

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1927

13.1.1927 (No. 10)

Expedition:
 Karlsruhe
 Straße Nr. 14
 Fernsprecher:
 Nr. 953
 und 954
 Postfachkonto
 Karlsruhe
 Nr. 3515

Karlsruher Zeitung

Badischer Staatsanzeiger

Verantwortlich
 für den
 redaktionellen
 Teil
 und den
 Staatsanzeiger:
 Chefredakteur
 E. A. Mend,
 Karlsruhe

Bezugspreis: Monatlich 3.— RM. einsch. Zustellgebühr. — Einzelnummer 10 Pfg. — Samstags 15 Pfg. — Anzeigengebühr 14 Pfg. für 1 mm Höhe und ein Siebentel Breite. Briefe und Gelder frei. Bei Wiederholungen tarifreter Rabatt, der als Kassenzahlung gilt und erteilt werden kann, wenn nicht binnen vier Wochen nach Empfang der Rechnung Zahlung erfolgt. Amtliche Anzeigen sind direkt an die Geschäftsstelle der Karlsruher Zeitung, Badischer Staatsanzeiger, Karlsruhe, zu senden und werden in Vereinbarung mit dem Ministerium des Innern berechnet. Bei Abrechnung, Zwangsweiser Beitreibung, und Konturverfahren fällt der Rabatt fort. Erfüllungsort Karlsruhe. — Im Falle von höherer Gewalt, Streik, Sperrung, Maschinenbruch, Betriebsstörung im eigenen Betrieb oder in denen unserer Lieferanten, hat der Interessent keine Ansprüche, falls die Zeitung verspätet, in beschränktem Umfang oder nicht erscheint. — Für telefonische Abbestellung von Anzeigen wird keine Gewähr übernommen. Unverlangte Drucksachen und Manuskripte werden nicht zurückgegeben und es wird keinerlei Verpflichtung zu irgendwelcher Vergütung übernommen. Abbestellung der Zeitung kann nur je bis 25. auf Monatsabschluss erfolgen. — Beilagen zur Karlsruher Zeitung, Badischer Staatsanzeiger: Zentralhandelsregister für Baden, Badischer Staatsanzeiger für Beamte, Wissenschaft und Bildung, Badische Kultur und Geschichte, Badische Wohlfahrtsblätter, Amtliche Berichte über die Verhandlungen des Badischen Landtags

* Dr. Curtius und seine Bemühungen

Der Reichspräsident hatte Anfang der Woche den bisherigen Reichswirtschaftsminister Dr. Curtius, einen Führer der Deutschen Volkspartei, mit der Bildung des neuen Kabinetts beauftragt. Herr von Sindenburg ging dabei offenbar von der Erkenntnis aus, daß es gar keinen Zweck habe, mit dem deutschnationalen Grafen Westarp vorher einen ähnlichen Versuch zu wagen. Wenn sich das Zentrum überhaupt zur Mitarbeit an einem „Kabinetts der vereinigten bürgerlichen Parteien“ bereit erklären sollte, dann sicherlich nicht an einem Kabinetts mit deutschnationaler Führung. Also war es am besten, gleich Herrn Curtius zu betrauen. Und Herr Curtius nahm den Auftrag an.

Auch jetzt kam alles auf die Stellung des Zentrums an. Sicherlich haben sowohl der Reichspräsident, wie Herr Curtius selbst gehofft, das Zentrum könnte für die Idee eines „Kabinetts der vereinigten bürgerlichen Parteien“ gewonnen werden, wenn nur die deutschnationalen dabei mehr im Hintergrunde blieben. Ob diese Hoffnung berechtigt war, ist bis zur Stunde jedoch mehr als zweifelhaft. Die Zentrumsfraktion des Reichstages hat gestern einstimmig betont, daß sie nach wie vor die schwersten innen- und außenpolitischen Bedenken hinsichtlich der von Dr. Curtius geplanten Kabinettsbildung hege und deshalb den Fraktionsvorstand beauftragte, diese Bedenken Herrn Curtius und Herrn Stresemann, als dem Vorsitzenden der Deutschen Volkspartei, darzulegen.

Wir glauben kaum, daß es angängig ist, aus diesem Beschluß noch die Möglichkeit einer späteren Zustimmung des Zentrums herauszulesen. Viel näher liegt die Annahme, daß das Zentrum lediglich aus Höflichkeit diese Form der Abgabe gewählt hat, und weil es sich sagt, daß die Vorbringung seiner Bedenken bestimmt genügen wird, um Herrn Curtius von seinem Plan abzubringen.

Eine Unterredung, die Herr Curtius inzwischen mit den Vertretern der Gewerkschaften aller drei Richtungen hatte, ist gleichfalls für ihn ergebnislos verlaufen. Das mußte sie übrigens schon deshalb, weil Dr. Curtius selbst sich bei dieser Besprechung einer jeden Meinungsäußerung enthielt. Wenn man jedenfalls damit gerechnet hat, diese Unterredung könne in irgend einer Form so etwas wie eine moralische Unterstützung für die Bestrebungen des Herrn Curtius ergeben, dann war diese Rechnung falsch. Es ist ja auch gar nicht einzusehen, warum sich gerade ausgerechnet die Gewerkschaften für ein Kabinetts mit ausgeprägter Rechtsfärbung einlassen sollten.

Inzwischen hat die sozialdemokratische Reichstagsfraktion einen Beschluß veröffentlicht, der politisch sehr klar ist und sich dem Inhalt, wie dem Tone nach von den Reden und Resolutionen der Dezemberstage des vorigen Jahres ganz gewaltig unterscheidet. Die sozialdemokratische Fraktion erklärt sich in diesem Beschluß ausdrücklich bereit, „mit den auf dem Boden der republikanischen Verfassung stehenden Parteien in die Reichsregierung einzutreten“. Die Wünsche, die von der Fraktion dabei angemeldet werden, sind in einem so gemäßigten Ton gehalten, daß man sehr wohl von einem bemerkenswerten Entgegenkommen sprechen darf. Jedenfalls ist die Tendenz ganz unüberkennbar, daß die Sozialdemokratie alles vermeiden will, was die Kräfte verschärfen könnte.

Selbstverständlich wird der Beschluß der Sozialdemokraten sowohl beim Zentrum, wie bei den Demokraten die Auffassung verstärkt haben, daß es unter den obwaltenden Umständen nicht angeht, die Bildung eines Kabinetts zu fördern, das doch ganz klar ein Rechtskabinetts wäre und von der Arbeiterschaft als einseitig gegen ihre Interessen gerichtet aufgefaßt würde.

Wahrscheinlich wird Herr Curtius mit seinen Bemühungen endgültig scheitern. Und dann wird die Bahn frei sein für die Errichtung der einzigen Koalition, die zur Zeit bei uns im Reich die leidlichste Aussichten hat: der Koalition der Mitte mit Unterstützung der Sozialdemokraten. Es kommt nur darauf an, daß die Deutsche Volkspartei guten Willens ist und die Mitarbeit der Sozialdemokratie nicht unmöglich macht.

Die Behandlung in der Reichswehr. Der Chef der Wehrleitung, General Hebe, hat, wie der „Demokratische Zeitungsdienst“ erfährt, in einem Erlaß gegen die vorchriftswidrige Behandlung Untergebener darauf hingewiesen, daß er Vorgesetzte, die die Ehre des Untergebenen in irgend einer Weise verletzen, nicht im Heere dulden werde und sich in jedem Fall vorbehalten, zu prüfen, inwieweit übergeordnete Vorgesetzte der ihnen obliegenden Aufsichtspflicht entsprochen haben.

Die Regierungsbildung im Reich

Ein Beschluß des Zentrums

Die Zentrumsfraktion des Reichstages faßte am Mittwochabend nach zweieinhalbstündiger Beratung einstimmig folgenden Beschluß:

„Die Zentrumsfraktion des Reichstages teilt die schweren außen- und innenpolitischen Bedenken des Fraktionsvorstandes hinsichtlich der von Dr. Curtius beabsichtigten Kabinettsbildung. Der Vorstand wird beauftragt, diese Bedenken dem Herrn Dr. Curtius und dem Vorsitzenden der Deutschen Volkspartei, Herrn Dr. Stresemann, erneut darzulegen.“

Der Beschluß findet in den Blättern je nach Parteilichung eine verschiedenartige Auslegung. Während in den demokratischen und den sozialdemokratischen Blättern von einem Scheitern der Mission Dr. Curtius gesprochen wird, sehen die deutschnationalen und volksparteilichen Blätter darin keine unbedingte Abgabe an Dr. Curtius. — Die „Tägl. Rundschau“ erklärt allerdings, daß ein vom Zentrumsvorstand dem Beschluß gegebener Kommentar darauf hinauslaufe, daß damit die Abneigung des Zentrums ausgesprochen sein solle, sich an ernsthaften Verhandlungen einer Bildung einer gesamtbürgerlichen Regierung zu beteiligen. — Die „Germania“ schließt ihre Betrachtungen mit den Worten: Was den äußeren Fortgang der Verhandlungen anbetrifft, so nimmt man in parlamentarischen Kreisen an, daß Dr. Curtius heute, Donnerstag, seinen Auftrag dem Reichspräsidenten zurückzugeben wird. Das „Berliner Tageblatt“ findet es ebenso wie mehrere andere Blätter bemerkenswert, daß der Zentrumsfraktionsvorstand beauftragt worden ist, die Bedenken des Zentrums neben Dr. Curtius auch Dr. Stresemann als Vorsitzenden der Deutschen Volkspartei und nicht etwa dem Fraktionsvorsitzenden Dr. Schulz darzulegen. — Der „Sozialdemokratische Pressebrief“ glaubt, den Zentrumsbeschluß dahin auslegen zu können, daß die Gesamtfraktion des Zentrums ebenso wie ihr Vorstand als die beste Lösung der Krise die Bildung einer Regierung von der Volkspartei bis zur Sozialdemokratie oder inwieweitens mit deren Unterstützung betrachte.

BERLIN, 13. Jan. (Zel.). Wie das Wolffbüro aus parlamentarischen Kreisen erfährt, sind die Besprechungen, in denen der Vorstand der Zentrumsfraktion dem gestrigen Beschluß entsprechend Dr. Curtius und Dr. Stresemann die Bedenken der Fraktion gegen die von Dr. Curtius beabsichtigte Regierungsbildung übermitteln wird, erst für den heutigen Spätnachmittag vorgesehen. In parlamentarischen Kreisen nimmt man an, daß die informatorische Besprechung mit den Vertretern der Spitzenverbände der Wirtschaft verschoben wird, bis sich nach dem Empfang des Vorstandes der Zentrumsfraktion ein Bild der weiteren Entwicklung gewinnen läßt.

Die Forderungen der Gewerkschaften

Bei den Besprechungen mit den Gewerkschaften am Mittwoch, empfangt Dr. Curtius die Führer der Gewerkschaftsrichtungen getrennt und zwar als erste die Vertreter der Christlichen Gewerkschaften, Waltrusch, Probst und Otte. Dabei wurde festgestellt, daß diese Besprechungen keinen politischen Charakter haben, da die politische Seite der Regierungsbildung den parlamentarischen Instanzen zufällt. Die Vertreter der Gewerkschaften trugen die Forderungen vor, die sie an die künftige Reichsregierung stellen.

Wie das Wolffbüro erfährt, wurde besonders die Notwendigkeit einer tragbaren Zwischenlösung der Arbeitszeitfrage unterstrichen, das als Arbeitschutzgesetz bis zu seiner Verwirklichung noch längere Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Die Gewerkschaften verlangen die dreigeteilte Schicht in der Schwerindustrie und den absoluten Achtstundentag, ferner Maßnahmen gegen das jetzige Überstundenwesen und Zulieferung der Sonntagstraße. In der Arbeitslosenversicherung verlangen die Gewerkschaften eine stärkere Staffelung der Unterhaltungsätze.

Die Besprechungen mit der Wirtschaft

Als erste Wirtschaftsgruppe empfing Reichswirtschaftsminister Dr. Curtius am Mittwoch Vertreter des Reichslandbundes und außerdem sind Besprechungen mit Vertretern des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, des Deutschen Industrie- und Handelsstages, und der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände in Aussicht genommen.

Die Erwerbslosigkeit in der zweiten Dezemberhälfte. Die saisonmäßige Verschlechterung des Arbeitsmarktes kommt in den neuesten Zahlen der unterstützten Erwerbslosen voll zum Ausdruck. Dabei ist bemerkenswert, daß diese Zahlen in den rein ländlichen Gebieten verhältnismäßig sehr viel stärker gestiegen sind als in den städtischen und industriellen. In der Zeit vom 15. Dezember 1926 bis zum 1. Januar 1927 ist die Zahl der männlichen Hauptunterstützungsempfänger von 1.211.000 auf 1.470.000 gestiegen, die der weiblichen von 256.000 auf 275.000, die Gesamtzahl von 1.467.000 auf 1.745.000. Die Zahl der Zuschlagsempfänger ist im gleichen Zeitraum von 1.597.000 auf 1.963.000 gestiegen.

Die Sammlung des Reichsrechts. Im Rechtsauschuß des Reichstages wurde die Spezialberatung des Gesetzesentwurfes über die Sammlung des Reichsrechts vorgenommen. Es handelt sich darum, zur Vereinfachung in der öffentlichen Verwaltung eine übersichtliche Zusammenfassung des Reichsrechtes zu schaffen. Damit alle Gesetze in ihrer neuesten Fassung unter Berücksichtigung der veränderten staatsrechtlichen Verhältnisse und anderer allgemein getroffener Bestimmungen und in gewissem Umfang auch zusammengehörige Einzelvorschriften redaktionell zusammengestellt werden können, bedarf die Zusammenstellung der Gesetzeskraft.

Die Autostrasse Hamburg-Basel und ihr italienisches Vorbild

Von Oberregierungsrat Dr. A. Bierau, Karlsruhe, II. Vorsitzender des Vorstands der „Asstraba“.

I.

Die Frage, ob es verkehrspolitisch und wirtschaftlich vertretbar ist, in Deutschland dem Gedanken der Erbauung von Autostrassen, d. h. von durchgehenden Straßen, die dem Automobilverkehr ausschließlich vorbehalten sind und deren Linienführung und Ausstattung den besonderen Bedürfnissen dieses Verkehrs Rechnung tragen muß, näher zu treten, ist in letzter Zeit im Anschluß an die Gründung des Vereins „Asstraba“ mehrfach Gegenstand der Erörterung in Tageszeitungen und Fachzeitschriften gewesen. Diesem im November d. J. in Frankfurt a. M. errichteten Verein, der hinter seinem rätselhaften Namen die Anfangsbuchstaben der Städte Hamburg, Frankfurt und Basel verbirgt, gehören als Mitglieder außer den Ländern Baden und Hessen und den in Frage kommenden preussischen und hessischen Provinzialverwaltungen eine große Anzahl von Städten, Handelskammern, Verkehrsverbänden und Privatinteressenten an. Er hat sich sachgemäß die Aufgabe gestellt, im Rahmen einer Vorbereitungsgesellschaft alle Arbeiten zu leisten, welche in technischer, wirtschaftlicher, finanzieller, verkehrspolitischer und propagandistischer Hinsicht zur Prüfung der Durchführbarkeit und zur Vorbereitung der Ausführung der Autostrasse Hamburg-Frankfurt-Basel geeignet und erforderlich sind.

Gebacht ist an den Bau einer durchgehenden Straße für den Automobilverkehr, die von den Hansestädten ausgehend auf der Linie Hannover-Kassel-Frankfurt a. M.—Karlsruhe nach Basel und von hier aus durch die Schweiz über den Gotthard nach Mailand geführt werden soll, um dort den Anschluß an das italienische Autostrassennetz zu finden. Die Straße soll letzten Endes eine Verbindung zwischen der Nordsee und dem Mitteländischen Meere herstellen. Bei der Auswahl ihrer Trasse muß darauf bedacht genommen werden, daß die kürzeste, möglichst gradlinig verlaufende Verbindungsstrecke gewählt wird, und daß die im Bereich der Autostrasse befindlichen Verkehrs- und Wirtschaftszentren durch geeignete Zubringerstraßen mit ihr in Verbindung gebracht werden können. Die Straße selbst erfordert alle Einrichtungen, die nötig sind, um die größtmögliche Sicherheit für den Automobilverkehr zu gewährleisten und jede Verunreinigung der Straße für andere Verkehrszwecke auszuschließen. Sie darf nicht durch die geschlossenen Wohngebiete der Ortschaften und Städte geführt werden und muß alle Weg- und Bahnübergänge auf gleichem Niveau vermeiden. Es werden daher in größerem Umfang Über- bzw. Unterführungen, Überbrückungen und dergleichen Kunstbauten auszuführen sein. Soweit Kurven unvermeidbar sind, muß ein möglichst großer Kurvenradius gewählt werden. Für die Straßendeckung kann natürlich nur ein System in Frage kommen, das den besonderen Erfordernissen des Kraftfahrzeuges Rechnung trägt. Am übrigen müßte, wie bei einer Bahnlinie, mit der die Autostrasse in mehrfacher Hinsicht vergleichbar ist, der Verkehr auf der Straße durch eine Betriebsordnung geregelt werden.

Eine nach diesen Gesichtspunkten angelegte Straße wird für den Automobilverkehr derartige Vorteile (raschere Fahrmöglichkeit, Verminderung der Gefahren, Ersparnis durch Verringerung des Wenzin- und Ölverbrauches, geringere Abnutzung der Reifen, Erhöhung der Lebensdauer der Kraftfahrzeuge) bringen, daß die Erhebung von Gebühren für die Benutzung der Straße durchaus gerechtfertigt erscheint.

In Deutschland besteht bis jetzt keine derartige durchgehende Autostrasse. Die nur 7 Kilometer lange sog. Ausbahn, die Berlin mit Potsdam verbindet, kann aus verschiedenen Gründen nicht als Muster gelten. Dagegen ist in der oberitalienischen Tiefebene im Gebiet von Mailand und der oberitalienischen Seen bereits ein Netz von Autostrassen vorhanden, dessen allmähliche Ausdehnung über das übrige italienische Staatsgebiet, insbesondere auch nach Genua geplant ist. Bereits ausgeführt und im Betrieb sind die Autostrassenstrecken, die Mailand mit Como, Varese und Sesto Calende, d. h. mit den oberitalienischen Seen (Comersee, Varesesee und Lago Maggiore) verbinden. Die Gesamtlänge dieser Strecken beträgt rund 85 Kilometer. Im Bau befindet sich die Autostrassenstrecke Mailand-Bergamo, die besonders charakteristisch ist durch die Überbrückung tiefer und romantischer Flußtäler, zu deren Überwindung großzügig angelegte und technisch sehr interessante Kunstbauten erforderlich geworden sind. Die Fortsetzung dieser Straße über Brescia nach Venedig und damit die Vervollständigung der großen west-östlichen oberitalienischen Verbindungsstraße für den Autoverkehr ist geplant.

Der Schöpfer des italienischen Autostrassenprojekts ist der in Mailand wohnhafte Ingenieur Puricelli, dessen Weitblick und Initiative es in erster Linie zu verdanken ist, daß der Plan der Erbauung eigener Fernautostrassen trotz großer entgegenstehender Schwierigkeiten in Italien erstmals zur Wirklichkeit geworden ist. Die Erfahrungen, die in Italien mit dem Bau solcher Straßen gemacht worden sind, sind natürlich für das deutsche Projekt besonders wertvoll, zumal die italienischen Straßen, wie bereits erwähnt, das einzige vorhandene Vorbild darstellen. Es ist daher sehr erfreulich, daß Herr Puricelli sich bereit erklärt hat, seine wertvollen Erfahrungen auf dem Gebiet des Autostrassenbaues sowie sein umfangreiches Projektmaterial in uneingeschränkter Weise für die Bearbeitung des deutschen Projekts zur Verfügung zu stellen. Damit soll natürlich nicht gesagt sein, daß das italienische Vorbild in allen Einzelheiten für unsere teilweise abweichenden deutschen Verhältnisse maßgebend sein kann, es wird jedoch wertvolle Anhaltspunkte für die Ausgestaltung des deutschen Projekts namentlich in technischer Hinsicht bieten können. Der im italienischen Autostrassenprojekt verarbeitete Grundgedanke Puricellis muß auch für den Bau und Betrieb einer etwaigen deutschen Autostrasse maßgebend sein.

