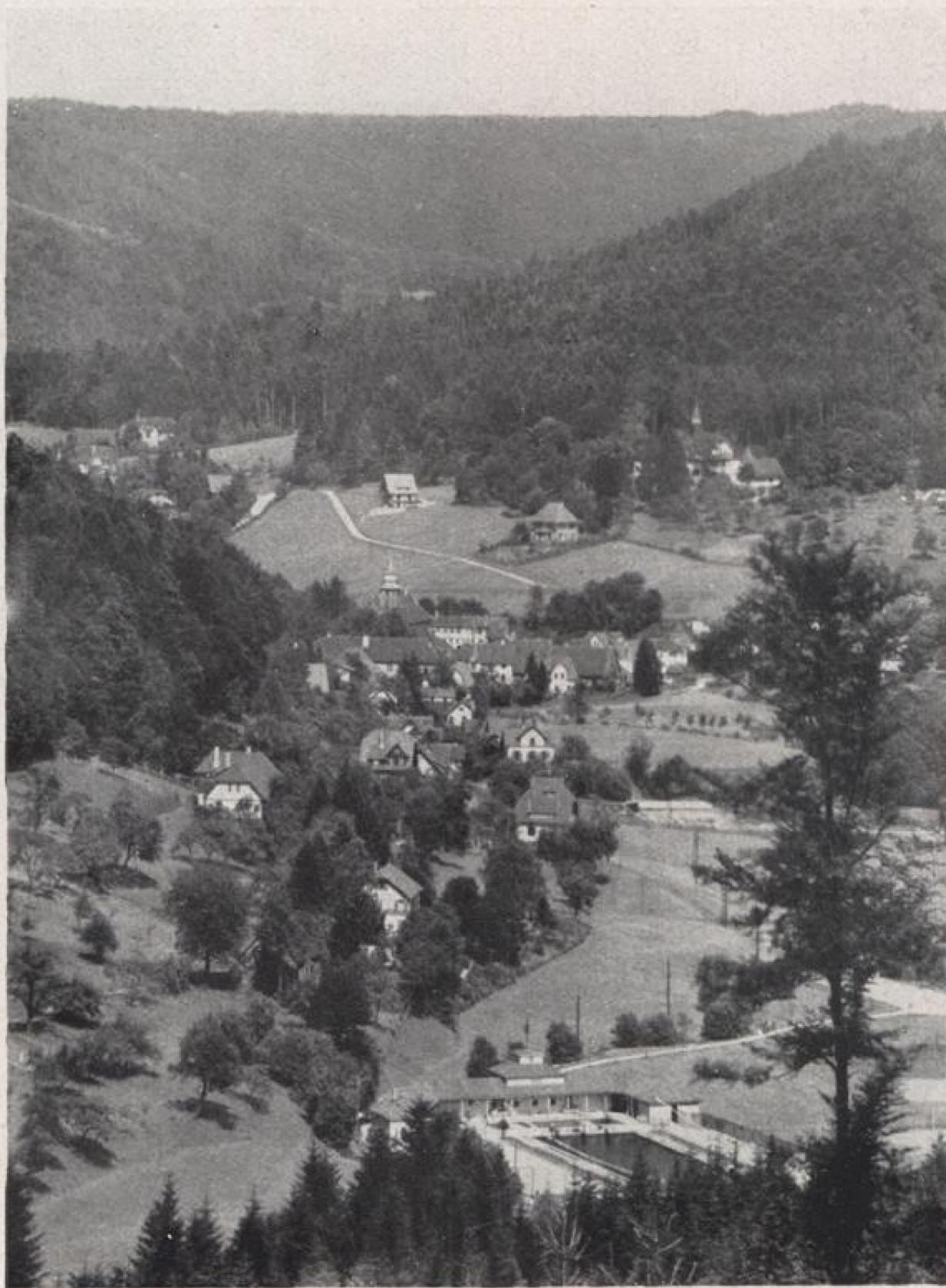
Schweißtechnisches Laboratorium.

Aufn. K. Bossert.

Wohin von Karlsruhe aus?

Wohin fahren, wandern, reisen wir von Karlsruhe aus? Auf diese Frage gibt es viele, sehr viele Antworten! Mit seiner zentralen Verkehrslage ist Karlsruhe der

Rhein ruft die weinfrohe Pfalz mit ihren Dörfern und Burgen, Schwetzingen, Bruchsal, Rastatt, Favorite, was gibt es schöneres als eine solche „Schlösserfahrt“, mit der



Blick auf Herrenalb.

Aufn. Archiv v. v.

denkbar beste Ausgangspunkt für Ausflüge und Fahrten aller Art. Da lockt das idyllische Albthal, das Murgtal bis hinauf in den Schwarzwald. Baden-Baden ist nicht weit und Heidelberg nicht viel weiter und drüben überm

wir Kunst und Natur Badens am besten kennen lernen? Lassen Sie sich beraten vom Karlsruher Verkehrsverein, er wird Ihnen Fahrten und Ausflüge aller Art gerne zusammenstellen und Sie in jeder Hinsicht beraten!

Verkehrspolitische Mitteilungen.

Neue Flugverbindungen für Karlsruhe.

Zeit dem 17. April ist der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden wieder durch drei Fluglinien in das europäische Luftverkehrsnetz eingegliedert. An diesem Tage trat der Sommerflugplan in Kraft, der bis zum 7. Oktober gültig ist. Während im Sommer 1938 der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden nur durch eine zeitlich nicht sehr

langen. Der Abflug in Karlsruhe/Baden-Baden in Richtung Mannheim—Frankfurt a. M. erfolgt um 17.35, an Frankfurt 18.30 Uhr. Im Flughafen Rhein-Main erreicht der aus Karlsruhe/Baden-Baden kommende Flugpass nicht weniger als sechs wichtige Flugverbindungen nach Brüssel (an 20.30) — London (an 22.10), Köln (an



Jetzt plätschern wieder zur Frühlingszeit die schönen Brunnen in Karlsruhe.

Hygieia-Brunnen vor dem Städt. Vierordtbad.

Aufn. R. Veitinger.

günstig gelegene Fluglinie an das europäische Luftverkehrsnetz angeschlossen war, wird er in diesem Jahre von drei Fluglinien berührt, die ihm wesentlich vorteilhaftere Flugmöglichkeiten nach dem In- und Auslande erschließen.

Am 17. April wurde die Fluglinie Köln—Frankfurt a. M. — Mannheim — Karlsruhe/Baden-Baden — Freiburg in Betrieb genommen, auf der dreimotorige Großflugzeuge des Modells „Junters Ju 52“ zum Einsatz ge-

19.40) — Düsseldorf (an 20.20), Dortmund (an 19.55), Hannover (an 10.20), Hamburg (an 21.25) — Kiel (an 22.05), Berlin (an 20.50), ferner nach Nürnberg (an 19.45) — Wien (an 21.45) und München (an 20.50 Uhr). In der Gegenrichtung nimmt das Flugzeug, welches aus Köln kommend Frankfurt a. M. um 12.15 Uhr verläßt, im Flughafen Rhein-Main Anschlüsse aus den genannten deutschen und ausländischen Großstädten auf. Die Neueinrichtung dieser ausgezeichneten Flugmöglichkeiten am

Spätnachmittag stellt gegenüber dem Vorjahre fraglos eine erhebliche Verbesserung im Flugdienst ab Karlsruhe/Baden-Baden dar.

Besonderen Anklang wird wohl auch die neue Spätverbindung nach Berlin finden, auf der man zwischen Frankfurt a. M. und Berlin mit dem viermotorigen Schnellflugzeug „Focke-Wulf Condor“ reist, das die Entfernung Frankfurt a. M.—Berlin in 95 Minuten überwindet. Als weitere Verbindung nach der Reichshauptstadt kehrt ab 1. Mai der Frühkurs Karlsruhe/Baden-Baden—Frankfurt a. M.—Berlin wieder (ab Karlsruhe 6.20, an Berlin 9.15 Uhr). In der Gegenrichtung wird die Verbindung ab Berlin 9.40, an Karlsruhe 13.10 neu geschaffen. Die Einrichtung einer unmittelbaren Abendverbindung Berlin—Karlsruhe/Baden-Baden über Frankfurt a. M. hat sich in diesem Jahre aus flugtechnischen Gründen noch nicht verwirklichen lassen; wohl aber besteht eine günstige Rückflugmöglichkeit ab Berlin über Halle/Leipzig nach Mannheim (ab Berlin 18.15, an Mannheim 21.00 Uhr). Die Deutsche Luft Hansa wird daher die übliche

Rückflugermäßigung ausnahmsweise auch in denjenigen Fällen gewähren, wo der Hinflug von Karlsruhe nach Berlin, der Rückflug jedoch nur bis Mannheim durchgeführt wird.

Außer dem Anschluß des Frühflugzeuges Karlsruhe/Baden-Baden—Frankfurt a. M. nach Berlin werden im Flughafen Rhein-Main ebenso wie im Vorjahre Flugverbindungen nach Hannover, Hamburg, Bremen sowie während der Ferienzeit nach den Nordseebädern erreicht. Während der Hauptreisezeit wird die Frühverbindung Karlsruhe/Baden-Baden—Frankfurt a. M. mit einer Zu 52 besolzen.

Nicht unerwähnt bleibe schließlich die Wiedereinrichtung der Fluglinie Karlsruhe/Baden-Baden—Freiburg als südliches Teilstück der bereits oben erwähnten Linie Köln—Frankfurt a. M.—Mannheim—Karlsruhe/Baden-Baden, durch die nunmehr auch dem wichtigsten Fremdenverkehrsplatz Südbadens neue Flugverbindungen nach dem In- und Auslande erschlossen werden.

Direkte Verbindung Schwarzwald—Tirol.

Die innerdeutschen abschließenden Regelungen über die Kernverbindungen und ihre durchlaufenden Wagen haben für den Schwarzwald in seinen wesentlichen Teilen mit den großen Durchgangslinien zwei Planungen der Reichsbahndirektion Karlsruhe der Verwirklichung zugeführt, die ganz neu und in ihrer Art auch erstmalig sind. Der Schwarzwald wird mit Tirol auf dem Weg über die Bodenseegürtelbahn und den Arlberg in zwei großen Kurswagenläufen in engsten Zusammenhang gebracht. Beteiligt daran sind sowohl die Verkehrsbefehle der Schwarzwaldbahn von Offenburg her wie der Höllentalbahn nach Freiburg.

In dem neu kommenden Saison-Schnellzugpaar über die Bodenseegürtelbahn, das vom 1. Juli bis 8. September für die Hauptreisezeit verkehrt, laufen Kurswagen Offenburg—Innsbruck und im Rücklauf Innsbruck—Freiburg i. Br. In beiden Fällen handelt es sich um ausgezeichnete Tagesverbindungen. Beteiligt sind an diesen Zugläufen auch die sonstigen Gebiete am Oberrhein, also Karlsruhe, Mannheim und so fort durch die anschließenden Übergänge mit den großen Fernzügen der Rheinhauptbahn. Damit erhöht sich der Wert der neuen Verknüpfungen zwischen Schwarzwald und Tirol. Die Kurswagen laufen in Richtung vom Schwarzwald nach Innsbruck über die Schwarzwaldbahn, in der Gegenrichtung aber über Schwarzwaldbahn und Höllentalbahn nach Freiburg lediglich aus betrieblichen Gründen, weil im Rücklauf über den Schwarzwald nach Offenburg Giltriebwagenverkehr besteht, der keinen Kurswagenübergang gestattet. Schwarzwaldbahn und Höllentalbahn lösen einander in Kurswagenlauf und Anschlußverkehr genau ab.

In Richtung nach Osten wird in Offenburg die Zufahrt mit den Nachtschnellzügen von Berlin über Erfurt

—Heidelberg (ab 7.15) und von Berlin über Kassel sowie von Hamburg über Mannheim (ab 6.55 und 7.04) Karlsruhe (ab 7.56 und 8.04) aufgenommen und dort mit D 50 fortgesetzt, Offenburg ab 9.08, Bellingen ab 10.38 (Freiburg über Höllental ab 9.10), Radolfzell an 11.47, hier weiter mit dem neuen D 350 11.57, Ueberlingen an 12.21, Friedrichshafen an 12.55, hier weiter mit D 476 13.07, Lindau an 13.32, Bregenz an 13.53, Innsbruck an 17.12 Uhr.

In der Richtung von Tirol zum Schwarzwald und Oberrhein geht es Innsbruck mit D 253 ab 10.00, aus Bregenz 13.35, aus Lindau 14.00, aus Friedrichshafen 14.25, aus Ueberlingen 14.59, in Radolfzell an 15.23. Hier geht der Kurswagen Innsbruck—Freiburg auf Gilzug 382 Konstanz (ab 15.17) — Freiburg über Radolfzell ab 15.34, Donaueschingen an 16.33, Neustadt (Schw.) an 17.25, Freiburg an 18.15. Hier werden sehr günstig die Anschlüsse an D 1 nach Berlin, Freiburg ab 18.29 und auf Gilzug 298 nach Basel, Freiburg ab 18.43, erreicht. Die Schwarzwaldbahn hat in Radolfzell Giltriebwagenfabrik E 153 als Anschluß von Innsbruck, Radolfzell ab 16.14, Bellingen an 17.24, Offenburg an 18.52, Karlsruhe an 20.06, hier Übergang auf den Berliner Nachtschnellzug D 1, Karlsruhe ab 20.20, Heidelberg an 21.02, Mannheim an 21.32 Uhr.

Die neuen Verbindungen, die sehr zu begrüßen sind und alten Zielen und Bemühungen aller Verkehrsinteressenten an zentraler Stelle im Landesfremdenverkehrsverband wie auch draußen im Schwarzwald selbst entsprechen und deren Verwirklichung durch die Eingliederung der Ostmark möglich wurde, werden zeitlich außerordentlich rasch gefahren und haben nirgends längere Zwischenhalte.

Auskünfte und Fremdenberatung durch den Verkehrsverein Karlsruhe e. V.

Aus dem Arbeitsgebiet des Verkehrsvereins.

Von Verkehrsdirektor Joachim Fröhlich.



Aufn. Elite, Berlin.

Joachim Fröhlich, der neue Verkehrsdirektor in Karlsruhe.

Nach meiner Ernennung zum Verkehrsdirektor von Karlsruhe ist mir sowohl von Einheimischen wie auch von Gästen unserer Stadt häufig allen Ernstes die Frage gestellt worden, ob ich für den Straßenbahnverkehr verantwortlich sei, oder ob ich polizeiliche Befugnisse hinsichtlich der Verkehrsgestaltung zu Wasser und zu Lande besitze. Das aber zeugt von einer großen Verkennung der tatsächlichen Aufgaben eines Verkehrsdirektors, weshalb ich im nachfolgenden gerne kurz skizzieren möchte, was ich als mein Aufgabengebiet betrachte. Ich halte das sowohl zur Klarstellung für die Karlsruher Bevölkerung und damit den großen Kreis der Mitglieder des Verkehrsvereins, als auch im Interesse der Besucher unserer schönen Stadt für notwendig. Sie mögen daraus erkennen, wie umfangreich und mannigfaltig das Arbeitsgebiet ist, dessen letztes Ziel darin besteht, dem Fremden in jeder Hinsicht einen ebenso eindrucksvollen wie gastlichen Aufenthalt zu vermitteln.

Zunächst handelt es sich — um auf die Fragestellung zurückzukommen — bei diesem Arbeitsgebiet nicht um einen Fahrzeugverkehr, sondern, wie schon angedeutet, um den Fremdenverkehr, diesen großen Mittler zwischen den deutschen Gauen, diese weitreichende Brücke, auf der die Menschen verschiedener Staaten und Erdteile einander kennen und schätzen lernen. Wie oft wird die Wichtigkeit der Pflege dieses Gebietes verkannt, wie

häufig vergißt man die hohe Aufgabe, die der Fremdenverkehr im allgemeinen und im Dritten Reich insbesondere zu erfüllen hat! Alles, was mit Fremdenverkehrsweisen zu tun hat, gehört zu den Aufgaben des Verkehrsdirektors — dieses Werbeleiters der Stadtverwaltung. Und das Arbeitsgebiet ist ebenso umfangreich, wie vielgestaltig.

Was für Voraussetzungen sind allein dafür notwendig, eine Werbung um den Fremden erfolgreich zu unternehmen! Selbstverständlich die Hauptvoraussetzung: Daß die betreffende Stadt dem Fremden etwas zu bieten vermag! Und darüber ist hinsichtlich der Landes- und Gauhauptstadt Karlsruhe kein Zweifel vorhanden: sie bietet jedem — nicht nur etwas — sondern wirklich viel. Dem Erholungsuchenden ausgedehnte Parkanlagen, Waldspaziergänge, Möglichkeiten zu Dampferausflügen auf dem Rhein, zu Ausflugsfahrten in den nahen Schwarzwald und dabei mannigfaltige Zerstreuung künstlerischer und unterhaltender Art. Dem Kunstfreund eine nicht unbedeutende Anzahl bekannter Sammlungen und einmaliger Archive. Er findet prachtvolle Bauten des Klassizismus und hervorragende Beispiele des neuen Gestaltungswillens. Er lauscht erlesenen musikalischen Gemüßen und kann in Gemäldeausstellungen Werke unvergänglicher Kunst schauen und erleben.

Die Stadt bietet für den Fremden bereits durch ihre fächerförmige Anlage einen eigenartigen Anreiz und lenkt seine Blicke auf das Schloß und dessen wohlthuend stil-echte Umgebung. Die gutgepflegten Grünflächen und das sich hinter dem kraftvollen Bau erstreckende Waldgelände mit unmittelbarer Nähe vom Stadtzentrum begeistern den Gast. Die Hauptstraßen weisen einen lebhaften Verkehr auf und gestatten jedem in den zum großen Teil modernen Läden sich alles Wünschenswerte zu kaufen.

Etwas zu bieten vermag die Stadt also schon, und jeder Fremde wird das bestätigen. Aber wird das, was sie an Einrichtungen und Naturschönheiten besitzt, dem Fremden auch ganz erschlossen? Läßt sich nichts vervollkommen und den Erwartungen der Gäste besser anpassen? Ist die Beschilderung der Zufahrtsstraßen genügend, ist die Unterkunft eines jeden, auch in Zeiten großer Tagungen und Kongresse, sichergestellt, finden die unterhaltenden und künstlerischen Veranstaltungen auch in dem Umfange statt, wie es für die Hebung des Fremdenverkehrs erforderlich ist, und ist die Möglichkeit zu Ausflugsfahrten in die schöne Umgebung tatsächlich dem zu erwartenden Bedürfnis entsprechend vorbereitet? Sind alle Sehenswürdigkeiten besichtigungsbereit und die Aussichtspunkte gut zugänglich? Ist für Erklärer oder Führer Sorge getragen?

Das sind alles Fragen, die sich der Verkehrsdirektor vorlegt, um zu prüfen, ob die Vorbedingungen für eine erfolgreiche Werbung gegeben sind. Ist etwas im Argen, so setze ich mich mit den im einzelnen verantwortlichen Instanzen in Verbindung und schlage etwaige erforderliche Änderungen im Bestehenden vor. Die Tatsache, daß der Oberbürgermeister — wie bei fast allen Verkehrsvereinen — so auch in Karlsruhe den Vorsitz des Vereins inne hat, muß gerade im Hinblick auf diese Aufgaben als außerordentlich vorteilhaft angesehen werden. Sind die Vorbedingungen erfüllt, dann liegt es dem Verkehrsdirektor ob, die Fremden einzuladen, der Stadt einen kürzeren oder längeren Aufenthalt zu widmen. Er wird sich hierzu der für ihn günstigsten Werbemittel bedienen, sei es der Zeitungsanzeige, des Plakates oder

des Lichtbildes. Diese Werbemittel sollen draußen im Reich zur Entfaltung kommen, den Reiselustigen anreden und ihm die Vorzüge eines Aufenthaltes in Karlsruhe auseinandersetzen. Sie sollen ihm Karlsruhes günstige Verkehrslage am Schnittpunkt internationaler Bahnlinien schildern, sollen ihm die Nähe des Schwarzwaldes auf der einen und des Rheines und der Pfalz auf der anderen Seite vor Augen führen. Und dann soll der so „Interessent“ gewordene sich veranlaßt sehen, im nächsten Reisebüro nach einem Prospekt zu fragen. Für die Herstellung derartiger Prospekte zu sorgen und für deren Verteilung über alle Reisebüros und sonstige Auskunftsstellen im In- und Ausland die Wege zu ebnen — das ist eine der weiteren Pflichten des Verkehrsdirektors, der für sein verantwortliches Amt heutzutage eine gründliche Ausbildung und eine gute Portion praktischer Erfahrung mitbringen muß.

Ist der Fremde an dem Platz eingetroffen, der um ihn geworben hat, so ist es außerordentlich wichtig, daß seine sofortige Betreuung einsetzt. Keine aufdringliche, aber eine hilfsbereite, wie er es aus allen größeren Städten gewöhnt ist.

Jeder, der in Deutschland reist, kennt diese hilfsbereite Organisation für den Fremden: Den Verkehrsverein. Der erste Blick des Gastes beim Verlassen des Bahnsteiges gilt dem Suchen nach einem Kiosk des Verkehrsvereins. „Wo ist die Auskunftsstelle? Ich möchte eine Unterkunftsliste haben, ich brauche einen Stadtplan.“ Das sind die ersten Gedanken des neu Ankommenden!

Leider besitzt Karlsruhe neben den Auskunftsstellen in den hiesigen Reisebüros noch keinen Auskunftskiosk am Bahnhof. Es wird aber alles darangesetzt werden, daß der Fremde nicht mehr lange vergeblich danach sucht. Der Gast unserer Stadt soll unbedingt mit dem Augenblick seines Eintreffens das Gefühl des Betreutenseins erhalten.

Und dann werden die Worte „Auskunft“ und „Verkehrsverein“ in den Weltsprachen dem Fremden entgegenleuchten, — Worte, die jedem, der reist, feste Begriffe bedeuten.

Karlsruhe, Gauhauptstadt des schönen Badnerlandes, die klassische Fächerstadt.
Idealer Stützpunkt für Reisen und Wanderungen in die Umgebung: Bergstraße,
Schwarzwald, Pfalz, Weinstraße. Internationaler Verkehrsknotenpunkt. Reichsautobahn.

Rätsel- u. Unterhaltungsecke

Was die meisten Menschen sind.



2 a, 1 au, 6 e, 3 g, 1 h, 3 i, 1 f, 1 m,
2 n, 1 r, 3 s, 1 t, 1 u, 1 z.

Obige 27 Buchstaben schreibe man in die 27 Felder, so daß die waagerechten Reihen Wörter von folgender Bedeutung enthalten: 1. Nebenfluß der Donau, 2. biblischer Männername, 3. Haustier, 4. türkischer Titel, 5. halber Ton, 6. Getränk, 7. halbmimetisches Mineral, 8. Produkt der Kälte, 9. Gesichtsteil.

Die mittlere waagerechte Reihe verrät, was die meisten Menschen sind.

C. D.

Spiel und Jäger.

Verändert man in einem Spiele
Den Schlußlaut in ein r,
Setzt dieses dann an dritte Stelle
Und liest das Wort von hinten her,
Erscheint ein Jäger. — Sagt nun an,
Wie nennt sich Spiel und Jägersmann?

C. D.

Eine Vielseitige.

Sie wird gereicht, wird aufgelegt,
Manch' Herr ist mit ihr „gesegnet“;
Aber, wenn sie nächtlich schleicht —
Weh dem, der ihr da begegnet!

C. D.

Auflösungen aus der April-Nummer.

Kreuzworträtsel.

Waagrecht: 1 Weser, 6 Portier, 8 Schlamm, 13 Ehe,
14 Lea, 15 Neumann, 16 Kehle, 20 sei.
Senkrecht: 1 wo, 2 er, 3 Stil, 4 Ei, 5 Re, 6 Posen,

7 Roman, 9 Check, 10 Heu, 11 Ma, 12 Menge, 17 es,
18 He!, 19 Si.

Gegensätze.

hell, unklar, richtig, reich, anfangen, alle, lieben, loben,
emsig, nie, erzählen, unten, nehmen. Hurra, alle neun!

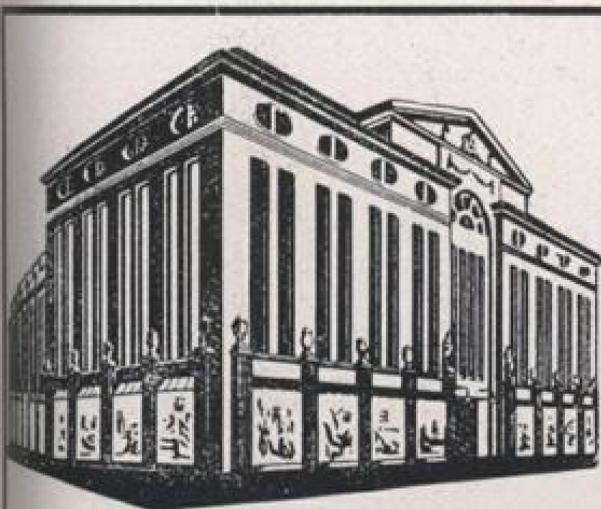
Zum Entziffern.

1 2 3 4 5 Bronze, 6 7 8 Alm, 9 10 11 12 Jagd, 13 14
15 Tür, 16 17 18 19 20 Fisch.

„In den Ozean schiffte mit tausend Masten der Jüngling,
still auf gerettetem Boot treibt in den Hafen der Greis.“

Die Spitzenleistung.

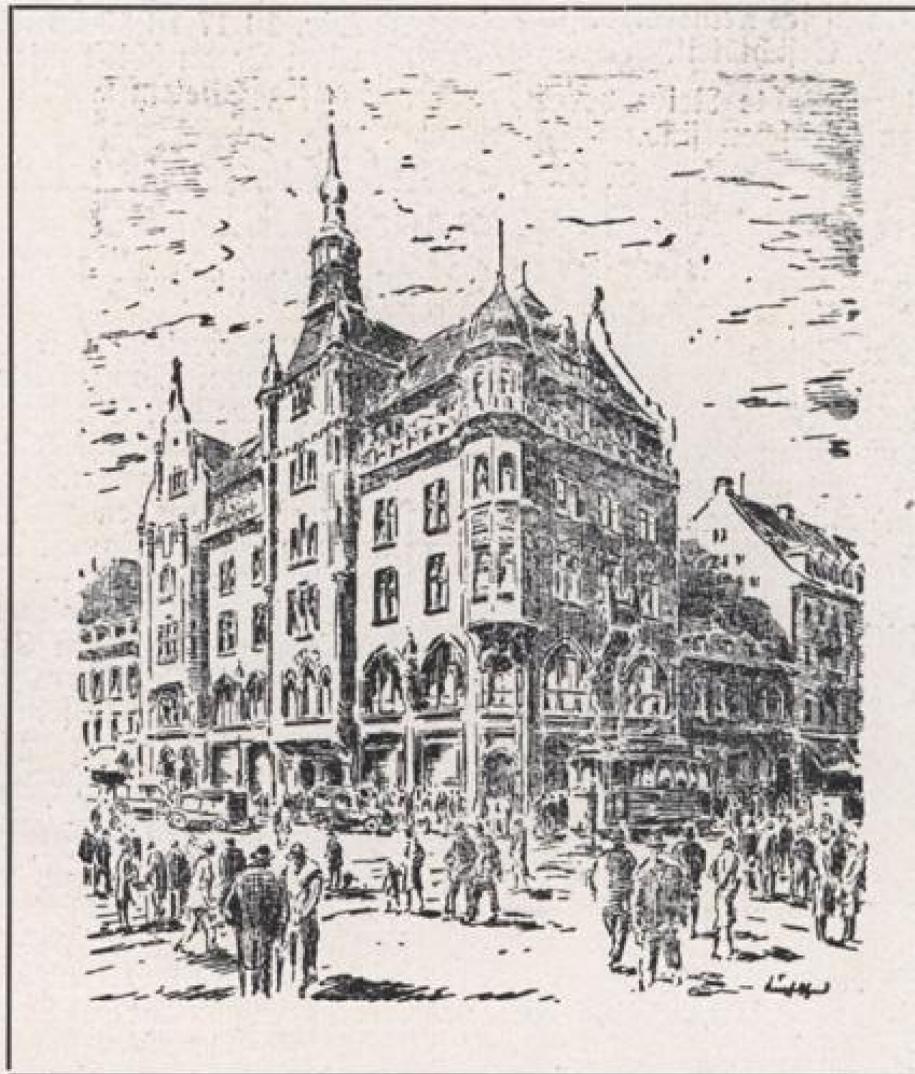
Der Herr Kreisschulrat kommt bei seinen Prüfungsgängen einmal schon im Monat September in eine Schule des Hohenwaldes. Ein pausbackiger Erstkläzler muß ihm Probe lesen. Es geht wie am Schnürle. Aber ob er's nicht auswendig gelernt hat? — Der Herr Kreisschulrat schlägt einige Seiten zurück, zeigt auf ein anderes Lesestück und fragt: „Kannst das au.“ — Sagt der Bub stolz und stramm: „Jo!“ — „Tu lese!“ wird ihm Befehl. Und er liest und liest wieder zur Ueberraschung des Herrn Kreisschulrates wie am Schnürle. Das weckt des Herrn Kreisschulrates besonderes Interesse an dem Kleinen, der ein ganz Geweckter zu sein scheint, und um ihn zu foppen, blättert er diesmal ganz weit zurück, schlägt eine der ersten Seiten des Lesebuches auf und stellt die Frage: „Kannst das auch lese?“ Dabei sieht er den Kleinen mit verschmitzem Lächeln an. Der aber sprüht Hornesaugen, sieht mit Entrüstung zu dem da vor ihm stehenden und ihn gleichsam herausfordernden großen Mann auf und sagt in seiner ganzen beleidigten Würde: „Sell kask dir denke!“, klappt das Buch zu und hat nicht gelesen. — Der Herr Kreisschulrat hat herzlich gelacht über diesen, seiner Würde sich bewußten Pausback. „Der war aus gesundem Hohenholz“, hat er beim späteren Erzählen stets angefügt.



Das Haus mit vielen großen
Spezial-Abteilungen

KAUFHAUS
Göltscher
KARLSRUHE
Kaiserstraße Ecke Lammstr.

Moninger Bier



Hauptauschank

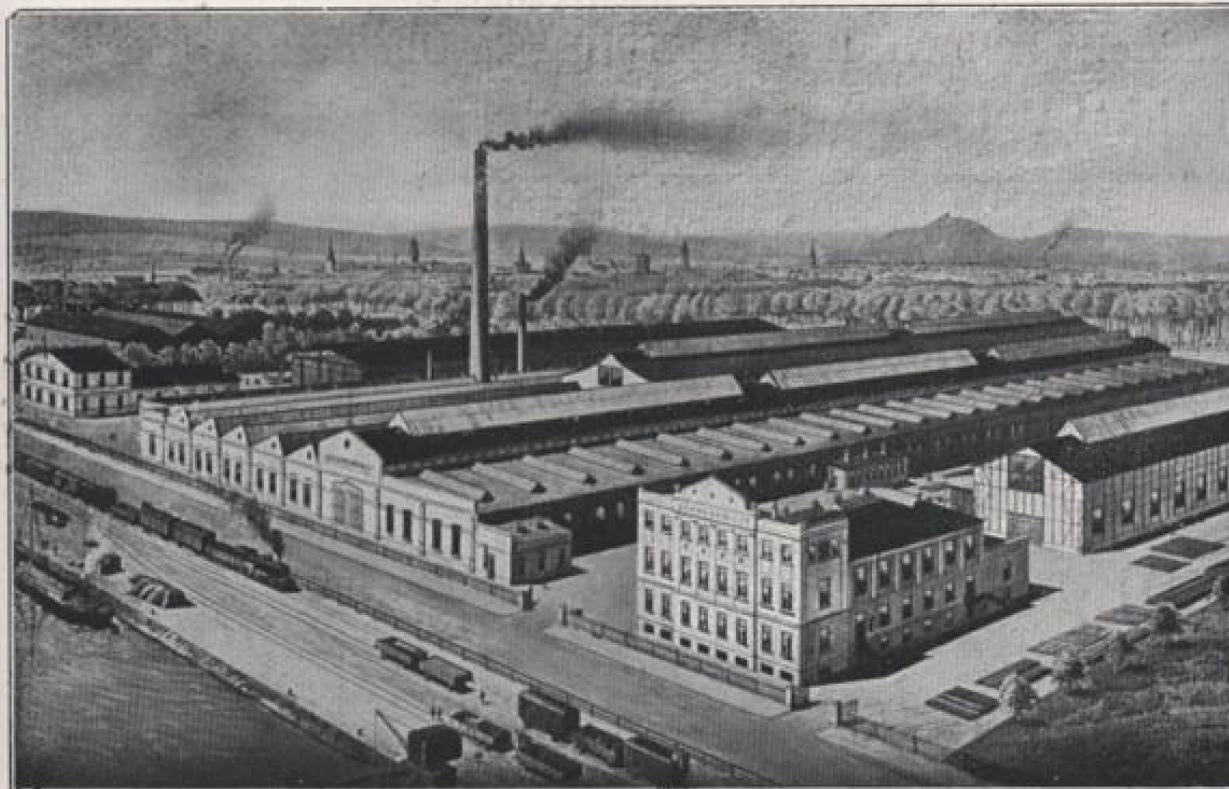
Ecke Kaiserstraße - Hauptpost - Karlstraße

Zum Moninger

Große sehenswerte Bierhallen
Vorzügliche Küche

SCHAERER-WERK

Betriebsführer: F. Lindenmeyer



**Spezialfabrik der
SCHAERER-
Schnelldrehbänke**

Hochwertige Normal-
und Sondermaschinen
für die Dreherei

Karlsruhe i. B.

Hansastraße 7-9
Fernruf 7120-7122

Drahtwort:
Schaerco Karlsruhebaden

Die Fabrikanlagen des
Schaerer-Werkes

Städt. Sparkasse Karlsruhe

mit

Hauptzweigstelle Khe.-Durlach

und Zweigstellen in

**Berghausen
Grünwettersbach
Jöhlingen
Khe.-Hagsfeld**

**Söllingen
Stupferich
Weingarten
Wöschbach**

Khe.-Knielingen

Fernruf Karlsruhe 7025 bis 7027

Fernruf Durlach 196 u. 197

Billige Reisen mit der Deutschen Reichsbahn zu Pfingsten



bei Benützung der **Festtagsrückfahrkarten** mit **33¹/₃% Ermäßigung**.

Geltungsdauer vom **25. Mai** (Donnerstag vor Pfingsten) 0 Uhr bis zum **1. Juni 1939** (Donnerstag nach Pfingsten).

Die Rückreise muß am 1. Juni 1939 um 24 Uhr beendet sein.

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

BADISCHE BANK

KARLSRUHE MIT NIEDERLASSUNGEN IN
FREIBURG/BR., MANNHEIM U. PFORZHEIM

*Diskontierung von Wechseln und Schecks / Ge-
währung von Krediten in laufender Rechnung /
Annahme von Spargeldern gegen Aushändigung
von Sparbüchern / Vermietung von Schrank-
fächern / Besorgen aller sonstigen Bankgeschäfte.*



Beratung in allen Severenrechtlichen Angelegenheiten.

Pfingst-Käufe?



man geht zu

Schönpf
CARL
KARLSRUHE

20 sehenswerte Schaufenster

Staatl. Hochschule für Musik Karlsruhe

Direktor Prof. Franz Philipp

Gründliche und bis zur Meisterreife führende Ausbildung von Berufsmusikern und Musikliebhabern in allen Fächern der Tonkunst.

Orgelschule. Kapellmeisterschule. Seminarien f. staatl. u. priv. Musiklehrkräfte

Auskunft und Anmeldung bei der Verwaltung: Kriegsstraße 166/68, Fernsprecher 2432

Für den Frühling ein schönes, praktisches **Kübler-Kleid**
Sie genießen darin die Jahreszeit in erhöhtem Maße
Emil Kley, Woll-, Weiß- u. Kurzwaren Karlsruhe, Erbprinzenstraße 25



MAJOLIKA
Heimattfabrikat

Das Geschenk für Jeden - Keramiken in künstl. vollendeter Ausführung für Luxus u. Gebrauch. **Staatliche Majolika-Manufaktur Karlsruhe**
Hauptverkaufsstelle: Friedr. Blos, Kaiserstr. 104 u. das gute Spezialgeschäft

WERNER SCHMITT

Das Haus für schöne Damen-Wäsche
Warner-Corsets Telefon 579 - Kaiserstr. 167

Den guten Damenhut

von **OTTO HUMMEL** Kaiserstraße
beim Adolf-Hitler-Platz

Das gute Bild für jeden Raum - Die geschmackvolle Photo- u. Bilder-Einrahmung

finden Sie in größter Auswahl im Kunsthaus **BÜCHLE** Karlsruhe, Ludwigsplatz (Inh. W. Bertsch) Bitte besichtigen Sie meine 5 Schaufenster!

Autoreifen - Vulkanisier-Werkstätte

A. Baschnagel

Gottesauerstraße 6 - Fernsprecher 5149



Karrer & Barth

Philippstraße 19 . Tel. 5960

Spezial-Werkstätte für Auto - Elektrik- und Auto-Batterien

Reparatur. sämtl. Fabrikate

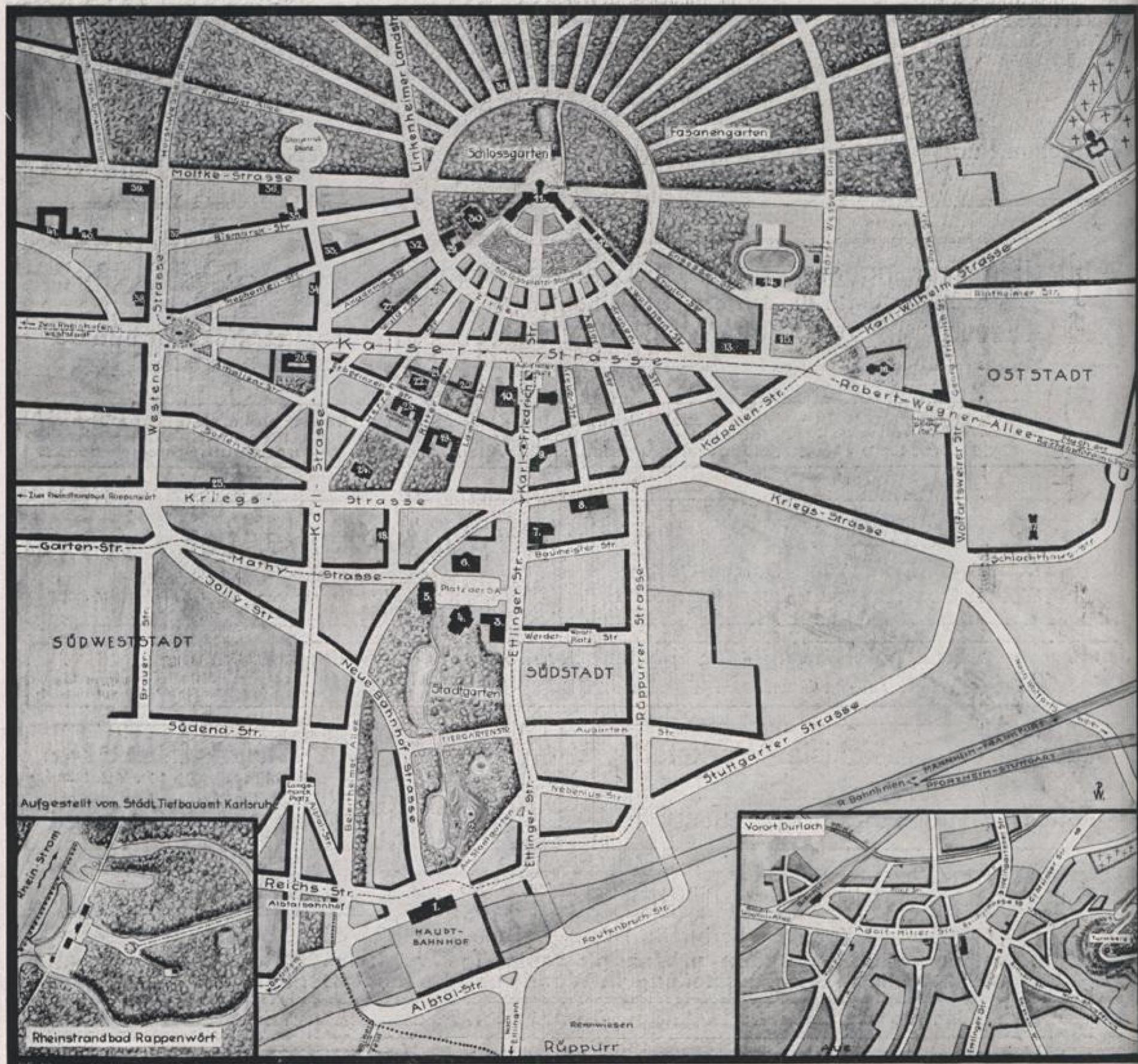
Baubedarf Müller-Glauner-Taxis

Karlsruhe, Karlstraße 110/12 - Fernsprecher 7576/77/80

Baumaterialien aller Art . Boden- u. Wandplattenbeläge . Asphalt . Estriche . Isolierungen
Ständige Musterausstellung in Wand- und Bodenplattenbelägen



Stadtplan der Bau- und Grenzlandhauptstadt Karlsruhe.



- | | | | |
|--|--|---|---|
| 1 Hauptbahnhof | 11 Ehem. Residenzschloß,
heute Badisches Landesmuseum | 21 Reichspropagandaamt Baden,
Ritterstraße 22 | 32 Amts- und Landgericht |
| 2 Stadtgarten | 12 Arme- und Weltkriegsmuseum | 22 Kath. Stadtkirche | 33 Münzgebäude |
| 3 Städt. Badeanstalt
(Bierordibad) | 13 Technische Hochschule | 23 Reichsstatthaltereie | 34 Industrie- u. Handelskammer;
Landesfremdenverkehrsverband
Baden, Karlstraße 10 |
| 4 Städt. Festhalle | 14 Hochschulkampfbahn | 24 Großherzogl. Palais,
heute Reichsarbeitsdienst,
Arbeitsgau XXVII | 35 Badische Hochschule für
Lehrerbildung |
| 5 Städt. Konzerthaus | 15 Ehem. Zeughaus, Eisenbahn-
und Verkehrsmuseum | 25 Badische Hochschule für Musik | 36 Badisches Staatstechnikum |
| 6 Städt. Ausstellungshalle | 16 Kath. Bernharduskirche | 26 Hauptpost | 37 Schöffelmuseum |
| 7 Neubau der Reichspostdirektion | 17 Gottesauer Schloß | 27 Colosseum | 38 Evang. Christuskirche |
| 8 Städt. Markthalle | 18 NSDAP, Gauleitung,
Ritterstraße 28 | 28 Badischer Kunstverein | 39 Badische Hochschule der
bildenden Künste |
| 9 Rondellplatz mit Marktgräfl.
Palais und Verfassungssäule | 19 Landesammlungen für
Naturkunde, Friedrichsplatz | 29 Staatliche Kunstballe | 40 Oberlandesgericht |
| 10 Adolf-Hitler-Platz mit Rathaus,
Evang. Stadtkirche und
Pyramide | 20 Badische Handwerkskammer | 30 Badisches Staatstheater | 41 Generallandesarchiv |

Wo werden Sie gut bedient?

In unsern Karlsruher Hotels, Restaurants, Kaffeehäuser u. Konditoreien
Erstklassige Künstler-Konzerte in den Konzertkaffees.

Konditorei und Kaffee KARL KAISER

beim Grenadlerdenkmal
das gute u. vornehme Tageskaffee
beste Konditoreiwaren

Darmstädter Hof

Ecke Zirkel u. Kreuzstr.
Erbaut 1752

Altbek. gut bürgerl. Wein- u. Bierstuben - Anerkannt
vorzügl. Weine . ff. Schrempp-Printz-Bier. Erstkl. Küche
Für Gesellschaften und Tagungen spezielle Räume.
Billigste Preise. **Frau Frieda Eberhard**

Städt. Tiergarten-Restaurant

mit Etagen-Café, eig. Conditorei, vornehmen Speise- und Ge-
sellschaftsräumen . Unmittelbar gegenüber dem Hauptbahn-
hof . Überdeckte Terrasse mit herrlichem Ausblick in den Stadt-
garten . Großer schattiger Garten . Zeitgemäßes Speise-
Restaurant. **Inhaber: Carl Kist . Telephon 822**

Kaffee Des Westens

am Mühlburger Tor / **Das moderne Konzert-u. Tanz-Kaffee** (500 Sitzplätze)
und das behagliche „Nürnberger Bräustübl“ / Mittwoch der billige **Haus-**
frauennachmittag / Mittwoch, Donnerstag, Samstag und Sonntag **TANZ**



Restaurant „Kaiserhof“

Karlsruhe i. B., am Adolf-Hitler-Platz / Parkplatz
**Altbekannt für preiswerte
gute Küche und Keller**

Konzert-Café Museum

Im Wintergarten täglich Tanz

Das Stadtgarten-Restaurant

ladet zum Besuch ein. Festhalle u. Schwarzwald-
haus im Tierpark. . Bewirtschaftung M. Büttner.

Ausschank Ketterer

am Hauptbahnhof

empfehl. sich zur gefälligen Einkehr.
Küche und Keller bieten das Beste.

Gaststätte „Silberner Anker“

Inh. Pauline Schiller . Karlsruhe, Kaiserstr. 73, Nähe Hochschule

Das gemütliche Familienlokal

Vorzügliche Küche — Qualitätsweine — ff. Moninger Biere
Jeden Samstag und Sonntag KONZERT

Höhen-Gaststätte „Friedrichshöhe“ Turmberg

Karlsruhe-Durlach

Das schönste Terrassenrestaurant mit einzigartiger Fernsicht.
Bergbahn - Autostraße - Parkplatz - Bei guter Bewirtung ein
herrlicher Nachmittag. Zum Besuch ladet ein A. Münzer.

**Berücksichtigen Sie bitte beim
Einkauf unsere Inserenten!**

Kurhaus Schöneck

Vornehmes Familienkaffee auf dem Turmberg
Für Ferienaufenthalt u. Wochenend bestens empfohlen
Inh. Hans Gass.



Eigene Conditorei
Tages-Spezialitäten

— Zum Moninger —
Das Kaffee-Restaurant an verkehrsreichster Lage

Auto-Park-Platz
Inh.: W. Rösch



Verantwortlicher Schriftleiter: i. V. Hanns Reich, Karlsruhe. Verlag: Engelhardt & Bauer, Karlsruhe, Akademiestraße 24, Fernruf 5510. Verantwortlich
für den Anzeigenteil: Georg Engelhardt, Karlsruhe, Akademiestr. 24, Fernsprecher 5510. Druck: Buchdruckerei und Verlag Engelhardt & Bauer, Karlsruhe,
Akademiestraße 24, Fernsprecher 5510 — D. A. 1. Vj. 1939: 2500.



**Dieses Zeichen
ist für Hunderttausende Sinnbild
einer gesicherten Zukunft.**

Seit mehr als 100 Jahren dient die **Karlsruher** dem deutschen Volke und der deutschen Wirtschaft. Mit vielseitigen Einrichtungen paßt sie sich jedem Bedürfnis nach Lebensversicherungsschutz an. Ihre reichen Erfahrungen befähigen sie, ihren Versicherten ein zuverlässiger Berater zu sein.

Versicherungsbestand:

Mitte April 1939 rund 940 Millionen RM.

Vermögen: rund 240 Millionen RM.

Leistungen an Versicherte seit 1924: über 184 Millionen RM.

Mitarbeiter in allen Teilen Deutschlands sind bereit, fachmännisch und unverbindlich zu beraten.

**Karlsruher
Lebensversicherung A.G.**

URSPRUNG 1835.