

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1929**

228 (1.10.1929)

# Beilage zur Karlsruher Zeitung

## Badischer Staatsanzeiger

### Der Besuch des Reichsrates in Baden

#### Die Reden in Mannheim

Am letzten Tag des Besuchs des Reichsrates in Baden wurden in Mannheim folgende Ansprachen gehalten:

#### Oberbürgermeister Dr. Heimerich

Meine sehr geehrten Herren!

Ich heiße Sie in Mannheim herzlich willkommen. Wir danken Ihnen, daß Sie hierher gekommen sind und unsere Ausführungen entgegennehmen, nicht weil wir glauben, daß dann gleich unsere Sorgen verschwinden und unsere Wünsche erfüllt werden, sondern weil ein solcher Besuch überhaupt erst die Voraussetzungen für eine bessere Würdigung der Bedürfnisse schafft. Bei einer dreißigjährigen amtlichen Tätigkeit in Schleswig-Holstein ist es mir, einem Süddeutschen, selbst erst zum Bewußtsein gekommen, wie wenig wir die geographischen und strukturellen Verschiedenheiten der einzelnen Teile unseres Vaterlandes eigentlich kennen. Die Eigenart, die besondere Lage und die besonderen Bedürfnisse dieses Landstriches Ihnen zu zeigen, wird die Hauptaufgabe und der Hauptwert dieser Stunde sein.

Die Stadtverwaltung Mannheim hat Ihnen gestern Abend ein kleines Büchlein überreichen lassen, das, so hoffen wir, mit seinen Bildern und Zahlen eindringlich zu Ihnen spricht und durch seine ganze Aufmachung fester zum Lesen anregt, als es die üblichen trockenen Denkschriften vermögen, um so mehr, als ein besonders feinsinniger Wissenschaftler unserer Stadt, Professor Schott, den Text geschrieben hat.

Sie haben, meine sehr geehrten Herren, in den letzten Tagen Baden vom Bodensee bis nach Karlsruhe bereist und sehen nun plötzlich am letzten Tage Ihres badischen Aufenthaltes vor neuen Eindrücken, die von Ihren bisherigen recht verschieden sein dürften. Sie haben heute morgen

#### den zweitgrößten Binnenhafen Europas

durchfahren seiner Ausdehnung nach — denn an Bedeutung des Hafens stehen wir nicht mehr an zweiter Stelle — Sie haben den Neckar gesehen, der neben dem Rhein dieser Landschaft die Note gibt, und Sie befinden sich mitten im Pfälzer Land, da keine Landesgrenze vermerkt hat, die Stammesart und den Charakter der Bevölkerung zu ändern.

Während Sie sonst auf Ihrer Reise Baden im großen und ganzen als Land der Landwirtschaft und der Mittelstadt kennen gelernt haben, umfaßt Sie hier großstädtisches Leben, das nicht auf die 260000 Einwohner dieser Stadt allein zurückzuführen ist, sondern auch in einem gewissen Zusammenhang steht mit dem Kreis von Städten, die hier nahe beieinander liegen, mit Heidelberg, Weinheim, Schwetzingen, Speyer, Ludwigshafen und Worms. Im Umkreis von 20 km vom Mannheimer Rathaus wohnt eine Bevölkerung, deren Zahl fast genau einem Drittel der gesamten badischen Bevölkerung gleichkommt. In Mannheim allein sind 26,8 Proz. des gesamten badischen Betriebsvermögens investiert und von Mannheim allein wird ein Viertel der Steuereinnahmen des Landes Baden aufgebracht, obwohl die Stadt selbst nur etwa 10 Proz. der Einwohner Baden umfaßt. Schon aus diesen wenigen Zahlen ergibt sich, welche Bedeutung Mannheim für das badische Wirtschaftsleben besitzt. Schifffahrt, Handel und Industrie geben dieser Stadt das Gepräge. Nach der Betriebszählung von 1925 sind hier 100751 Personen oder 83 Proz. der Erwerbstätigen in Handel, Industrie und Gewerbe beschäftigt, während die Zahl der Beamten fast gar keine Rolle spielt. Nur 6,26 Proz. der Erwerbstätigen sind in der öffentlichen Verwaltung einschließlich Reichsbahn und Reichspost tätig. Nicht eine Zentralinstanz ist nach Mannheim gelegt worden, so daß z. B. der Mannheimer Kaufmann, der einen Postbrief schreibt, ihn über Karlsruhe oder Ludwigshafen leiten muß.

Mannheim hat in seiner Wirtschaftsgeschichte im Laufe des 19. Jahrhunderts zwei große glückliche Entwicklungsphasen gehabt. Die eine ist mit dem Bau und der Erweiterung der Hafenanlagen verbunden, die Handel und Schifffahrt großzügig entwickeln, die andere besteht in der vor allem wiederum auf die Schifffahrt gestützten Industrieannektierung, welche eine sehr verschiedenartige Industrie nach Mannheim brachte und den Hafen- und Handelsbetrieb wertvoll ergänzte. Heute nach den verhängnisvollen Kriegsergebnissen ist die ehemalige Wirtschaftsbüchse vorbei und sind unsere Wirtschaftsgrundlagen in mangelhafter Beziehung gefährdet. Ich will nicht davon reden, was auch andere Industriegebiete bedrückt. So von den Rationalisierungs- und Zusammenlegungsbestrebungen in der Industrie, die uns zwar bisher noch nicht sehr wesentlich geschadet haben, aber immer wieder wie ein Gespenst in unserer Stadt umgehen und die furchtbare Arbeitslosigkeit zu vermehren drohen.

Ich will auch nicht reden von dem von mir schon einmal bei anderer Gelegenheit als Verfallzustand bezeichneten Zustand, jener verhängnisvollen Einstellung, die glaubt, daß Geschäfte nur noch in Berlin abgeschlossen werden können und alle Verwaltungen dort liegen müssen, was bei einer weiteren Entwicklung in dieser Richtung dazu führen müßte, daß für die Provinz nur noch die Handarbeit bleibt, daß uns nicht nur das Geld, sondern auch alle Führerfiguren entzogen werden, und daß am Schluß das kulturelle Niveau der Provinzstädte und damit das gesamte geistige Niveau der Bevölkerung sinkt. Das sind Sorgen, die heute fast alle Handels- und Industriegebiete außerhalb Berlins bedrücken.

#### Unsere besonderen Sorgen

beruhen aber auf der Lage, die Mannheim durch den Krieg und seinen Ausgang gekommen ist. Die Reichsgrenze ist mit der badischen Landesgrenze und der Grenze der bayerischen Pfalz zusammengefallen und damit auch unserer Stadt bedenklich nähergerückt. Der Abzugsplatz für Mannheim ist durch die politische und wirtschaftliche Abtrennung Elsaß-Lothringens, das Ausschleiden Luxemburgs aus dem deutschen Bollgebiet und die französische Politik im Saargebiet wesentlich geringer geworden. Die Besetzung der bayerischen Pfalz und die wiederholte Sperrung jeglichen Verkehrs über den Rhein haben auch die Wirtschaftsbeziehungen zu dem nächsten Hinterland Mannheims, der bayerischen Pfalz, verschlechtert. Der Schifffahrt und dem Hafenbetrieb ist der stärkste Konkurrent in Straßburg erwachsen, das in jeder Beziehung von der französischen Regierung gefördert wird. Sehen Sie sich auf Seite 39 unserer Broschüre die graphische Darstellung an, aus der ersichtlich hervorgeht, daß Straßburg, dessen Tonnenzahl im Verkehr seines Hafens im Jahre 1911 nur etwas über 1 Million umfaßte, im Jahre 1928 einen Verkehr von 5,37 Millionen Tonnenn erreicht hat. Ist es bei diesen Verhältnissen ein Wunder, daß die Zahl der Arbeitslosen, die beispielsweise in Württemberg nur 5,4 je 1000 Einwohner beträgt, in Mannheim nach dem Stand

vom 18. September dieses Jahres auf 24,3 je 1000 Einwohner gestiegen ist und sich, wenn wir die über 2000 Wohlfahrtsvereine hinzurechnen, sogar auf 32,4 je 1000 Einwohner erhebt. So ist, in ganz kurzen Strichen gezeichnet, unsere Lage. Was kann zu ihrer Verbesserung geschehen? Die geographische Lage von Mannheim und Ludwigshafen am Rhein und an der Neckarmündung ist immer noch eine günstige. Die Tatsache, daß der Aktionär beider Städte durch die Abtrennung von Elsaß-Lothringen eine Schwächung erfahren hat, könnte sicherlich zum Teil dadurch ausgeglichen werden, daß eine innerpolitische Vereinigung hier in dieser Länderede erfolgt und überalterte Landesgrenzen fallen, die sich für die Entwicklung eines durch solche Grenzen getrennten Handels- und Industriezentrums stets als nachteilig erwiesen haben. Es liegt hier, wie wir in unserer Broschüre näher dargelegt haben, am Nordzipfel Badens kein geringeres Problem vor, als bei Hamburg-Altona oder im Rhein-Main-Gebiet, nur haben wir bisher etwas weniger von uns reden gemacht.

Tausend Fäden knüpfen sich schon in dem Städtekreis, der in der Entfernung von 10 bzw. 20 km vom Mannheimer Rathaus aus gemessen vorhanden ist und an dem nicht weniger als 3 Länder beteiligt sind. Der Einheitsstaat, dem die Verwaltungsleiter der deutschen Großstädte gemeinlich nun einmal anhängen, und zwar nicht vornehmlich aus politischen, sondern aus wirtschaftlichen Gründen, würde diesem Gebiete manches mühselos bringen, was für ein Wirtschaftszentrum von besonderem Nutzen wäre: gleiche Steuergrundlagen, eine Hafengemeinschaft Mannheim-Ludwigshafen, eine Gemeinschaft der Straßen- und Vorortbahnen und ähnliches mehr, vor allem aber eine stärkere Geltung und Kräftezusammenfassung, deren ein einheitliches Wirtschaftsgebiet bedarf, um sich im Konkurrenzkampf behaupten zu können. Preußen ist in diesen Dingen in weitestgehender Weise vorangegegangen; es hat nicht nur wegen des Harburger und Altonaer Gebietes einen sehr zukunftsreichen Staatsvertrag mit Hamburg abgeschlossen, sondern erst jüngst das Gesetz über die kommunale Neugliederung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes erlassen, das doch nicht anders darstellt, als eine durchgreifende Verwaltungsreform und Kräftezusammenfassung, gegenüber welcher wir in Nachteil geraten, wenn bei uns gar nichts geschieht.

Wie wäre es, meine sehr geehrten Herren, wenn wir hier in dieser Länderede wenigstens nach Übergangslösungen und Ausführmöglichkeiten suchten, um einen Teil der Vorteile zu erreichen, die im rheinisch-westfälischen Industriegebiet zweifellos durch das erwähnte Gesetz erlangt wurden. Das preussische Gesetz über die kommunale Neugliederung sieht in seinem § 41 die

#### Bildung zwischengemeindlicher Arbeitsgemeinschaften

vor, die als Körperschaften des öffentlichen Rechts die Möglichkeit der Zusammenarbeit auf bestimmten Verwaltungsgebieten zu prüfen und gegebenenfalls die erforderlichen Vorschläge für ihre Durchführung zu machen haben. Schon die Bildung einer solchen offiziellen, von den beteiligten Ländern anerkannten und geförderten Arbeitsgemeinschaft etwa zwischen Mannheim, Ludwigshafen und auch Heidelberg, würde uns ein Stück weiter bringen und manches leichter lösen lassen, als es die mühseligen Einzelverhandlungen heute vermögen. Sollten sich die Länder zu einem solchen notwendigen Fortschritt nicht verstehen, so wäre ernstlich daran zu denken, daß das Reich nach dem Vorschlag von Geheimrat Frey, Darmstadt, die Bildung von Reichsverbandsverbänden zuläßt, in der Weise, daß Selbstverwaltungsorganen, die in verschiedenen Ländern liegen, zur Wahrnehmung von bestimmten wirtschaftlichen Verwaltungsaufgaben zu öffentlichen Zweckverbänden vereinigt werden können. Es mag Ihnen vielleicht erstaunlich sein, daß ich diesen Punkt mit solcher Eindringlichkeit erörtere, ich bin aber der festen Überzeugung, daß sich in einer Zeit, wo es gilt, alle Kräfte zusammenzufassen, nur große geschlossene Wirtschaftszentren auch gegenüber dem allgemeinen Zuge nach Berlin behaupten können. Einer Verdrängung der Provinz durch falschen Zentralismus wird am besten durch eine starke Zusammenfassung der draußen vorhandenen Kräfte vorgebeugt werden können.

Das zweite, was uns in Mannheim auf das stärkste feuert, ist

#### die notwendige Pflege des Rheinverkehrs

dieser wichtigen Lebensader unserer Stadt. Hier müssen wir schwere Anläufe erheben. Der Gesamthafenverkehr Mannheims hat von 1913 bis 1926 um 27,8 Proz. abgenommen. Dies ist nur zu einem geringeren Teil auf die weitere Schiffbarmachung des Oberrheins, zum größten Teil aber auf die Tarifpolitik der Reichsbahn, auf die Staffeltarife und Sechsfachtarife und die Verweigerung von Spezialtarifen für den Rheinhafenschiffsverkehr zurückzuführen. Während Straßburg, von der französischen Regierung bevorzugt, glänzend emporsteigt, hat man für Mannheim nicht nur nichts getan, sondern der Entwicklung seines Hafens und Umschlagsverkehrs geradezu entgegen gearbeitet. Viele Millionen investierten Kapitals liegen in den Mannheimer Häfen brach. Der Herr Handelskammerpräsident wird Ihnen alle die Nachteile, die uns daraus erwachsen, noch näher darlegen.

Ich selbst möchte mich darauf beschränken, eine andere Angelegenheit noch kurz zu berühren, die mit der Pflege des Rheinverkehrs auf das engste zusammenhängt. Ich meine die Rheinbrückenfrage. Mannheim und Ludwigshafen, die an der neu zu erbauenden Eisenbahnbrücke über den Rhein wegen der auf der jetzigen Brücke bestehenden völlig unhaltbaren Verkehrsverhältnisse seit Jahren auf das lebhafteste interessiert sind, haben aus leicht begreiflichen Gründen dazu geschwiegen, als man bei der Vorkonferenz die Genehmigung von drei Rheinbrücken auf einmal beantragte, obwohl wir es für vorteilhafter und aussichtreicher gehalten hätten, wenn man zunächst mit einer Brücke hervorgetreten wäre. Wir freuen uns, daß nun alle drei Brücken genehmigt sind und wünschen von Herzen, daß sie alle drei mit der größten Beschleunigung gebaut werden. Wenn nun aber in der allerletzten Zeit die Auffassung durchgedrungen ist, daß das Geld für den Bau von drei neuen Rheinbrücken nicht vorhanden sei und die Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke nicht eher gebaut werden könnte, als bis auch die anderen Brücken angefangen würden, dann müssen wir dagegen härtesten Protest einlegen. Die anderen Brücken sollen erst Verkeferte entstehen, hier in Mannheim-Ludwigshafen liegt aber ein Verkehrsnotstand schwerster Art vor. Wiederholt haben sich infolge der Verkeferte schwere, ja tödliche Unfälle auf der Rheinbrücke Mannheim-Ludwigshafen ereignet, fast jede Woche ergibt sich irgend eine Verkehrsstörung die jeweils auf 30-40 Minuten den Verkehr zwischen den beiden Städten völlig lahmlegt.

Angeht diese Notstände ist die unverzügliche Aufnahme des Brückenbaues Mannheim-Ludwigshafen ein dringendes Erfordernis und kann um so weniger zurückgestellt werden, als hier ja nur eine Eisenbahnbrücke gebaut wird, deren Hauptkosten von der Reichsbahn getragen werden.

Es sei mir in diesem Zusammenhang noch gestattet auf einige weitere Verkehrswünsche

eingugehen, die uns am Herzen liegen. Die Benachteiligung Mannheims im durchlaufenden Schnellzugverkehr der Main-Neckar-Bahn, wozu das „Salomonische Urteil“ von Friedrichsfeld schließlich geführt hat, haben wir in unserer Ihnen überreichten Broschüre schon sehr augenscheinlich gemacht. Immerhin würde eine baldige Elektrifizierung der gesamten Rheintalbahn von Frankfurt nach Basel auch uns mit dem gesamten Baden mancherlei Vorteile bringen. Auch an der geplanten Autostraße Hamburg-Basel sind Mannheim und wie ich wohl hinzufügen darf, auch Heidelberg auf das lebhafteste interessiert. Das erste Stück dieser Autostraße soll nach einem Beschluß der Saftaba zwischen Mannheim und Heidelberg als Teil der Gesamtkrede erstellt werden. Die Pläne sind fertiggestellt und die Rentabilität der Straße ist bei Erhebung einer verhältnismäßig geringen Benutzungsgebühr nach den angestellten Berechnungen einwandfrei garantiert. Dem Bau steht nur die Tatsache im Wege, daß die Erhebung von Gebühren für die Benutzung einer solchen Autostraße nicht einwandfrei zulässig ist. Seit zwei Jahren werden wegen dieser Gebührenfrage Verhandlungen geführt. Die Reichsregierung könnte nach § 13 des Finanzausgleichsgesetzes vom 9. April 1927 mit Zustimmung des Reichsrates nähere Bestimmungen über die hier in Frage kommenden Grundstücke erlassen, also einwandfrei feststellen, daß für derartige Straßen, die von privaten Gesellschaften erstellt werden, Gebühren erhoben werden dürfen. Vielleicht ist es den Herren Reichsratsmitgliedern möglich, ihren Einfluß für eine baldige günstige Erledigung dieser Frage geltend zu machen.

Auch die Elektrifizierung unserer Vorortbahnen ist für Mannheim von großer Bedeutung. Bis in die jüngste Zeit hinein tummelte sich ein kleines Dampfzuglein langsam durch die Arbeiterdörfer in unserer Stadtnähe, erregte mit seiner vorhinftüchtigen Betriebsart in Heidelberg Straßen, vor allem bei den Fremden, Aufsehen und setz sich dann als sogenannter Oberrheinexpress bis Weinheim fort. Nur mit Aufbietung aller Kräfte und mittels einer beim Reichskabinett eingereichten Beschwerde ist es uns gelungen, bei der Beratungskommission schließlich die Genehmigung zur Aufnahme von einigen Millionen zu erreichen, um die Elektrifizierung der Bahn wenigstens bis nach Heidelberg durchzuführen zu können. Sie ist nun vollendet, aber damit ruht das Werk. Die Strecken Heidelberg-Weinheim und Mannheim-Heidelberg müssen immer noch mit einer gänzlich unwirtschaftlich gewordenen Dampfzuges befahren werden. An den Ausbau neuer notwendiger Strecken ist gar nicht zu denken. Auch in der Entwicklung und Rationalisierung unseres Vorortverkehrs, der gerade für die Arbeiterschaft des ganzen Bezirks von größter Bedeutung ist, spielt wieder die Reichsbahn eine verhängnisvolle Rolle, indem sie aus unserer Erachtens solchen Konkurrenzgründen fortgesetzt Deminisse in den Weg legt.

Die großen wirtschaftliche Schwierigkeiten sind, die die Steuerkraft schwächen und die andererseits einen ungeheuren Finanzengpass erzeugen, da ist schließlich auch das Kulturleben gefährdet. Mannheim ist

#### eine Kulturstadt von alter Tradition

und moderner Geistigkeit. Wir haben im Juni d. J. das 150jährige Jubiläum des Mannheimer Nationaltheaters, des ältesten deutschen Regie- und Kulturtheaters, gefeiert und begehen übermorgen das 150jährige Jubiläum der Musikalischen Akademie des Nationaltheaters, eines berühmten Orchesters, das das Kernstück unseres reichen Musiklebens bildet. In der Zeit der wirtschaftlichen Hochblüte der Stadt wurde die städtische Kunsthalle geschaffen und nach der Revolution stellte uns der badische Staat wesentliche Teile dieses Schloßes zur Verfügung, das die großen Bestände unseres Heimatmuseums aufgenommen hat. Aber die Kosten unserer kulturellen Verpflichtungen drücken uns schwer. Erfordert doch nach dem Rechnungsergebnis des Jahres 1927 unser Theater allein einen Zuschuß von 7,04 M auf den Kopf der Bevölkerung, da es ein rein städtisches Theater ist und sich staatlicher Zuschüsse, wie die früheren Hoftheater, nicht zu erfreuen hat.

Unsere Stadt ist eben, wie auch in der Schrift von Professor Schott zu lesen ist, in der Befriedigung ihrer kulturellen Bedürfnisse in weit höherem Maße als z. B. ihre süddeutschen Nachbarstädte Karlsruhe und Stuttgart auf ihre eigene Kraft, will sagen, auf das Erträgnis des örtlichen Wirtschaftslebens angewiesen. Da läte eine Hilfe von außen zuwenden dringend not, und wäre wirklich angebracht. Wir sind dankbar dafür, daß uns aus den Grenzlandmitteln des Reiches für unsere Handelshochschule, die wir ebenfalls ganz allein unterhalten müssen, einmal 175000 M zur Verfügung gestellt wurden. Aber diese Hilfe ist nicht hinreichend gegenüber der Tatsache, daß unsere Handelshochschule immer noch kein eigenes Gebäude hat, das sie für ihre Entwicklung dringend bedarf und wofür wir selbst sehr große Mittel unumgänglich aufbringen können.

Wir sind hier in Mannheim das Betteln nicht gewohnt und wir haben, wie ein berühmter Mannheimer, der Philosoph Wilhelm Wundt es ausdrückte, aus eigener Kraft vieles, ja wohl das meiste geschaffen. Wir hoffen bei einiger Würdigung und Berücksichtigung unserer speziellen Verhältnisse durch Land und Reich auch wieder um die Klippe herumzukommen, die seit dem Kriege in unverminderter Maße das Schiff der Wohlfahrt unserer Stadt bedroht. Aber es wird nur gehen, wenn man den Gemeinden überhaupt die Lebensbede nicht zu sehr verlastet und einer vernünftigen dezentralisierten Selbstverwaltung Raum läßt, gleiche Besteuerungsgrundlagen, vor allem hinsichtlich der Gewerbesteuern durchführt und vor allem auch die finanzielle Selbstverantwortlichkeit der Gemeinden durch Einführung eines Zuschlagsrechts zu der im übrigen herabzufehenden Einkommensteuer wieder hebt. Niemand spürt mehr wie wir in den Industriegebieten, daß eine baldige umfassende Finanzreform in Deutschland unerlässlich ist. Man kann gegen den jüngst veröffentlichten Stolperstein Finanzplan sehr vieles einwenden und ich selbst könnte vielen seiner Vorschläge nicht zustimmen, aber es ist doch wenigstens einmal ein Plan von großartigem Wurf, insbesondere auch soweit die Einführung des Tabakmonopols in Deutschland und der Ausbau der Getränkesteuer in die Diskussion gezogen wird.

Schwer leiden die deutschen Städte auch darunter, daß sie im Gegenfatz zu allen anderen Kreditnehmern vom Auslandskredit

so gut wie abgeschnitten und auf dem Weg der Aufnahme kurzfristiger Kredite gedrängt worden sind, die ihnen auch für absolut notwendige Investitionen ungeheure Zinsenlasten und große Risiken auferlegen. Wir waren in Mannheim durch besonders vorsichtige Finanzdispositionen in der glücklichen Lage, diesen kurzfristigen Krediten bisher nahezu entgegen zu können, aber wir fühlen deswegen kaum weniger das Unrecht, das den deutschen Gemeinden durch diese auch volkswirtschaftlich falsche Behandlung zugefügt worden ist. Nur die Steigerung der Selbstverantwortung, nicht die Einengung der Selbstverwaltung, vermag wirkliche Misstände auf die Dauer zu verhindern.

Wir haben den herzlichsten Wunsch, daß die Reichsregierung zusammen mit dem Reichsrat, der ihr an die Seite gesetzt ist, einen festen, unerbittlichen und geraden Weg in dem Parallelgange der Kräfte gehen möge, mit dem wir nun einmal nach unseren politischen Verhältnissen zu rechnen haben. Dann können wir wieder zu einer härteren Gesundung unserer wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse kommen, und dann wird es auch wohl möglich sein, die Wünsche Mannheims zu erfüllen, die ich Ihnen heute vorzutragen die Ehre hatte.

### Handelskammerpräsident Richard Lene

Es ist mir eine willkommene Pflicht und eine große Freude, Ihnen im Namen von Mannheims Wirtschaft unseren aufrichtigen, warmen Dank für Ihren Besuch unserer Stadt und ihrer Anlagen zum Ausdruck bringen zu dürfen. Ein Besuch, den wir deshalb so besonders dankbar begrüßen, weil der persönliche Eindruck und die unmittelbare Erfahrung ungleich besser, eindringlicher und nachhaltiger zu unterrichten pflegen, als noch so gute, eingehende und sachverständige Reden und Ausführungen.

Über die Lage der badischen Wirtschaft darf ich Sie nach dem Besuch von Konstanz, Freiburg, Kehl und Karlsruhe für ausreichend unterrichtet halten. Ich beachtete nicht, die Klage über die Ihnen dort vorgetragen werden mußten, durch einen weiteren Besuch zu vermehren. Doch

### die größte Industrie- und Handelsstadt des Landes,

die süddeutsche Handels- und Industriemetropole, die wir auch heute noch sind, durch die Kriegs- und Nachkriegs- und Wirtschaftskrisen besonders hart betroffen wurde, bedarf wohl keiner eingehenden Begründung. **Stahlschmelzen** war schon durch seine geographische Lage für uns ein hervorragendes Absatz- und Bezugsgebiet, die von Frankreich errichtete Zollmauer, die Schwierigkeiten im Personenverkehr machen auch nach Abschluß des deutsch-französischen Handelsvertrages einen irgendwie bedeutenden, mit der Vorkriegszeit vergleichbaren Gütertausch unmöglich.

Die schöne, reiche Pfalz, unser naturgegebenes Hinterland hat durch Krieg und die anschließenden Ereignisse, vor allem die Besetzung, unsagbar gelitten, und wir, die wir als rechtsrheinische Pfälzer seit Jahrhunderten in täglicher, lebhaftem Verkehr mit unseren linksrheinischen Brüdern stehen, sind von ihrem Unglück auf härteste mitbetroffen. Die Saat, für den Eisen- und Kohlenstoffplatz Mannheim von altersher eine unserer wichtigsten, für unseren Handel unentbehrlichen Verbindungen, ist von Deutschland abgetrennt, der Verkehr wickelt sich mühsam und schleppend ab und ist mit dem Umfang der Vorkriegszeit überhaupt nicht zu vergleichen.

Unter dem Druck dieser Verhältnisse hat unsere Industrie und mehr noch als diese unser Handel schwer gelitten. Unser Getreidehandel, vor dem Krieg der größte Importeur Deutschlands für ausländisches Getreide, ist auf einen Bruchteil zurückgegangen, unser **Tabak-, Hopfen-, Kolonialwaren-, Holz-, Schuh- und Weinhandel** sind gewaltig eingeschrumpft, unsere **Zigarrenindustrie**, bedeutsame Teile der für uns so wichtigen **Maschinenindustrie** sind, an ihrer Vorkriegsbedeutung gemessen, ganz außerordentlich zurückgegangen. Viele Betriebe mußten eingestellt werden, kein einziger von größerer Bedeutung ist uns zuge wachsen. Im ganzen ist in jährlich zunehmendem Maße eine **Konzentrierung** der Leistung von Geschäften und Konzernen in **Berlin** festzustellen, eine Tatsache, die weder dem Interesse der Länder noch dem der Unternehmer, Angestellten und Arbeiter entspricht.

Zum Beweis, wie sehr wir geschädigt sind, nur wenige Zahlen. In einer Handels- und Industriezeitung muß der Rückgang der Wirtschaft am deutlichsten in der **Zahl der Erwerbslosen** zum Ausdruck kommen. In der Tat war die Erwerbslosenzahl in Mannheim allein lange Zeit größer als in ganz **Württemberg**, und wenn auch durch die leider zunehmende Fisser der Arbeitslosen in unserem Nachbarlande dies heute nicht mehr der Fall ist, so sprechen doch auch die Zahlen des Jahres 1929 eine berechtigte Sprache. Die Gesamtzahl der Arbeitslosen des Landesarbeitsamts Südbadens, des Württemberg und Baden umfaßt, betrug am 6. März 1930 27.4 Proz. der Erwerbslosen von ganz **Württemberg** aus. Am 4. September betrug die Arbeitslosenzahl des Arbeitsamts Südbadens 42.345, davon entfielen auf den Handelskammerbezirk Mannheim 34 Proz. aller badischen und nicht weniger als 74 Proz. aller württembergischen Arbeitslosen.

Der **Finanzstand** hat sich vom 1. Januar 1925 bis Mitte 1929 von 4807 auf 3943 vermindert, das sind ca. 18 Proz. Das **Betriebsvermögen** der im Handelsregister eingetragenen Firmen des Handelskammerbezirks Mannheim ist von 623.000.000 M. in 1914 auf 366.000.000 M. in 1927 gesunken.

Der **Anteil des badischen Aktienkapitals** am gesamtdeutschen Aktienkapital ist von

3,6 Proz. in 1910  
auf 2,9 Proz. in 1929

gesunken, obwohl der Bevölkerungsanteil Badens von 3,3 Proz. auf 3,7 Proz. im gleichen Zeitraum gestiegen ist. Diese wenigen Ziffern mögen als Beweis des eingangs Angeführten genügen. Sie zeigen eintausendfrei den empfindlichen Rückgang und die damit in Zusammenhang stehende

### Kostlage der badischen und Mannheimer Wirtschaft.

Wenn ich diese Zahlen anführe, so tue ich das nicht deshalb, um damit besondere Forderungen unserer Wirtschaft zu begründen oder davon weitgehende Ansprüche abzuleiten. Uns ist die überaus ernste Lage der **Reichsfinanzen** bekannt, wir wissen, daß, so hart auch Kriegs- u. Nachkriegsfolgen auf unserer badischen Heimat lasten, andere Teile unseres Vaterlandes ebenso schwer, vielleicht sogar noch schwerer betroffen sind, und daß ihnen, wenn dies zur Zeit überhaupt möglich ist, in erster Linie Hilfe zuteil werden muß. Was wir erwarten und vertrauensvoll Ihrer besonderen Beachtung empfehlen, sind Maßnahmen, die die politische und finanzielle Lage des Reiches auch heute gestatten. **Schleunigste Verbesserung** und **Abschluß der Verhandlungen über den kleinen Grenzverkehr mit Frankreich**, baldige **Inangriffnahme der Rheinregulierung** bis Basel, **Herbeiziehung badischer Wirtschaftler** bei den Verhandlungen über die **Überführung des Saargebietes** in die deutsche Verwaltungshoheit und vor allem, nachdem ja die Pariser Verhandlungen die Möglichkeit endlich gegeben haben, die unverzügliche **Erfüllung der Rheinbrücke Mannheim-Ludwigshafen**, die einem geradezu unerträglichen, von Tag zu Tag größere Gefahren in sich schließenden Zustand ein Ende machen muß, da die einzig vorhandene, vor 60 Jahren erbaute Rheinbrücke den Verkehr nicht entfernt mehr bewältigen kann, die Quelle fast täglicher Verkehrsunfälle ist und die Gefahr schwerster Zusammenstöße und Verletzungen von Menschenleben befürchten läßt. Ein weiterer Wunsch ist der nach **Elektrifizierung der Reichseisenbahn** von Frankfurt a. M. — Mannheim — Karlsruhe — Offenburg — Freiburg — Basel, sobald es die finanzielle Lage irgend gestattet.

Sie sehen, meine Herren, wir erheben keine neue Forderungen,

was wir erbitten, sind **Wünsche**, deren **Berechtigung** längst auch von den **gesetzgebenden Körperschaften** anerkannt, deren **Ausführbarkeit** zum größten Teil durch **Vereinfachung der Mittel** im **Reichshaushalt** erwiesen ist. Unsere **Mäßigung** beweist unser **Berständnis** für die Lage des Reiches. Um so mehr dürfen wir erwarten, daß das, was wir als **Mindestmaß** erbitten, nun auch sofort in die Wege geleitet wird, allem voran die **neue Rheinbrücke**.

Im übrigen sind wir uns bewußt, daß uns noch lange, schwere Jahre bevorstehen. Was **Kriegs- und Nachkriegszeit** zerrüttet haben, kann nicht in kurzer Zeit wieder aufgebaut werden, aber wir haben uns durch alles, was wir erlitten mußten, das **Vertrauen zum Deutschen Reich** und zu deutscher Kraft nicht rauben lassen. Wir haben, dank der **Lüchlichkeit** unserer Handels- und Industrieleiter, dank dem **Fleiß** und der **Arbeitsfreudigkeit** unserer Angestellten und Arbeiter, dank dem **weltweiten Ruf**, den unsere Erzeugnisse in jahrzehntelanger, **jäher Arbeit** in allen Weltteilen zu erlangen vermochten, wir haben, sage ich, die **Zukunft**, daß wir **gestärkt** auch auf die **Gunst** unserer Lage am **immer schiffbaren Rhein** in **zielbetonter Arbeit** und **ausdauerndem Kampf** das **uns zuträglichere** werden, was ein **graufames Schicksal** uns **vorbereitend** entziffen hat.

Voraussetzung dazu ist allerdings, daß man uns **ruhig arbeiten** läßt, daß man nicht gewaltsam die **Standortsbedingungen** zerstört, auf denen wir das **stolze, mächtige Gebäude** aufgerichtet haben, das wir Ihnen heute morgen zum **größten Teile** zeigen durften. **Voraussetzung** ist, daß nicht ein **Monopolbetrieb** des Reiches sich **annähert**, das **Schicksal** unseres Landes und unserer Stadt nach **eigenem Gutdünken** zu bestimmen und zu gefährden, ja zu einem **großen Teile** zu vernichten. Ich komme zu dem **langen und traurigen Kapitel** vom **immerwährenden, ungleichen Kampf des Landes Baden und der Mannheimer Wirtschaft mit der Deutschen Reichsbahn**.

Erzählen Sie nicht, meine Herren, so ungenügend die **Geschichte** dieses uneres Kampfes, so zahllos die **Schädigungen** sind, die uns angetan wurden und noch täglich angetan werden, ich werde mich **möglicher Kürze** befleißigen.

Wir verlangen, das betone ich **nachdrücklich**, keine **Änderung** des **Stafeltarifsystems**, wenn wir es auch für die **deutsche Wirtschaft** und die **Reichsbahn** gleichermaßen für **falsch** halten. Ich verzichte auch auf **Begründung** unserer **Auffassung**, weil die **überwiegende Ansicht** der **deutschen Verkehrsbezirke** heute noch das **zeitige System** begünstigt. Wir finden uns also mit dem **Stafeltarif** ab. Wogegen wir uns aber mit **allem** nur **möglichen Nachdruck** wehren, ist, daß die **deutsche Reichsbahn** unter dem **Vorgeben**, die **deutsche Gesamtwirtschaft** zu **beleben**, einen **unangenehmen Kleinstrieg** gegen die **Rheinische Eisenbahn** führt und **zielbewußt**, **Stück für Stück**, **Monat für Monat** für **Monat**, ja, man kann halb **lügenhaft** **Tag für Tag**, ihr ein **Gut** nach dem **anderen** entzieht. Ich muß dabei **darauf hinweisen**, daß durch das **Friedensabkündigen** von **Verailles** der **Rhein** ganz **unmöglich** mehr als **ingedenk** anderer **deutscher Strom** **geschädigt** wurde, daß die **Rheinische Eisenbahn** einen **sehr großen Teil** ihres **Schiffsmaterials** an die **Feinde** abgeben mußten, das **heute**, unter **weil** **deutschen Lohn- und Steuerbedingungen** verwendet, unserer **heimlichen Flotte** die **schwerste Konkurrenz** macht.

Der **Gesamtverkehr der Mannheimer Häfen** war:

1913	7.397.267 Tons
1925	5.864.054 " = 79,2 Proz.
1926	5.360.015 " = 72,4 " "
1927	6.067.289 " = 82,0 " "
1928	5.390.392 " = 72,9 " "

Die **Abnahme** betrug also 1925 gegen 1913 21,0 Proz., 1926 " 1913 27,6 " " 1927 " 1913 18,0 " " 1928 " 1913 27,1 " "

Um die **Auswirkung der Eisenbahnstapeltarife** auf den **Verkehr der Häfen** zu kennzeichnen, darf aber nicht der **Gesamtverkehr** von **Schiff** auf **Bahn** und von der **Bahn** auf **Schiff** zugrunde gelegt werden, denn nur dort kann der **Eisenbahnstapel** einwirken, wo er durch **Anschlußfrachten** den **geborenen Bahn-Wassertransport** beeinflusst. Dieser **Umschlagverkehr** ist die **Lebensnerven** der **deutschen Wirtschaft**, und dieser **Verkehr** hat **besonders** die **Bedeutung** der **Mannheimer Häfen** **ausgemacht**. Dieser **Umschlagverkehr** ist es aber, der durch die **Maßnahmen** der **Eisenbahn** auf **härteste** **bedrückt** und **gedrückt** wird.

Als **Beweis** mag dienen, daß der **Umschlag** von **Schiff** auf **Bahn** 1925 um 52 Proz. gegen 1913 zurückgegangen ist. Von 61 **Raiffeisen** **Waren**, die 1913 in Mannheim **umgeschlagen** wurden, sind 1925 19 ganz **verschunden**, und von den **restlichen 42** haben 21 einen **Rückgang** von **durchschnittlich 75 Proz.** erfahren. Beim **Umschlag** von **Bahn** auf **Schiff** zeigt sich zwar eine **Zunahme** um 113.000 Tons, aber diese **Zunahme** kann **leider** auch **nicht** als ein **Gewinn** **Mannheims** **gesehen** werden, denn **allein 167.000 Tons** kamen in **Mannheim** **mehr** als **an 1913**, als **Folge** der **Ausnahmetarife 40** und **40 a**, die die **Eisenbahn** den **Salzverfrachtern** **Württembergers** zur **Befugung** **gestellt** hat, zum **Nachteil** der **Reedereischiffahrt**. **Läßt** man **diesen Salzumschlag**, der **nur** der **Reichsbahn** **Gewinn** **bedeutet**, aber **nicht** der **Rheinischeisenbahn**, **aufser** **Betracht**, so hat der **übrige Umschlagverkehr** einen **Rückgang** von **nicht weniger** als **60 Proz.** erfahren. Von 53 **Güterarten**, die von der **Bahn** auf **Schiff** **umgeschlagen** wurden, sind 1925 32 ganz **verschunden**, und **weitere 11** haben einen **Rückgang** von **nicht weniger** als **75 Proz.** erfahren. **Wäre** dieser **Rückgang** auf einen **allgemeinen Rückgang** aus **wirtschaftlichen** **Gründen** zurückzuführen, so dürften wir uns **nicht** **beklagen**; dem **ist** aber **nicht** so, denn **Baden** **empfang** von den **Seehäfen** ca. **60 Proz.** mehr gegen 1913, während der **Empfang** aus dem **Verkehrsbezirk 34** (Mannheim) um **20,6 Proz.** **abgenommen** hat. **Südbadens** **empfang** aus den **Seehäfen** um **108 Proz.** mehr, aus **unserem Bezirk 28 Proz.** weniger, **Württemberg** aus den **Seehäfen 96 Proz.** mehr, aus dem **hiesigen Bezirk** zwar auch **3 Proz.** mehr, **dieser kleine Gewinn** war aber **kein Umschlag**, sondern **Mehrverkauf** der **chemischen Werte** von **Mannheim** und **Ludwigshafen**. Ich könnte das **Bild** durch die **Zahlen** des

Verkehrs in **umgekehrter Richtung** vervollständigen, sie zeigen das **gleiche Ergebnis**, aber ich will Sie **nicht** ermüden.

Was ist nun die **Ursache** des **katastrophalen Rückgangs** des **Umschlages** der **Oberrheinischen Häfen**, während gleichzeitig die **Eisenbahn** eine **geradezu ungeheure Zunahme** des **Verkehrs** zu **bezeichnen** hat? **Deutlich** sind **drei Gründe** zu **erkennen**.

Erstens der **Stafeltarif**, der sich **besonders** so **ungünstig** **auswirkt**, weil der **geborene Verkehr** durch die **hohen Anschaffungskosten** ganz **außerordentlich** **verteuert** wird und **daher** schon bei **verhältnismäßig** **kleinen** **Entfernungen** von den **Oberrheinischen Häfen** den **direkten Verkehr** **per Bahn** **billiger** oder **(wegen der größeren Schnelligkeit und daher Zinsenerparnis, und durch geringere Versicherungsprämie) vorteilhafter** **gestaltet** als den **geborenen Verkehr** **Bahn-Schiff-Bahn**. Wir finden uns, wie **vorher** **erläutert**, **angewidert** der **Ansiht** der **Reichsbahn** der **Verkehrsbezirke** mit den **Stafeltarifen** ab, **müssen** aber **immer** wieder eine **Verbilligung** des **Nachverkehrs** **verlangen**.

Der **zweite Grund** sind die **Seehäfen-Aus- und Einfuhrtarife**. Wir haben **volles** **Verständnis** für den **Wunsch** der **Reichsbahn**, sich die **Stärkung** der **deutschen Seehäfen** **anlegen** **sein** zu **lassen**, weil eine **Stärkung** dieser **Häfen** eine **Stärkung** der **deutschen Wirtschaft** **bedeutet**. Was wir **aber** nicht **verstehen**, ist, daß die **Seehäfen** **ganz** **einseitig** der **Gunst** der **Reichsbahnverwaltung** **teilhaftig** **werden**, während die **deutschen Rheinischen Häfen** die **Nachbrüder** der **Reichsbahn** **sind**. **Zahlen** werden das **beweisen**:

**Baumwolle** — A. L. 32 — **loftet** von **Bremen** nach **Breisach** 739 km 2,25 A. M. Proz. kg  
von **Mannheim** nach **Breisach** 208 km 2,58 A. M. Proz. kg  
von **Karlsruhe** nach **Breisach** 151 km 1,96 A. M. Proz. kg  
von **Kehl** nach **Breisach** 99 km 1,40 A. M. Proz. kg

Die **Spanne** vom **nächstgelegenen Hafen** **Kehl**, **noch** **keine 13 1/2 Proz.** der **Entfernung** von **Bremen**, **betragt** nur **35 Pf.**, **womit** die **Schiffahrt** **bis** **Kehl**, **Verbilligung**, **Umschlagssparen** und ein **Anreiz** **gedacht** **werden** **müssen**, **wenn** die **Rheinischeisenbahn** **wettbewerbsfähig** **sein** **sollte**; die **Kosten** der **Schiffahrt** **bis** **Kehl** **betragen** **jedoch** **mindestens 2 A. M.**

Die **Fracht** nach **Pfuldingen**  
ab **Bremen** 708 km 3,28 A. M. | **Spanne** 1,24 A. M.  
ab **Karlsruhe** 158 km 2,04 A. M. |  
nach **Reutlingen**  
ab **Bremen** 703 km 3,25 A. M. | **Spanne** 1,26 A. M.  
ab **Karlsruhe** 153 km 1,99 A. M. |  
nach **Ulm**  
ab **Bremen** 705 km 3,18 A. M. | **Spanne** 0,79 A. M.  
ab **Karlsruhe** 190 km 2,39 A. M. |  
nach **Singen**  
ab **Bremen** 807 km 2,48 A. M. | **Spanne** 0,27 A. M.  
ab **Kehl** 173 km 2,21 A. M. |

elbst bei **ganz** **kurzen** **Entfernungen** **ist** der **Wettbewerb** **nicht** **möglich**, z. B.

**Fracht** für **Schafwolle**  
**Bremen** — **Kaiserlautern** 554 km 2,36 A. M. | **Spanne** 1,43 A. M.  
**Ludwigshafen** — **Kaiserlautern** 63 km 0,93 A. M. |

**Einfuhr** von **Hanz** — A. L. 34 —  
**Bremen** nach **Winfadenfabrik** 654 km 2,09 A. M. | **Spanne** 1, — A. M.  
**Mannheim** nach **Winfadenfabrik** 108 km 1,09 A. M. |

**Bremen** — **Schoßheim** 805 km 2,16 A. M. | **Spanne** 0,62 A. M.  
**Kehl** — **Schoßheim** 165 km 1,54 A. M. |

Das **gleiche** **Bild** **bei** **Eisen** **und** **Stahl**, **Eisen-** **und** **Stahlwaren** **zur** **Ausfuhr** **über** **See**.

Früher wurde **bayerisches Bier** zum **großen** **Teil** **über** den **Rhein** **verfrachtet**, die **von** der **Reichsbahn** **gewährten** **Ausnahmetarife** **machten** **das** **heute** **unmöglich**. Das **Bild** **konnte** **durch** **Duzende** **von** **anderen** **Artikeln** **und** **Tarifvergleichen** **vervollständigt** **werden**. **Zum** **Beispiel**

**Ausfuhr** **tarif** 38 für **Helle** **und** **Häute** **bei** **der** **Einfuhr**,  
**Ausnahmetarif** 44b für **Vorkalk**, **Borax**, **Kalziumkarbid**,  
" 52 zur **Ausfuhr** **von** **Papier** **und** **Pappen**,  
" 115 zur **Ausfuhr** **von** **Korkeisen**,  
" 158 für **eiserne** **Röhren** **über** **Deuthen** **nach**  
**Rumänien**,  
" 177 zur **Einfuhr** **von** **Kohlbatzen**, **und**  
" 188 zur **Einfuhr** **verschiedener** **Güter**.

Was **führt** **nun** die **Reichsbahn** **zur** **Rechtfertigung** **ihrer** **ganz** **einseitigen** **Standpunktes** **an**?

Erstens ihre **Pflicht**, die **deutschen Seehäfen** zu **fügen**. **Zugegeben**, daß **Hamburg** **und** **Bremen** **Unterstützung** **verdiene**. **Ist** **es** **des** **habe** **berechtigt**, daß die **deutschen Häfen** am **Rhein**, die **deutschen Städte**, die **Millionenverfrachter** **verfrachten**, die **deutschen Arbeiter** **am** **und** **auf** dem **Rhein** **broten** **werden**? **Wohl** **mindest** **der** **Rhein** **in** **Holland**, die **auf** dem **Rhein** **verfrachten** **Güter** **werden** **in** **Rotterdam** **und** **Antwerpen** **auf** **Seeampfen** **verladen**, **aber** **ein** **großer** **Teil** **auf** **deutschen Seeampfen** **auch** **in** **diesen** **ausländischen Häfen**, **wie** **auch** **ein** **erheblicher** **Anteil** **des** **Überseeverkehrs** **in** **Hamburg** **und** **Bremen** **Dampfern** **fremder** **Flagge** **zuzieht**.

Wir **müssen** **daher** die **Forderung** **erheben**, daß, **wenn** **es** **im** **Interesse** **des** **deutschen** **Ausfuhrhandels** **geboren** **erscheint**, **ihm** **durch** **Verbilligung** **der** **Anschlußfrachten** **Erleichterungen** **zu** **verschaffen**, die **Verbilligung** **des** **Transportweges** **nicht** **einseitig** **durch** **Ermäßigung** **der** **Tarife** **nach** **und** **von** **Hamburg** **und** **Bremen** **erhacht** **wird**, **sondern** **daß** **auch**

die **deutschen Rheinischen Häfen** eine **billige** **Verbilligung** **erhalten**. **Wir** **werden** **nicht** **müde** **werden**, zu **betonen**, daß **auch** **die** **Städte** **am** **Rhein** **deutsche Städte** **sind**, von **deutschen** **Unternehmern** **und** **deutschen** **Arbeitskräften** **belebt**, mit **großartigen** **Umschlagseinrichtungen**, aus **deutschem** **Gelde** **erhacht**, und **daß** **das** **Deutsche Reich**, die **deutsche** **Regierung**, **nicht** **zulassen** **darf**, daß **der** **Wille** **der** **deutschen Reichsbahn** **sich** **dahin** **auswirkt**, daß **Menschen**, **Städte** **und** **Einrichtungen** **in** **diesem** **Teile** **Deutschlands** **verkommen**.

Ein **dritter Grund**, den die **Reichsbahn** **für** **ihre** **Verhalten** **ins** **Treffen** **führt**, ist die **Wettbewerbspolitik** **und** die **kaufmännische Geschäftsführung**, die **ihre** **zur** **Pflicht** **gemacht** **wurde**. **Als** **deutsche** **Kaufleute** **wissen** **wir** **deutsche** **Geschäftspunkte** **gewiß** **zu** **schätzen**. **Aber** **wieder** **müssen** **wir** **fragen**, **warum** **werden** **wir** **deutschen** **Rheinischen Häfen** **bei** **diesem** **Wettbewerbsverkehr** **ganz** **außer** **acht** **gelassen**? **Daß** **die** **Deutsche Reichsbahn** **versucht**, **den** **ausländischen** **Wettbewerb** **entgegenzutreten**, **ist** **vom** **deutschen** **und** **kaufmännischen** **Standpunkt** **durchaus** **einschneidend**, **und** **wenn** **die** **Wettbewerbsverhältnisse** **ausdrücklich** **nach** **diesen** **Geschäftspunkten** **aufgebaut** **wären**, **so** **könnte** **man** **diese** **Politik** **nur** **gutheißen**. **Dem** **ist** **aber** **nicht** **so**. **Als** **Beweis** **mögen** **die** **Ausnahmetarife** **188** **und** **189** **dienen**. **Diese** **Tarife** **sind** **so** **gestaltet**, daß **je** **den** **gesamten** **Städteverkehr** **der** **in** **Frage** **kommenden** **Güter** **von** **Mittel- und** **Niederreingebiet** **von** **Rhein** **ab** **nach** **Hamburg** **und** **Bremen** **ziehen**. **Bei** **Prüfung** **dieser** **Tarife** **ergibt** **sich** **z. B.**, daß **die** **Strecke** **Nachen** — **Bremen** **weniger** **loftet** **als** **die** **Strecke** **des** **Normaltarifs** **Nachen** — **Köln**, **ebenso** **ist** **die** **Frachtrate** **ab** **Bremen** **nach** **den** **Rheinischen Häfen** **so** **nieder**, daß **die** **Schiffahrt** **mit** **ihre** **Stückfracht** **nicht** **in** **Wettbewerb** **treten** **kann**.

Von **Süddeutschland** **kommen** **zwar** **bei** **äußerster** **Niedrighaltung** **der** **Frachten** **von** **einer** **Reihe** **von** **Häfen** **in** **der** **Nähe** **der** **Umschlagshäfen** **nach** **Transporte** **von** **Ausfuhr** **gütern** **vorgenommen** **werden**, **aber** **bei** **näherer** **Prüfung** **sieht** **man**, daß **fast** **sämtliche** **württembergische** **Stationen**, **einerlei** **wo** **sie** **in** **Württemberg** **liegen**, **Tarife**

## FÜR BEHÖRDEN

Formulare und sämtliche Drucksachen für Behörden liefert prompt und preiswert

### G. BRAUN · GMBH.

vorm. G. Braunsche Hofbuchdruckerei und Verlag Karl-Friedrich-Str. 14-18  
Telephon Nr. 952-954

haben, die nur um wenige Pfennige von einander abweichen, daraus erklärt sich, daß nur noch die im Westen Württembergs gelegenen Blöcke — je nach der Güterart — für die Rheinschiffahrt in Betracht kommen. Die Reichsbahn begründet diese „Tarifeigentümlichkeit“ mit der Konkurrenz der ausländischen Bahnen. Aber es ist klar, daß diese Erklärung nicht stichhaltig sein kann, denn, wo z. B. die württembergischen Wettbewerber in Frage kommen, müssen, wenn der Tarif für einen im westlichen Württemberg gelegenen Ort richtig erstellt ist, die weiter östlich gelegenen Blöcke einen ihrer Entfernung entsprechenden Zuschlag ertragen können, ohne daß die Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Reichsbahn leidet. Das gleiche trifft zu bezüglich des Wettbewerbs der Nordhäfen. Ganz allgemein wurde festgestellt, daß der Wettbewerb ausländischer Strecken bei weitem nicht in dem Maße vorhanden ist, wie ihn die Sätze des Ausnahmetarifs 188 vermuten lassen. Ich könnte das durch Ziffern belegen, aber ich will Sie damit nicht aufhalten.

Wir haben bereits im Juli 1927 Herrn Generaldirektor Dörpmüller unsere Beschwerden vorgebracht und auf seine Einleitung in einer im Herbst 1927 stattgefundenen Besprechung eine eingehende Begründung unserer Klagen gegeben. Die Berechtigung unseres Vorbringens wurde durch, wie wir glauben, nicht stichhaltige Gründe bestritten, wie z. B. durch die Tatsache, daß die Badische Kalk- und Sodafabrik durch Mannheims Schuld in Ludwigshafen und nicht in Mannheim errichtet sei. Die Gründung dieser Fabrik fällt aber in die Zeit vor 1870, also in eine Zeit vor der Entwicklung Mannheims zum zweitgrößten europäischen Binnenhafen, kann also unmöglich für den Niedergang des Verkehrs nach Rheingebende ausschlaggebend sein.

Dann wurde der Umschlagsverlust mit der Vertiefung der Rheinstrecke bis Straßburg begründet. Zugegeben, daß die Verbesserung der Schiffahrt nach Straßburg und Neßl für Mannheim einen Ausfall mit sich brachte, der aber nach anfänglichem Ausmaß schon in den letzten Jahren vor Kriegsausbruch eine Minderung erfuhr, so ist es doch ganz abwegig, zu behaupten, daß der glänzende Aufstieg Straßburgs, welcher der Reichsbahn und der deutschen Regierung als bewundernswertes und nachahmungswürdiges Beispiel staatsmännlicher Verkehrspolitik immer vor Augen stehen müßte, auf Kosten der deutschen Oberrheinshäfen erfolgt sei. Es ist leicht nachzuweisen, daß das Umschlagsgut Straßburgs, das von 1913 von 1,99 Millionen Tons auf 5,37 Millionen Tons in 1928, das ist um 270 Proz., gestiegen ist, kein oder fast kein Gut ist, das uns verlorengeht, sondern durch eine sich beweisende Politik, wie Poincaré in Straßburg mit Recht rühmte, dem französischen Oberrheinshafen gewonnen wurde; in der Hauptsache handelt es sich um Kalk und Erze, die auch vor dem Kriege nicht über deutsche Oberrheinshäfen verschifft wurden. Es ist für uns Deutsche unglücklich niederschlagend, zu sehen, wie unsere Häfen veröden, während das französische Straßburg durch die tatkräftige Unterstützung seiner Regierung mit dem uns abgenommenen Schiffmaterial einen ungeahnten Aufschwung nimmt. Ich zweifle nicht, daß Sie unsere Empfindungen verstehen und mit uns übereinstimmen werden, daß hier Wandel geschaffen werden muß.

Andere Einwendungen unsererseits werden kaufmännische Erwägungen entgegengehalten, wie die, daß die Führung geschlossener Rüge von den Seehäfen nach der deutschen Südgrenze sich außerordentlich vorteilhaft stelle und die billigen Durchgangsfrachten rechtfertige. Die tatsächlichen Selbstkosten der Reichsbahn sind nicht bekannt, eine Nachprüfung der Behauptung daher unmöglich. Wie groß die Unterschiede sind, dafür wenige Beispiele: Die Fahrt von Hamburg nach Friedrichshafen  
863 km à 2,7 Rpf per tkm . . . . . 2,30 R.M.  
ab Neßl 243 km à 5,2 Rpf . . . . . 1,26 R.M.  
(d. i. beinahe der doppelte Einheitsfuß)  
Spanne . . . . . 1,04 R.M.

in ungelegelter Richtung:  
Aluminium Bajel—Hamburg 853 km für England  
à 1,8 Rpf per tkm . . . . . 1,53 R.M.  
Aluminium Bajel—Neßl 148 km  
à 6,6 Rpf per tkm . . . . . 0,97 R.M.  
(d. i. mehr als der 3 1/2 fache Einheitsfuß)  
Spanne . . . . . 0,56 R.M.  
Ferroilium Bajel—Hamburg 853 km  
à 1,8 Rpf per tkm . . . . . 1,53 R.M.  
Bajel—Neßl 148 km  
à 4,6 Rpf per . . . . . 0,66 R.M.  
(d. i. etwa der 2 1/2 fache Einheitsfuß)  
Spanne . . . . . 0,87 R.M.

Es leuchtet ein, daß bei solch kleiner Spanne die Rheinschiffahrt einfach ausgefalltet ist. Ebenso verhält es sich bei dem Export von Milch oder Maschinen und Maschinenteilen aus der Schweiz nach England. Andere Güter, die vom Rhein gewaltig abgezogen wurden und früher dessen Verkehr stark befruchteten, ist Gummi nach Calcutta, Weizenmehl nach Kuffstein, Rostpuffer nach Passau, Süßenfrüchte nach Regensburg.  
Im Anschluß an diese Beispiele ist von besonderem Interesse ein Vergleich mit der Fracht, welche die Mannheimer Großmühlen für ihre Fabrikate nach Österreich zu zahlen haben. Es kosten 100 kg ausländisches Weizenmehl nach Kuffstein transit:  
ab Hamburg 1,99 R.M. = 2,2 Rpf per tkm,  
ab Mannheim 3,41 R.M. = 7,3 Rpf per tkm,  
also mehr als der 3 fache Frachtfuß,  
Süßenfrüchte nach Regensburg:  
ab Hamburg 1,12 R.M. = 1,6 Rpf per tkm,  
ab Mannheim 2,89 R.M. = 7,8 Rpf per tkm,  
also mehr als der 4 1/2 fache Einheitsfuß.

Die Mannheimer Großmühlen können daher nicht mehr nach Österreich abgeben. Man könnte sich nun gewiss auf den Standpunkt der Reichsbahn stellen, es handle sich um den Wettbewerb gegen die Nordhäfen, über die bei Wegfall der billigen Ausnahmetarife die Transporte doch nach Österreich gelangen. Aber wir fragen doch wohl mit Recht, ob es nicht besser wäre, den deutschen Mühlen einen Exporttarif zu gewähren, der ihnen den Wettbewerb mit der ausländischen Ware in Österreich ermöglicht. Die Reichsbahn hätte dann ihren Verkehr zu besseren Frachtfüßen als gegenwärtig, die Rheinschiffahrt hätte lebhafteren Verkehr, die Mühlen könnten ihren Export vernehmen, was unserer Handelsbilanz sehr zufließen könnte. Statt dessen versucht die Reichsbahn die Durchfuhr zu Tonnentkilometerausnahmesätzen an sich zu reißen, wie z. B. bei Süßenfrüchten mit 1,6 Rpf um 0,2 Rpf unter der von der Reichsbahn selbst genannten Selbstkostengrenze liegen. Dabei bestehen Zweifel, ob bei der Kalkulation der Reichsbahn die sehr erheblichen Verlaufsverluste der Wagen ab Grenze bis Hamburg mit eingerechnet sind, Verlaufsverluste, die bei Ermöglichung der Transporte ab Oberrheinshäfen ganz wesentlich geringer wären. Ich könnte

die Liste der unverständlichen Wettbewerbstarife, unverständlich deshalb, weil sie den Zweck der Konkurrenzierung der Auslandsbahnen ganz ohne Berücksichtigung der Möglichkeit erreichen, die notwendige billige Preisstellung durch Verfüzung der deutschen Eisenbahnstrecke vermittelst Einschaltung der Rheinschiffahrt endlos verzögern, aber ich glaube, die gegebenen Beispiele genügen. Nur auf die tröstliche, auch größtenteils durch die Tarifpolitik der Reichsbahn bedingte Lage der badischen Holzwirtschaft muß ich noch kurz eingehen. Die Verschlechterung ihrer Daseinsbedingungen ist durch die Abtrennung ihres natürlichen Absatzgebietes verschuldet, durch die Grenzen von Elsaß-Lothringen, Saargebiet und Luxemburg. Die Abdrängung der badischen Holzwirtschaft von diesen Absatzgebieten wird wesentlich gefördert durch die Durchfuhrtarife der Deutschen Reichsbahn, die es der Holzproduktion des östlichen Auslandes ermöglichen, den Wettbewerb auf allen traditionellen badischen und unmittelbar benachbarten Absatzgebieten erfolgreich zu bestehen.

Beispielsweise wird Holzschnittware von der östlichen bis zur westlichen Reichsgrenze auf einer Entfernung von 825 km nicht teurer gefahren als heimische Schnittware auf einer Entfernung von nur 135 km. Diese die Interessen der heimischen Industrie völlig missachtende Durchfuhrtarifpolitik der Reichsbahn wirkt sich auch auf andere alte Absatzmärkte der badischen Holzindustrie zu deren Nachteil aus, so besonders in Holland, in der Schweiz, ja selbst im Inland, z. B. am Niederrhein. Auch bei der Holzindustrie wirken sich die Staffeltarife für Baden sehr ungünstig aus, auch diese Industrie fordert billigere Nahtarife oder zwecks Belämpfung des ausländischen Wettbewerbs entsprechende Ausnahmetarife. Die billigen Durchfuhrtarife schädigen aber nicht nur die badische Holzindustrie, sondern vor allem den größten Waldbesitzer unseres Landes, den badischen Staat, da sie die Preisbildung auf dem heimischen Markt ungünstig beeinflussen.

Wir würdigen das Bestreben der Reichsbahn, sich nicht von den Auslandsbahnen aus dem Felde schlagen zu lassen, aber wir protestieren dagegen, daß dies gänzlich unter Berücksichtigung der Interessen der Oberrheinshäfen und zu Tarifzwecken geschieht, die auf unbillig weiten Strecken der Reichsbahn zum mindesten keinen Nutzen mehr lassen und der notleidenden Rheinschiffahrt, das ihr zukommende und notwendige Element entzieht. Aus der immer neu gemachten Erfahrung, daß die badischen Bedürfnisse seitens der Reichsbahnverwaltung häufig nicht richtig erkannt und nach Gebühr gemindert werden, entspringt unser dringender Wunsch, daß Baden einen Sitz auch im Verwaltungsrat der Reichseisenbahn erhält.

Wir sind Deutsche und freudig bereit, die Lasten zu tragen und mittragen zu helfen, die das Schicksal Deutschland aufgebürdet hat, wir erwarten weder Zuschüsse, noch Sonderbehandlung, noch Vorzugstellung, aber wir müssen uns mit der größten Schärfe gegen die unterschiedliche Behandlung wehren, die wir im Vergleich zu den Nordhäfen und den Südhäfen erdulden, und die in fortwährendem Maße unsere Existenzbedingungen ausbleicht. Geht es so weiter, so muß in absehbarer Zeit die deutsche Rheinschiffahrt zum Erliegen kommen und dadurch der deutschen Wirtschaft ein unermesslicher und unerhebbarer Schaden entstehen. Ob die Deutsche Reichsbahn überhaupt in der Lage sein wird, in kritischen Zeiten, wie z. B. bei dem starken Verkehr über in Konjunkturzeiten, wie sie der englische Kohlenarbeiterstreik hervorrief, den deutschen Verkehr überhaupt zu betriebliehen, ist eine Frage, die ich nur aufwerfen aber nicht beantworten will.

Ich glaube, nachgewiesen zu haben, wieviel berechtigten Grund wir zur Klage gegen die Deutsche Reichsbahn haben. Wir sind auch bislang nicht müßig gewesen. Wir haben den Ministerien, der Reichsbahn unsere Beschwerden ausführlich mit eingehender Begründung vorgebracht. Der einzige Erfolg waren bisher einige Beruhigungswörter in Form einiger wenigen Ausnahmetarife, die wir natürlich dankbar entgegengenommen, die aber die ernste Lage der Rheinschiffahrt nicht grundlegend ändern konnten. Wir bitten den hohen Reichsrat und, ich sage offen, wir erwarten von dem heutigen Reichstag, daß er sich der Belange der Oberrheinshäfen mit größtem Nachdruck annimmt.

Die Rheinschiffahrt ist das Rückgrat der badischen Wirtschaft, ohne eine Gesundung der Rheinschiffahrt ist ein Wiederaufstieg unserer heimischen Wirtschaft undenkbar. Wir brauchen zum Ausgleich der vererblichen Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn:

1. Wasserumschlagstarife,
2. Aufhebung von Maßnahmen, die Güter vom Rhein abziehen,
3. Einbeziehung des Rheinwegs in die Wettbewerbspolitik der Reichsbahn.

Eine Maßnahme, die sich für Mannheim sehr günstig auswirken würde, wäre die Vertiefung des Rheinbettes von St. Goar bis Mannheim, die zur Zeit Gegenstand eingehender Untersuchungen ist.

Die Einstellung der Deutschen Reichsbahn bildet die größte Sorge, die auf uns lastet, ein Verhängnis, das nicht aus politischen Ereignissen, nicht unabweisbar mit Naturnotwendigkeit, sondern einzig durch den Nachwillen des Monopolbetriebs der Reichsbahn über uns hereingebrochen ist, und das abzuwenden, bevor es zur Katastrophe treibt, wir Sie dringend bitten.

Die uns völlig unbegriffene, Mannheim feindliche Einstellung der Reichsbahn, beweist auch eine Erfahrung aus jüngerer Zeit. Die Eisenbahnverbindung zwischen Mannheim und Schwetzingen, einem von Mannheimern gern und viel besuchten Ausflugsort, dessen Bewohner sich in früheren Jahren zum größten Teil in Mannheimem Geschäften zu betätigen pflegten, hat sich in zunehmendem Maße als unzulänglich erwiesen. Trotz der nicht glänzenden Finanzlage der Stadt haben Stadtrat und Bürgerausschuß Mannheims die Verlängerung der Straßenbahn von Rheinau nach Schwetzingen beschlossen und ein entsprechendes Genehmigungs-gesuch wurde an die Reichsbahngesellschaft gerichtet. Diese hat das Begehren rundweg abgelehnt, weil die Eisenbahn einen ausreichenden Verkehr gewähren würde. Die Reichsbahn mag sich also ein zufriedenes Urteil an als Verwaltungsrat und Parlament der Stadt, die doch gewiss bei der heutigen Lage nicht leichtfertig zu Millionenausgaben ihre Zustimmung geben werden.

Die anderen Sorgen und Beschwerden, wie das Übermaß der steuerlichen und sozialen Lasten haben wir mit der ganzen deutschen Wirtschaft gemein. Ihnen kann und wird nur abgeholfen werden, wenn eine Erleichterung für ganz Deutschland geschaffen wird, und deshalb erübrigt es sich, sie im einzelnen einem so unterrichteten und sachverständigen Gremium vorzutragen. Auch bei uns ist die Kapitalnot ungeheuer groß, besonders die der mittleren und kleineren Betriebe, auch wir sehen die Zeit herbei, wo es auf Grund des Youngplans endlich möglich sein wird, durch Senkung der Steuern die so bitter nötige Kapitalbildung zu fördern. Auch die Arbeiten und die Junggriffnahme der Verwaltungsreform erheischt unsere wache Aufmerksamkeit.

Am äußersten Ende unseres Landes gelegen, von zwei anderen deutschen Ländern in unseren Erwartungen eingekreuzt, empfindet die hiesige Wirtschaft höchst nachteilig die große Verschwendung der staatlichen Steuer- und Gebührenlasten. Auch die Förderung des Vorortverkehrs wird durch die innerdeutsche Grenzziehung so wie die Verwaltungsbeschlüsse heute liegen, unglücklich erschwert. Ich habe schon eingangs erwähnt, daß wir mit der linksrheinischen Pfalz ein Wirtschafts- und Interessengebiet bilden. Die Ausschließung und Erleichterung der Verkehrsbeziehungen dieses Bezirks wird durch die nahe Staatsgrenze ungemein erschwert, ja man kann sagen, daß in neuerer Zeit gegen früher, wo wir im elektrischen Zug, Licht- und Kraftverkehr mit unseren pfälzischen Brüdern gemeinsame oder untereinander verbundene Einrichtungen ins Leben gerufen haben, wir eine rückwärtliche Einstellung gemahren müssen. Hier können uns nur Zweiverbände helfen, die an Landesgrenzen nicht haltmachen dürfen.

Ich hoffe, Ihnen, meine sehr geehrten Herren, ein anschauliches Bild des hiesigen Wirtschaftslebens gegeben zu haben. Es ist gewiss nicht erfreulich. Wir haben unendlich viel verloren, unsere Wirtschaftskraft ist außerordentlich empfindlich geschwächt. Aber so, wie wir frohgemut an dem Aufschwung unseres Vaterlandes in seiner glücklichen Zeit teilgenommen haben, wie wir nunmehr seiner glänzenden Entwicklung gewessen sind, so wollen wir auch heute gebuldig und entschlossen die Lasten tragen helfen, die ein schweres Schicksal dem Reich und allen seinen Söhnen ohne Ausnahme auferlegt hat. Wenn wir auch viel verloren haben, wenn auch die nächste Zukunft noch so bedrohlich erscheint, wir lassen uns den Glauben an eine bessere Zukunft, die Zuversicht an Deutschlands Wiederaufstieg nicht rauben. Wenn man uns die Möglichkeit schafft, die Gunst unserer geographischen Lage zu nutzen, wenn man uns in den Stand setzt, die Standortbedingungen unseres Wirtschaftsbezirks nicht nur zu unseren Gunsten, sondern zum Besten der deutschen Gesamtwirtschaft richtig auszubilden, dann werden

wir in zellsicherem, zähem Kampfe das, was wir eingebüßt haben, uns zurückerobern.

Wir richten an den hohen Reichsrat die erste, dringende Bitte, den berechtigten Wünschen des badischen Landes zu kalbiger Erfüllung zu verhelfen.

### Gewerkschaftssekretär Stadtv. Ernst Kraft

„Das deutsche Volk, einzig in seinen Stämmen und von dem Willen beseelt, sein Reich in Freiheit und Gerechtigkeit zu erneuern und zu festigen, dem inneren und dem äußeren Frieden zu dienen und den gesellschaftlichen Fortschritt zu fördern...“

Zwischen Einleitungsatz der Verfassung des Deutschen Reiches stelle ich meine Ausführungen voran; haben doch Sie als „Vertreter der deutschen Länder bei der Gesetzgebung und Verwaltung des Reiches“ die Mitverantwortung für die Geschichte der deutschen Republik zu tragen, und nicht in letzter Linie, Staatsbürgern auskömmliche Existenz zu garantieren und damit dem inneren Frieden zu dienen.

Nun Sie einige Tage im westlichen Grenzland weilen, gewiss nicht der Schönheiten des Badener Landes und der sonnenigen Pfalz wegen, sondern um die Äkte der Staatsbürger kennen zu lernen — nun Sie schon mancherlei Eindrücke in Ober- und Mittelbaden empfangen, gilt es — wie die Herren Vorredner es von ihrem Standpunkt bereits verstanden — die Wirtschaftslage und damit das fortgesetzte Leid im Mannheimer und Pfälzer Wirtschaftsgebiet und seiner auf Erwerb angelegenen Bevölkerung zu vernehmen.

So lassen Sie mich denn als Vertreter der Mannheimer Arbeiter, Angestellten- und Beamtenchaft folgendes ausführen:

Bei guter Konjunktur waren in dem etwas über 2 Millionen Einwohner zählenden Baden etwa 700.000 Personen in gewerblichen und industriellen Betrieben beschäftigt, davon in der Industriemetropole Mannheim (nachweislich des Jahres 1925) rund 134.000 Personen bei 247.000 Einwohnern, dies sind 54 Proz. der Einwohnerzahl.

Diese wirtschaftliche Struktur drückte sich auch in der Gesamtsteuerleistung aus, die bei einem Aufkommen in Mannheim mit 29.710.544 R.M. allein an Lohnsteuer über 12 Millionen (12.028.813) Reichsmark erbrachte.

### Das Wirtschaftsgebiet Mannheim

umfaßt in einem Umkreis von 20 km ein Drittel des badischen Volkes, und hiervon suchten bereits im Jahre 1925 von der arbeitenden Bevölkerung 121.543 Personen ihren Erwerb in Mannheim.

Wenn schon allgemein die innerdeutschen Landesgrenzen den Zeiterfordernissen nicht entsprechen, so besonders nicht für Mannheim und sein Wirtschaftsgebiet: weilt durch den Rhein gegen die Pfalz, nördlich gegen Hessen abgegrenzt, hat die wirtschaftliche Entwicklung wohl längst die Landesgrenzen verstoßen, doch staatsrechtlich wurde selbst bei der Inkraftsetzung der Landesarbeitsämter die Grenze partikularistisch verteidigt!

Im Jahre 1910 bereits kamen in die der Gewerbeaufsicht unterstellten Betriebe Mannheims täglich über 12.000 (12.415) Arbeiter und Angestellte von auswärts, davon 4.252 aus linksrheinischen, 2870 aus hessischen Gemeinden, sonach bereits vor 20 Jahren mehr als die Hälfte auswärtiger Arbeiter von außerhalb der Landesgrenzen — außerdem dürften zur Zeit von Mannheim etwa 1000 Arbeiter und 600 Angestellte in der F. G. Farbenindustrie Ludwigshafen beschäftigt sein.

Bevor ich auf die um Hilfe rufende Wirtschaftslage in Mannheim mit all ihren Folgen des Leids eingeehe, dürfte eine allgemeine wirtschafts- und sozialpolitische Betrachtung, die sich wohl weniger treffen wird mit jener meines Herrn Vorredners, nichtsdankbarer aber

### vom Standpunkt der Arbeiterschaft

gesehen, ihre Berechtigung haben.

Bis weit in das Jahr 1923 hinein hatte die deutsche Industrie mit Hilfe des Valutadumpings auf dem Weltmarkt jede Konkurrenz aus dem Felde geschlagen. Mit dem Zeitpunkt aber, von dem an der rasenden Gelbentwertung durch die Stabilisierung Einhalt geboten werden mußte, hatten wir die ständige Depression der deutschen Wirtschaft und steigende Arbeitslosigkeit — am stärksten in Mannheim.

Denn aus dem Weltkrieg haben die früher von Deutschland bezorgten Länder gelernt, sich zur Eigenindustrialisierung übergegangen und haben sich damit in der Weltwirtschaft unabhängiger gemacht.

Soll dem gegenüber die künstliche Technisierung der deutschen Wirtschaft einen volkswirtschaftlichen Zweck haben, dann darf die Gesetzgebung nicht das Ziel nur in steigenden Zöllen sehen, sondern vielmehr auf ungenügender Lebensmittel- und ebensolcher Rohstoffbasis leben.

Die deutsche Wirtschaft wird vor ihren früheren Anteil an der Weltwirtschaft erreichen, wenn in gesteigerter, verbilligter Produktion frei aller Zollschranken die Konkurrenz aufgenommen wird.

Für die dann noch aus dem Produktionsprozeß ausgeschalteten Opfer muß die Allgemeinheit sorgen, und mit vollem Recht verlangt die deutsche Arbeiterschaft, daß die durch die Haager Konferenz im Youngplan eingeparteten 500 Millionen an jährlicher Reparationsleistung in erster Linie zur Hebung der sozialen Lage verwendet werden.

Bei den Klagen der Industrie, des Handels, der Landwirtschaft über zu starke Steuerbelastung werden oft die „hohen Löhne“ als Begründung angeführt. Dabei wird übersehen, daß die heute ärmsten Schichten gern Steuern zahlen wollten, wenn sie entsprechendes Einkommen hätten. Solange aber 10 Millionen der Lohn- und Gehaltsempfänger jährlich nicht einmal 1200 R.M. verdienen — also gar nicht unter die Lohnsteuerpflicht fallen, doch mit allen Verbrauchsabgaben belastet sind als Folge der untraglichen Zollpolitik des Jahres 1925 — und solange von den 15 Millionen Lohnsteuerpflichtigen gar 13,5 Millionen nur ein Jahreseinkommen bis zu 2000 R.M. haben, werden die für den Reichshaushalt benötigten Einnahmen wohl von jenen Stellen eingefordert werden müssen, die in erster Linie durch die Arbeit von Millionen Hand- und Kopfarbeiter zu hohem Verdienst und Gewinn kommen!

Und doch, allein die 13,5 Millionen Menschen, die kaum das Nötigste zur Befreiung des Lebensunterhalts für sich und ihre Familien verdienen, tragen zum Lohnsteueraufkommen 800 bis 900 Millionen bei, mit den Verbrauchssteuern, der Belastung durch Zölle und Hauszinssteuer wohl eine Gesamtsteuerlast von etwa 4 Milliarden.

Wenn diesen Massen des Volkes, obgleich das Aufkommen aus der Lohnsteuer den gesetzlichen Bestimmungen entspricht, nicht einmal die vollen Erleichterungen der Verzehrung zuteil wurden, wird von einer sozialen Einstellung der Gesetzgebenden Körperschaften wohl nicht geredet werden können.

Es sollen also nach der ständigen Betonung der Wertschöpfung in der Industrie die „hohen Löhne“ am Niedergang der deutschen Wirtschaft die Schuld tragen!

Dazu, ohne längere polemische Ausführungen, nur eine kurze Befundung: Nach dem Kongreßbericht der christlichen Gewerkschaften fand der aus 12 Hauptarbeitergruppen errechnete durchschnittliche Wochenlohn für gelernte Arbeiter im Jahre 1928 auf 50,80 R.M. gegen 35,35 R.M. in 1913. Somit der Lohnindex auf 143,1, während der Lebenshaltungindex 151,6 ausweist; ergo fehlen der deutschen Arbeiterschaft noch 8,4 Punkte am Reallohn, von dem die Gegenseite behauptet, daß er den Lebenshaltungsindex überflügelt haben soll.

Sinzu kommt aber noch eine für die Mehrzahl der Berufe einwandfrei nachgewiesene Steigerung der Arbeitsleistung um 26 Proz.

Es ist da nicht berechtigt die Forderung der Arbeiterchaft, daß die Erfolge der Rationalisierung unbedingt auch eine allgemeine Senkung der Preise für Lebens- und Bedarfsartikel zeitigen müssen!

Wie aber die Umstellung der Industrie durch die Rationalisierung ausschließlich auf Kosten der Arbeiter- und Angestellten sich auswirkt, will ich an einigen Beispielen aus dem Mannheimer Wirtschaftsgebiet darsagen.

Die Firma Heinrich Lanz, Mannheim, versucht ihren Drechselmaschinenbau von Holz auf Eisenkonstruktion umzustellen, stugs werden 300 Arbeiter entlassen, von denen die Hälfte 10 und mehr Jahre im Dienste der Firma ihre Arbeitskraft verausgabte, ja 51 Arbeiter gar 20 bis über 35 Jahre zur Entfaltung der Firma beitrugen!

Bei der Lage des Arbeitsmarktes ist höchst wahrscheinlich, daß diese Leute das Heer der Dauerarbeitslosen vermehren. Angesichts so rücksichtsloser Entlassung von Hunderten von älteren Arbeitern ist berechtigt der Ruf nach einem Kündigungsschutzgesetz für ältere Arbeiter, gleich dem für ältere Angestellte.

Dem will wohl auch das Reichsarbeitsgericht folgen, wenn es in seiner Entscheidung vom 20. Juli 1928, Nr. 72/28 von einer Betriebsverbundenheit des Arbeitnehmers mit dem Betrieb spricht. Und als das hiesige Arbeitsgericht über die Einspruchsfragen der über 20 Jahre bei Lanz tätig gewesenen Arbeiter zu entscheiden hatte, stellte es ebenfalls fest, daß die entlassenen Arbeiter durch ihre lange Beschäftigung im Lanz-Betrieb mit diesem berart verbunden waren, daß sie ein Recht hatten von unierem Betrieb zu sprechen. In diesem wie in vielen anderen Fällen können die die Entlassungen verurteilenden Direktoren und Betriebsleiter jenes Recht weniger für sich beanspruchen.

Die Betriebsfunktionen und -Anstellungen lediglich für die Arbeiterchaft, welche nicht für die Herren Direktoren nachteilig wirken, zeigen auch die Experimente Lanz, Mannheim, und Wolf, Magdeburg, die zum Nachteil der hiesigen Werke ausgeschlagen, gestaltete sich doch der landwirtschaftliche Maschinenbau zu einem reinen Saisonbetrieb, mit nur sechsmonatiger Beschäftigung der Arbeiter.

Und die Fusion Daimler-Benz hatte zur Folge, daß erst wieder in letzter Zeit 270 qualifizierte Facharbeiter entlassen wurden, und darüber hinaus wechsellern Kurzarbeit mit Stilllegungen.

Von 18 Stilllegungsanträgen der Mannheimer Metallindustrie im Jahre 1928 wurde der Arbeitsmarkt mit 1762 entlassenen Arbeitern belastet und weitere Entlassungen stehen noch bevor.

Daß nicht immer schlechte Wirtschaftslage und weniger Gewinn die Ursachen der Arbeiterentlassungen bilden, dürfte auch das Beispiel der F. G. Farbenindustrie Ludwigshafen darsagen. Hier hatten die Rationalisierungsmaßnahmen zur Folge, daß von 22000 Belegschaftsangehörigen des Jahres 1922 heute noch 17000 beschäftigt werden. Allein die Bedienung der Dampfzentrale erforderte früher 950 Heizer und Hilfsarbeiter, heute deren 242 Heizer und Hilfsmannen bei nur geringer Verminderung der Kesselanzahl!

Treffen so alle Maßnahmen der Rationalisierung ausschließlich die Arbeiter und Angestellten, dann müssen wir entschieden fordern, daß alle der Gesetzgebung dienenden Stellen ihr ganz besonderes Interesse den bedrängtesten Volksgenossen zuwenden. Wenigstens über

#### die Verhältnisse im Hafengebiet Mannheim

schon von anderer Seite Ausführungen gemacht wurden, kann ich doch nicht umhin, dem einiges, die Wirtschaftslage und den Arbeitsmarkt Betreffendes, anzufügen:

Im Vergleich zum Jahre 1923, wo bei einem Güterumschlag von 7396800 t noch 3200 Hafendarbeiter ihren Erwerb hatten waren es bei einem nur um etwas über 20 Proz. geringeren Güterumschlag im Jahre 1928 nur noch 1150 Arbeiter.

Sind aber schon die fehlenden 20 Proz. Güterumschlag eine Folge des Ruhrkampfes, weil seitdem die Getreidetransporte für Österreich, Tschechoslowakei den Weg über Hamburg, Genua, Triest nehmen, so sollten mindestens die doch äußerst nationalen Reedereibetriebe nicht zum Dant für die vom deutschen Schiffspersonal im Ruhrkampf gebrachten Opfer die deutschen Schiffe mit fremdländischen Personal bemannt.

Wie nachteilig für einen Teil der Mannheimer Arbeiter die vor kurzem vom Reichstag beschlossene Erhöhung des Getreidezolles und des Verzehrszwanges für 40 bzw. 30 Proz. Inlandweizen wirkte, folgendes:

Im Mannheim-Ludwigshafener Wirtschaftsgebiet bestehen sieben Großmühlen, die bis in jüngster Zeit rund 1000 Arbeiter beschäftigten. Mit Annahme des Gesetzes wird stugs die Anzahl der Beschäftigten um 100 reduziert und weitere Anträge auf Stilllegungen liegen noch bei der Behörde; dabei arbeiten die Mühlen fast ausnahmslos nur 32 bzw. 40 Stunden die Woche.

200 Arbeiter und Arbeiterinnen bürden ihre Arbeit ein, weil von vier größeren und einigen kleineren Feigwarenfabriken heute nur noch zwei vorhanden sind.

Weise ich noch darauf hin, daß im Mannheimer Buchdruckgewerbe bei rund 670 Gehilfen des Wirtschaftsgebietes deren 108 seit Wochen arbeitslos sind, so komme ich alles in allem gesehen zum Schluß, daß nicht starke Steuerbelastung und „hohe Löhne“ die Schuld am Darniederliegen der deutschen Wirtschaft, Schuld an der ungeheueren Arbeitslosigkeit tragen, sondern ganz wo anders zu suchen sind, worüber ich noch zu sprechen komme. Vorher sei aber eingeleitet, daß seit längerem übliche, unsoziale Maßnahmen der Mannheimer Industrie bereits zu Beginn des laufenden Monats allein unter den 16503 Arbeitssuchenden über 50 Proz. außer Unterstützung, lediglich auf die städtische Fürsorge angewiesen waren. (Arbeitslosenunterstützung bezogen nur 6068; Kranksunterstützung 1530, Rotkanddarbeiter waren 48 vorhanden).

Unbedingt staatsnegierend muß es ausschlagen, wenn die Tatsache festzustellen ist, daß unter den Arbeitssuchenden nicht weniger denn 80 Proz. im Alter von 18 bis 45 Jahre sich befinden; welche Jahrgänge allerdings 1914—18 die begehrtesten Stützen des Staates waren!

Wie ausichtslos ist doch der Weg, den täglich fast 1700 kaufmännische Angestellte zum Arbeitsamt nehmen. Berechtigter Unwille entringt sich ihren Lippen über jene Unternehmungen, die einiger Markt niedrigen Tariflohnes wegen, den im besten Mannesalter mit Familie stehenden Angestellten, noch im Vollbesitz seiner technischen und kaufmännischen Fähigkeiten auf die Straße setzen, um dafür den geringer entlohnenden jungen Mann von 18 Jahren an seinen Platz zu setzen!

Und wenn im Mannheimer Baugewerbe bereits in der Jahreszeit, da regste Bautätigkeit zu sehen sein sollte, 900 Arbeitslose beim Arbeitsamt Mannheim eingetragene sind, so wird erklärlich, daß bereits gegen Ende August in diesem Beruf eine Durchschnittsarbeitslosigkeit von 13 Proz. vorhanden war und wahrscheinlich eine große Anzahl in diesem Jahre die 26 Wochen Arbeit nicht ausüben werden, um zur Arbeitslosenunterstützung zugelassen zu sein.

Am schärfsten aber spiegelt sich die Wirtschaftslage der Stadt Mannheim darin, daß über 16000 Arbeitssuchende vorhanden sind, während beispielsweise die Arbeitslosenziffern nach der amtlichen Meldung der letzten Woche für Württemberg und Hohenzollern zusammen nur 13886 betragen.

Gewiß trug auch die Kapitalknappheit zur Einengung der Beschäftigungsmöglichkeiten bei, so daß das badische Land es nicht vermochte seine Arbeitslosen wenigstens entsprechend dem Reichsdurchschnitt in den Produktionsprozess einzureihen.

Wäre es nicht naheliegend, daß alle verantwortlichen Stellen für eine die gesamte Wirtschaft belebende gute Konjunktur sich mühten allein um die himmelschreiende Wohnungsnot mit all ihren gesundheitlichen und sittlichen Verheerungen zu bannen! Statt dessen vermeint der Kontrollausschuß für Auslandsanleihen die volkswirtschaftliche Produktivität des Wohnungsbaues und verhindert damit fast ganz die Vereinnahmung von Auslandsanleihen für den Wohnungsbau.

Würden wenigstens die aus der Miete aufgebrauchten Beträge der Hauszinssteuer restlos der Wohnungswirtschaft zur Verfügung stehen — ja würden diese Mittel für das Baujahr auch frühzeitig zur Verteilung kommen, dann wären schon zu Beginn des März eine größere Anzahl von Bauarbeitern mit der Aussicht wenigstens, den Sommer über Verdienst zu haben, in Beschäftigung. Eine ganze Reihe anderer Gewerbe hätte vermehrte Aufträge; ja eine Prosperität der gesamten Wirtschaft wäre die Folge.

Wenn dazu von Reichsseite

#### die öffentlichen Aufträge

entsprechend der Arbeitsmarktlage besonders in den bedrängten Gebieten wie hier im Grenzland vergeben würden, wäre die von der gesamten Arbeiterchaft angestrebte Lösung des Arbeitslosenproblems zum Teil möglich, mindestens aber hätten gelehrte wie ungelernete Arbeiter die Möglichkeit der zehnwöchigen Beitragsleistung zur Arbeitslosenversicherung; der Staat wäre der Zuschüsse lebig und Reichstag und Reichsrat brauchen nicht monatelang um die Sanierung der Reichsanstalt feilschen. Und bestimmt wäre die Annahme unbedeutend, daß wir im Winter mit 1,1 Millionen Arbeitslosen zu rechnen hätten.

Schließlich liegt es im Sinne der Verfassung unserer deutschen Republik, den in Ermangelung eines lohnenden Erwerbs ärmsten Schichten des Volkes helfend beizuhelfen, als den endlosen Klagen der Vorkämpfer in Industrie und Landwirtschaft durch Subventionen von hunderten Millionen zu folgen.

Gibt das Reich in diesem Jahre allein 44 Millionen für Kriegsschiffneubauten aus, hat die Arbeiterchaft ein unbedingtes Recht zu verlangen, daß die Deckung eines evtl. Defizits der Reichsanstalt für Arbeitslosenversicherung nicht auf Kosten der Armlen geschieht, wie dies nun durch die Beschlüsse des Reichsrats zur Tatfache werden soll.

#### Öffentliche

#### Wirtschaftsbedingungen in der Arbeitslosenversicherung

ausmerzen liegt auch im Sinne der Arbeiterchaft, darüber hinaus aber ein Abbau der Arbeitslosenversicherung wird die deutsche Arbeiterchaft mit allen Mitteln begegnen.

Das galt schon für die im Sinne der Beschlüsse des Sachverständigenausschusses gestaltete Regierungsvorlage. Und diese vom Reichsrat noch ergänzt durch eine Reihe weiterer Verschlechterungen muß ja Klassenhaß der Arbeiterchaft erzeugen.

Gerade für das Mannheimer Wirtschaftsgebiet muß gefordert werden, daß wie im letzten Winter die Kranksunterstützung auch den Berufsindustrie der Steine und Erden — Bergwerks- und Maschinenbau- und Heizer- — Gärtnerei zugute kommt.

Eine Rationalisierung, welche die Arbeiter außer Brot und Arbeit bringt, so wurde zutreffend auf dem christlichen Gewerkschaftstongress ausgeführt, keine genügende Verbesserung der Arbeit und Lohnverhältnisse zur Folge hat, sowie der Allgemeinheit keinen Schutz verschafft, hat ihren Sinn und Zweck verfehlt. In dieser einmütigen Stellung der deutschen Arbeiterchaft erheben Sie auch Ihre Ansprüche hinsichtlich der sozialen Gesetzgebung.

Nun ich damit vom Standpunkt der Arbeiterchaft einiges über die Wirtschaftslage und ihre Folgen ausgeführt — Sie bei der Erfurter Tagung das schöne Grenzland Baden unsere Käte wahrgenommen haben, erwarten wir, daß das deutsche Volk, einzig in seinen Stämmen, dem inneren Frieden dadurch zugeführt wird, daß Sie alles einsehen, den Bedrängten die Freude am Leben zu verschaffen.

Nachdem Sie „das freundliche Mannheim, das gleich und heiter gebaut ist“, wie Goethe in Hermann und Dorothea sagt, auch in seinen Schmerzen verpaßt haben, helfen Sie mit an der wirtschaftlichen Hebung des Grenzlandes, besonders der südwestdeutschen Industriemetropole Mannheim.

Die Mannheimer Arbeiterchaft, die bei allem Elend ständige Weiterbildung betreibt, — zu ihren kulturellen Bestrebungen allerdings noch der staatlichen Unterstützung entbehrt, verlangt mit ihren Arbeitsbrüdern im Reich eine produktive Fürsorge.

Im Sinne des Goethe-Wortes „Noch ist es Tag, da rühre ich der Mann — die Nacht tritt ein, wo niemand wirken kann“ schließe ich: Wirken fortan bei Reichstag und die Vertretung der deutschen Länder bei der Gesetzgebung und Verwaltung des Reiches in diesem Sinne, dann wird wahre Freude am neuen Deutschen Reich auch bei den Millionen von Hand- und Kopparbeitern einsehen.

Und damit ist dem inneren und äußeren Frieden gebient und der gesellschaftliche Fortschritt gefördert.

#### Oberbürgermeister Reinhaus, Heidelberg

Da Sie, meine sehr verehrten Herren vom Reichsrat, bei in das ursprüngliche Programm der badischen Regierung aufgenommenen Besuch der Stadt Heidelberg zum lebhaftesten Bedauern der gesamten Bevölkerung nicht ausgeführt und somit keine Gelegenheit gehabt haben, sich durch Augenschein über die besonderen Verhältnisse der Stadt zu unterrichten, ist es erforderlich, in groben Strichen Ihnen die Struktur der Stadt zu schildern.

In der allgemeinen Meinung der Welt lebt Heidelberg als die Univeritäts- und Fremdenstadt; und doch beläuft sich der Anteil des in Industrie und Handwerk tätigen Bevölkerungsteils an der Gesamtbevölkerung auf 39,2 Proz., der Anteil des in Handel und Verkehr beschäftigten Teils auf 24 Proz.; also rund zwei Drittel der Bevölkerung, die heute etwa 85000 beträgt, leben von Industrie, Handel und Verkehr.

Von dem etwa 9000 ha umfassenden Stadtgebiet sind 4000 ha landwirtschaftlich und 3300 ha forstwirtschaftlich genutzt. Der Fremdenverkehr hat nach einer Teilstatistik der acht größten Hotels der Stadt während der ersten acht Monate dieses Jahres rund 125000 Fremde, darunter 26000 Ausländer, die übernachteten, nach Heidelberg gebracht.

Die Stadt beherbergt die älteste deutsche Universität und hat den Ruf einer hervorragenden Stätte des deutschen Geisteslebens zu wahren; in diesen verschiedenen Elementen liegt eine Zielgestaltigkeit verborgen, deren unabwendbare Folge eine Quelle von finanziellen Verpflichtungen auf den verschiedensten Gebieten ist.

So ist es zu erklären, daß es schon in der Vorkriegszeit gewisser Anstrengungen bedurft hat, die von so verschiedenen Elementen beherrichte

#### überaus empfindliche Struktur der Stadt

zu erhalten und zu festigen. So ist es weiter zu erklären, daß die Erschütterungen der Kriegs- und Nachkriegszeit, der Verlust von Etsch-Votbringen, die Besetzung der Pfalz, die wirtschaftliche Einverleibung des Saargebietes durch Frankreich die Stadt Heidelberg besonders hart getroffen haben.

Einzig während vieler Jahrhunderte die Hauptstadt der reichen Kurpfalz, ist auch heute das Gesicht der Stadt vorwiegend in die nordbadisch-pfälzische Ebene gewendet, die allein für Wohn- und Industriesiedlung Raum bietet. Insofern ist auch das Schicksal Heidelbergs wesentlich mit bestimmt durch die wirtschaftspolitische und allgemeinpolitische Entwicklung der Landschaft, die im Volksmund heute gern als badische Pfalz bezeichnet wird; wenn Ihnen bei dem Besuch des badischen Oberlandes zum Bewußtsein gekommen sein wird, daß das Land rechts und links des Oberrheins geographisch eine Einheit bildet und die natürlichen Grundlagen für ein politisch und wirtschaftlich einheitliches Gebilde darbietet.

so trifft dies in noch stärkerem Maße zu für die nördliche Landschaft rechts und links des Rheins, deren einheitlicher Charakter die deutsche Geschichte immer wieder bestimmend beeinflusst hat. Ohne an dieser Stelle bestimmte politische Forderungen aufstellen zu wollen, sei doch gefordert, mit allem Nachdruck darauf hinzuweisen, daß

#### der Rhein, nicht Trennung, sondern Verbindung

schaft und daß diesem natürlichen Tatbestand Rechnung getragen werden sollte durch lebhafteste Förderung jedes wirtschaftlichen und geistigen Austausches zwischen den Bevölkerungsteilen rechts und links des Stromes. Die hierzu zweckmäßigsten Wege zu finden wird besondere Aufgabe auch des Reichsrats sein. Daß hierbei überalterte starre Formen möglichst gelockert werden möchten, ist gerade hier in der uns umgebenden Landschaft lebhaftester Wunsch.

Im Rahmen dieser allgemeinen Betrachtungen gewinnt der Bau der festen Rheinbrücken besondere Bedeutung. Es ist sicherlich zu wünschen, daß der Bau der drei geplanten Brücken bald und zugleich in Angriff genommen wird. Wenn unter völliger Anerkennung der Mannheim-Ludwigshafener Interessen an der dort zu erstellenden Brücke und auch des Karlsruhe Vorhabens, besonderer Wert auf die baldige Inangriffnahme der Brücke bei Speyer gelegt wird, so geschieht das in der Erwartung, daß durch die Brücke der uralte aus dem Nedartal über Heidelberg und Schweigen nach Speyer und der südlichen Pfalz ziehende Verkehrsrieg wieder erschlossen wird, den das jetzt bestehende Verkehrsrieg künstlich hat verkümmern lassen und der das Wirtschaftsleben auf beiden Seiten des Rheins günstig beeinflussen wird.

Die in den Ausführungen des Herrn Kollegen von Mannheim geschilderten schwierigen Verhältnisse der Wirtschaft in Mannheim und in Ludwigshafen haben den in früheren Jahren regen Berufsverkehr zwischen Heidelberg und den benachbarten kleineren Städten, insbesondere Schweigen, Weinheim, Sodenheim und anderen einerseits und Mannheim und Ludwigshafen andererseits ungünstig beeinflusst, da es bekanntlich im allgemeinen die ortsfremden Arbeitnehmer sind, die zunächst entlassen und zuletzt wieder eingestellt werden.

Diese Beeinträchtigung der Möglichkeit, in Mannheim oder Ludwigshafen Beschäftigung zu finden, wird um so schwerer empfunden, als die eigene Wirtschaft der Stadt Heidelberg und des gesamten Handelsamtesbezirktes Heidelberg durch den Verlust des Absatzgebietes in Etsch-Votbringen und in dem Saargebiet, sowie durch die Erschwerung des Verkehrs mit der Pfalz, hart getroffen ist.

#### Außer wenigen größeren Betrieben besteht

#### die Wirtschaft des Heidelberger Gebietes

aus sehr zahlreichen mittleren, kleineren und kleinsten Betrieben, die den verschiedensten gewerblichen Gruppen angehören:

Salinen und Steinbruch, Maschinenbau, Chemische Industrie, Holzverarbeitung, Textil-, Tabak-, Papier- und Lederfabriken, Druckereien und Verlagsanstalten, landwirtschaftlichen Nebenbetrieben, nicht zuletzt ist der Handel in reichem Maße vertreten.

Der Absatz in der Pfalz, im Saargebiet und im Etsch ist durch Friedensvertrag und Besetzung wesentlich beeinträchtigt. Gerade die vorwiegend vertretenen mittleren und kleineren Betriebe waren in ihrem Absatz durchweg auf den oben geographisch bezeichneten Raum eingestellt. Die hatten zum Teil eigene Vertreter auf der anderen Seite des Rheins oder sogar eigene Niederlassungen. Der Versuch Etsch für die in Etsch-Votbringen und im Saargebiet verloren gegangene Käuferchaft in der Nähe der Erzeugungszentren zu suchen, war deshalb nur zum kleinsten Teil erfolgreich, weil die in der Nähe liegenden Länder Württemberg und Hessen eigene hochentwickelte Industrien besitzen. Es müssen deshalb die mit der Abtrennung von Etsch-Votbringen und der Saat zusammenhängenden Umsatzzugänge als Verluste angesehen werden, die, wenn auch in ihrem Umfang schwer zu ermitteln, so doch in fast allen Fabrikationszweigen einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtumsatzes ausmachen. So wanderten, um nur einige Beispiele herauszugreifen, von Waldbrunn, einem kleinen Odenwaldstädtchen, jährlich für 200000 RM. Berlin- und Blumenkränze in das Etsch und das Saargebiet, Wiesloch landete für 80000 bis 100000 RM. Holzwaren nach dem Etsch und das unmittelbar in der Nähe Heidelbergs gelegene kleine Dorf Ziegelhausen für 70000 RM. Bürsten, Barmmental für 200000 RM. Tapeten und Papierfabrikate dorthin. Ich brauche nicht zu betonen, wie stark der Verlust dieses Absatzes das wirtschaftliche Gedeihen dieser kleinen und kleinsten Orte und damit auch des städtischen Mittelpunktes Heidelberg beeinflusst.

Besonders groß ist der Absatz der Heidelberger Tabakindustrie im Etsch insbesondere nach den dortigen zahlreichen Garnisonen gewesen. Auch die Zementindustrie hat mit Etsch-Votbringen eines ihrer bedeutendsten Absatzgebiete verloren.

Bei der Waggonfabrik Fuchs ist der Verlust des Absatzgebietes in Etsch-Votbringen und im Saargebiet einer der Gründe gewesen die zur Stilllegung des Betriebes geführt haben; nur unter erheblichen Opfern, auch der Stadt Heidelberg, war es möglich, die Fabrikation dieser Firma auf veränderten Grundlagen wieder neu einzurichten.

Nach dieser Schilderung des Standes der Wirtschaft wird es begreiflich erscheinen, daß seit Kriegsende

#### die Erwerbslosigkeit und die Fürsorgelasten

sich in dauernder Aufwärtsentwicklung befinden.

Um Sie im einzelnen nicht allzusehr mit Zahlen zu behelligen, möchte ich mich zur Illustration des Gesagten nur auf den Hinweis beschränken, daß Heidelberg mit einer Belastung von 38,12 RM je Kopf der Bevölkerung nach den Aufstellungen für das Jahr 1928 auf dem Gebiet der Wohlfahrtspflege in der Gruppe der Deutschen Mittelstädte hoch über der Durchschnittsbelastung und an der Spitze der badischen Städte steht, wobei als Grund im wesentlichen der hohe Stand der Erwerbslosigkeit und die Lasten der Kleinrentnerfürsorge angesehen werden können. Das Bild würde noch erheblich ungemühter sein, wenn nicht durch ausgedehnte produktive Erwerbslosenfürsorge für Beschäftigung der Arbeitslosen georgt worden wäre, insbesondere auf dem Gebiet des Wohnungsbaues die durch den starken Zuzug von Flüchtlingen aus Etsch-Votbringen stark gesteigerte Verpflichtung zur Schaffung neuen Wohnraums in besonderem Maße erfüllt worden wäre. Nach dem Ergebnis der Reichswohnmangelszählung vom 6. Mai 1927 hat zu Anfang des Jahres 1927 der Anteil der Neuwohnungen an der Gesamtzahl der bestehenden Wohnungen 14,6 Proz. betragen, am Anfang des Jahres 1929 sogar 19,6 Proz. Gleichwohl sind Wohnungsnot und Wohnungsleere, insbesondere in der Altstadt, längst nicht beseitigt. Der weitaus größte Teil dieser Wohnungen ist aus städtischen Mitteln erbaut worden. Die Aufwendungen auf dem Gebiet der produktiven Erwerbslosenfürsorge und des Wohnungsbaues haben auf der anderen Seite naturgemäß eine außerordentlich starke Belastung der Stadt durch den Schuldendienst zur Folge gehabt, die es heute sehr fraglich erscheinen lassen will, ob weitere dringende Aufgaben der Stadt, insbesondere auf dem Gebiet der Schulhausneubauten erfüllt werden können. Um so nachdrücklicher muß die Forderung erhoben werden, daß alle Kommunen, die der Entwicklung der Stadt heute entgegenstehen beseitigt, und ihr neue Lasten auferlegt werden, die nicht zu ihrem unmittelbaren Aufgabengebiet gehören.

In diesem Zusammenhang ist

#### die Verlegung des Reichsbahnhofes

von allergrößter Bedeutung. Heidelberg's alter Bahnhof schiebt sich in langsam schmalen Geländestreifen bis fast in die Mitte des jetzigen Stadtkörpers vor und zerstückelt den größten und meistbevölkerten Stadtteil, die Weststadt, in zwei Teile, die nur durch zwei schienengleiche Übergänge mit einander verbunden sind.

(Fortsetzung im Hauptblatt)

## Die Arbeitslosenversicherung vor dem Reichstag

Abgelehnte Anträge der Kommunisten und Deutschnationalen — Begründung durch den Reichsarbeitsminister — Keine Mehrheit für die Regierungsvorlage

Die mit großer Spannung erwartete kurze Tagung des Reichstags zur Erledigung der Reform der Arbeitslosenversicherung nahm am Montag ihren Anfang. Der Ausgang der Vormittags-Sitzung des sozialpolitischen Ausschusses hatte schon gezeigt, daß der Erledigung dieses Problems noch große Hindernisse im Wege stehen. Von der Regierungsvorlage hatte der Ausschuss nur einen Torso übrig gelassen. Die Tatsache, daß von den Kommunisten in den letzten Tagen eine außerordentlich lebhaft propagandistische Kampagne gegen die Reformversuche der Regierung entfaltet worden ist, hatte die Berliner Polizeiverwaltung veranlaßt, für die Reichstagsgebäude einen außerordentlich hohen Sicherheitsring zu treffen. Mehrere Hundert Schutzpolizisten bildeten um das Reichstagsgebäude einen ausgebreiteten Sicherungsring. Die Straßbahnen durften an den Haltestellen vor dem Reichstag nicht halten. Nur nach dreimaliger strenger Kartenkontrolle konnte man Einlaß in das Parlamentsgebäude finden.

Die Tribünen waren dennoch dicht besetzt als Vizepräsident Esser in Vertretung des erkrankten Reichstagspräsidenten Löbe die Sitzung mit einem Nachruf für die seit der letzten Sitzung verstorbenen Abgeordneten Löwenich (Wirtsch. Part.), Schulz-Sönigberg (C.), Göllein (A.), Kufenkampff (DVP.) und die frühere deutschnationale Abgeordnete Margarete Behm eröffnete.

Zunächst beantragten die Kommunisten die Abfertigung der Arbeitslosenversicherung von der Tagesordnung und dafür die Beratung sozialpolitischer Anträge und die Besprechung des Youngplans. Ihr Antrag wurde abgelehnt. Sie fanden dafür nur die Unterstützung der Nationalsozialisten. Die Deutschnationalen wollen zwar auch noch in dieser Tagung eine Aussprache über den Youngplan herbeiführen, sie beantragten das aber erst am Schluß der Sitzung für die Dienstsitzung — gleichfalls ohne Erfolg.

Die Beratung der Arbeitslosenversicherungsreform wurde eingeleitet durch den Reichsarbeitsminister Wissell, der die beiden Vorlagen begründete, mit denen das schwierige Problem gelöst werden soll. Die Regierung hat sich im wesentlichen dem vom Reichsrat angenommenen Kompromiß angeschlossen, wonach die wenig umstrittenen Gesetzesänderungen, mit denen die bei der Arbeitslosenversicherung zutage tretenden Mißbräuche abgestellt werden sollen, in einer Vorlage zusammengefaßt sind, während eine zweite Vorlage, befristet bis zum 31. März 1931, die Sanierungsvorschläge enthält, die noch immer den Streitgegenstand zwischen den Parteien bilden. Minister Wissell betonte in seiner Rede mit besonderem Nachdruck, daß die Beschwerden über Mißbräuche stark aufgebauscht seien und daß die Arbeitslosenversicherung im ganzen sich bewährt habe. Bei den Abweichungen der Regierungsvorlage von dem Reichsratsbeschlusse handele es sich weniger um finanzielle als um grundsätzliche Fragen.

In der Aussprache erklärte der sozialdemokratische Redner, daß seine Freunde der befristeten Beitragserhöhung um 1/2 Proz. und der Herabsetzung der Unterfüßungsätze für die Saisonarbeiter zustimmen würden, nicht aber der Verkürzung der Wartezeit und der über den allgemeinen Satz hinausgehenden Beitragserhöhung für die Saisonarbeiter.

Die Deutschnationalen lehnten die Vorlage ab und bezeichneten den jetzigen Streit um die Reform als einen Beweis für die Unbrauchbarkeit des parlamentarischen Systems.

Das Zentrum gab eine kurze Erklärung ab, in der die erste Reformvorlage begrüßt und die zweite, die befristete Sanierungsvorlage als eine Grundlage bezeichnet wird, auf der das Zentrum an der Reform weiterarbeiten wolle.

Nach einer scharfen kommunistischen Ablehnungsrede wurde von den Vertretern der Deutschen Volkspartei jede Beitragserhöhung abgelehnt.

Die folgenden Reden der Vertreter der Wirtschaftspartei, der Demokraten und der Bayerischen Volkspartei zeigten, daß jedenfalls für die Regierungsvorlagen in ihrer jetzigen Form eine Mehrheit nicht vorhanden ist.

Die erste Lesung war damit abgeschlossen, und die Vorlage wurde dem sozialpolitischen Ausschuss überwiesen.

## Vermittlungsversuche der Regierung

Die Verweisung der Vorlage an den Sozialpolitischen Ausschuss ist eine reine Formalität, denn der Ausschuss beschäftigt sich mit diesen Fragen schon lange, ohne zu einer ausgleichenden Lösung zu gelangen. Dieser Ausgleich wird am heutigen Dienstag auch nicht im Ausschuss, sondern in den interfraktionellen Besprechungen der Regierungsparteien gesucht werden.

Nachdem der Reichsminister die Vertreter der Regierungsparteien nach Fraktionen getrennt empfangen und befragt hatte, trat am Montag um 17 Uhr im Reichstag ein Ministeramt zusammen, in dem Reichsfinanzminister Dr. Stresemann den Vorschlag machte, die Regierungsparteien möchten sich dahin verständigen, den Hauptstreitpunkt in der Arbeitslosenversicherung, nämlich die Frage der Beitragserhöhung bis nach der Ratifizierung des Young-Vertrages und bis zur Erledigung der Finanzreform zurückstellen, die dem Youngplan unter allen Umständen auf dem Fuße folgen muß. Dieser Vorschlag wird heute vom Reichsminister den Führern der Regierungsparteien unterbreitet werden; man denkt daran, die Regierungsparteien dazu zu bestimmen, in einer gemeinsamen Resolution die Streitfrage auf diesem Wege für die nächste Zeit aus der Welt zu schaffen.

## Die französischen Ostbefestigungen

### Ankündigungen Painlevés

Paris, 1. Okt. (Tel.) In Beantwortung eines Interpellationsantrages über den Stand der Arbeiten zum Schutze gegen Angriffe an der französischen Grenze hat Kriegsminister Painlevé an diesen Abgeordneten ein Schreiben gerichtet, das das „Journal“ heute veröffentlicht.

Painlevé kündigt darin an, daß das Verteidigungssystem, das beschloffen worden ist, folgende Maßnahmen enthält:

1. Bau von Straßen, Eisenbahnen, Kabeltelegraphenleitungen und die Lagerung von Material- und Artilleriemunitionsbefehänden längs der Grenze.
2. Die eigentlichen Arbeiten zur Organisierung der Abwehr, d. h. die Ausrüstung der befestigten Plätze mit den modernsten Verteidigungsmitteln, so daß der erste Abschnitt, und zwar der besonders empfindliche, vor allem der Abschnitt der neuen französischen Grenze, verteidigt werden kann. Diese Arbeiten werden zur Zeit durchgeführt in der Gegend von Metz, längs der Lauter, längs der Vogesen, längs des elsässischen Abschnittes des Rheins und der Alpen. Sie umfassen besonders die Verbesserung der noch bestehenden veralteten Festungswerke und namentlich die Annahme neuer Befestigungswerke und sollen unter Beschleunigung derjenigen, die schneller durchgeführt werden können, in ein bis fünf Jahren abgeschlossen sein. Die gesamten dafür erforderlichen Kredite, einschließlich der bereits bewilligten, werden sich auf 2 1/2 bis 3 Milliarden belaufen.

## Badischer Teil

### Redeverbot für den nationalsozialistischen Abgeordneten Loeper, Dessau

Bei seinem Auftreten als Redner der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei in Mannheim am 20. September und in Karlsruhe am 27. September 1929 hat der anhaltische Landtagsabgeordnete Loeper Äußerungen getan, die Beleidigungen in besonders roher und beleidigender Form von Mitgliedern der gegenwärtigen Reichsregierung enthalten. Da angenommen werden muß, daß der Abgeordnete Loeper bei erneutem Auftreten derartige Äußerungen wiederholen wird, und da zu befürchten ist, daß bei der steigenden Gegensätzlichkeit im Wahlkampf hierdurch erhebliche Störungen der öffentlichen Ordnung eintreten, hat der Minister des Innern das Auftreten des nationalsozialistischen Abg. Loeper, Dessau, als Redner in öffentlichen Versammlungen und bei anderen, einer weiteren Öffentlichkeit zugänglichen Veranstaltungen in Baden auf Grund des § 30 PStGB. bis auf weiteres verboten.

### Staatliches Fernheiz-, Elektrizitäts- und Wasserwerk Karlsruhe

Am 1. Oktober d. J. ist das staatliche Fernheiz-, Elektrizitäts- und Wasserwerk seit 25 Jahren in Betrieb. Es wurde seinerzeit zur Versorgung des Schlosses und des Landestheaters mit Wasser, Elektrizität und Heizungsdruck von der Hofverwaltung errichtet und ging 1918 in den Besitz des Staates über. Nach dem Jahre 1918 wurden mehrfach Erweiterungen an der Fernheizungsanlage vorgenommen.

Von den Beamten und Arbeitern, welche bei der Errichtung des Werkes in dessen Dienst trafen, sind heute noch sechs tätig, während drei im Ruhestand leben.

### Der Zeichenunterricht an den Mittelschulen

Für den Zeichenunterricht an den Mittelschulen für die männliche und weibliche Jugend wurde ein neuer Lehrplan aufgestellt an Stelle des vom früheren Oberschulrat unter dem 18. Mai 1909 verkündeten Lehrplans. Er tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft; Abweichungen sind nur mit Genehmigung des Ministers des Kultus und Unterrichts statthaft.

### Geltungsdauer der Sonntagsrückfahrkarten an Allerheiligen

Die Geltungsdauer der Sonntagsrückfahrkarten an Allerheiligen wird in diesem Jahre auf die Zeit vom 31. Oktober, 12 Uhr, bis zum 4. November, 9 Uhr, ausgedehnt. Die Sonntagsrückfahrkarten gelten also

- zur Hin- und Rückfahrt am Donnerstag, dem 31. Oktober, von 12 Uhr an,
- am Freitag, dem 1. November,
- am Samstag, dem 2. November,
- am Sonntag, dem 3. November;
- und zur Rückfahrt am Freitag, dem 1. November, am Samstag, dem 2. November, bis 9 Uhr, am Sonntag, dem 3. November, am Montag, dem 4. November, bis 9 Uhr.

Die Rückfahrt am 2. und 4. November muß auf dem Zielbahnhof der Sonntagsrückfahrkarte spätestens um 9 Uhr, von Unterwegsbahnhöfen spätestens mit dem Zug angehtreten oder fortgesetzt werden, der den Zielbahnhof um 9 Uhr verläßt. Sie ist nach 9 Uhr ohne Fahrkartenprüfung, bei Zugwechsel mit dem nächsten anschließenden Schnell-, Eil- oder Personenzug zurückzulegen.

## Aus den Parteien

In der Versammlung der Vertrauenspersonen der Zentrumspartei in Kehlheim für den 12. badischen Landtagswahlkreis sprach der Spitzenkandidat, Justizminister Dr. Trunk. Er bezeichnete es als völlig falsch, anzunehmen, daß er die Sozialdemokraten aus der Regierung haben wolle. Er sei im Gegenteil der Meinung, daß eine so starke Partei zur verantwortungsvollen Mitarbeit herangezogen werden müsse. Im übrigen sehe er, wie Prälat Dr. Schofer, auf dem Standpunkt, daß lediglich das Wahlergebnis die Grundlage für die zukünftige Regierungsbildung biete.

In einer am Sonntag in Offenburg abgehaltenen Vertrauensmännerversammlung, der auch Prälat Dr. Schofer anwohnte, stellte die Zentrumspartei für den 10. Wahlkreis (Kreis Oberkirch-Offenburg) folgende Kandidaten endgültig fest: 1. Landgerichtsdirektor Gagler, bisher. Abg.; 2. Bürgermeister Engelhardt in Ruppach, bisher. Abg.; 3. Gutbesitzer Rang, Reichenbach bei Gengenbach; 4. Mechanikermeister von Deichwanden, Offenburg; 5. Glasarbeiter Junfer, Schutterwald; und 6. Gemeinderat und Landwirt Biegler, Oberkirch-Wolfshagen.

## Aus der Landeshauptstadt

Karl Eyth 7. Im 74. Lebensjahre ist hier der gelehrte Maler und langjährige Professor an der Karlsruher Kunstgewerbeschule, Karl Eyth, dessen Wiege in Schiltach stand, gestorben.

Kommunistische Kundgebung. Auch in Karlsruhe fand am Montagmorgen gegen 5 Uhr auf dem Stephanplatz eine kommunistische Demonstration statt, zu der einige Arbeitslose erschienen waren. Auch hier kam es zu keinerlei Zwischenfällen.

Wetternachrichtendienst der Bad. Landeswetterwarte, Karlsruhe. Ein gestern über den britischen Inseln erschienener Tiefdruckausläufer, auf dessen Vorderseite in unserem Gebiet gestern zunächst hohe Bewölkung auftrat, ist heute als Tief über dem Stageral angelangt. Bei Luftaufzehrung aus Südwesten haben wir noch warmes, aber wolfiges Wetter behalten. Von der Rückseite des Tiefes hat nunmehr Kaltluft den Armeekanal und die Nordsee erreicht und wird nach Mitteleuropa vordringen. Hierbei sind einzelne leichte Niederschläge in Schauern zu erwarten. Eine nachhaltige Verschlechterung steht aber nicht bevor, da der Druck mit dem Kaltlufteneinbruch wieder rasch steigen und zur Erneuerung des kontinentalen Hochdruckgebietes führen wird. Wetterausichten für Mittwoch. Nach strichweise leichten Regenschauern wieder aufheiternd und kühler.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ ist heute, Dienstag, 8.20 Uhr, zu seiner Bayernfahrt mit 32 Passagieren an Bord unter Führung von Kapitän Flemming aufgestiegen.

## Der Artflieger des „Graf Zeppelin“

### Mitteilungen Kaufens

Die in Friedrichshafen zwischen der Arktis und dem Luftschiffbau Zeppelin geführten Verhandlungen über die nächste jährige Polarfahrt des „Graf Zeppelin“ haben in allen Fragen zu völliger Übereinstimmung geführt.

In einer Genfer Presseunterredung erklärte der Leiter der Zeppelin-Nordpolexpedition 1930, Dr. Frithjof Nansen, daß das Ziel der Nordpolflüge zunächst ein Studium der geographischen Verhältnisse, vor allem der Verteilung von Land und Wasser, sei. Das Vorhandensein eines tiefen Meeres sei bei der Expedition Nansens mit der „Fram“ entdeckt worden. Aber man wisse noch nicht, welche Ausdehnung es besitze. Man hoffe, die notwendigen Notungen ohne Landung, und zwar aus einer Höhe von etwa 150 Meter von der Luft aus machen zu können, unter Anwendung des Echo-Lotes, das vom Luftschiff im Wasser nachgeschleppt wird. Für die Herstellung einer Landkarte würden vom Nord aus Photographien gemacht werden. Ferner sollen meteorologische Beobachtungen angestellt werden.

Die geplante Fahrt sei als eine vorbereitende Expedition für die systematische Erforschung des Nordpolgebietes zu betrachten. Hinsichtlich der Gefahren eines Nordpolfluges bemerkte Nansen, daß der „Graf Zeppelin“ sicherlich auf seiner Weltumsegelung viel größere Schwierigkeiten zu bestehen hatte, als sie in der Polarregion erwartet werden dürften. Es gebe dort wenig Winde und gar keine Gebirge. Temperatur und Licht seien gleichmäßig. Auf die Frage, ob der Nordpol überflogen werden solle, sagte er lächelnd, daß dies für den Zweck des Unternehmens belanglos sei.

Im Mainzer Hauptbahnhof fuhr der von Berlin kommende FD-Zug 264 Montag nachmittag kurz vor der Einfahrt einem auslaufenden Güterzug in die Flanke. Die Lokomotive des FD-Zuges entgleiste. Zwei Reisende und drei Postbeamte wurden leicht verletzt.

In der Erziehungs- und Pflegeanstalt für Schwachsinige in Gladbach-Mehrdt hat der Anstaltsleiter Niefelung eine 21jährige Kontortistin, mit der er intime Beziehungen unterhielt, getötet. Er wurde verhaftet.

## Handel und Wirtschaft

### Berliner Devisennotierungen

	1. Oktober		30. September	
	Beiz	Brief	Beiz	Brief
Amsterdam 100 G.	168.27	168.61	168.22	168.56
Kopenhagen 100 Kr.	111.89	112.11	111.80	112.02
Italien . . . 100 L.	21.94	21.98	21.94	21.98
London . . . 1 Pf.	20.366	20.406	20.348	20.388
New York . . . 1 D.	4.191	4.199	4.1935	4.2015
Paris . . . 100 Fr.	16.44	16.48	16.425	16.465
Schweiz . . . 100 Fr.	80.90	81.06	80.855	81.015
Wien 100 Schilling	58.95	59.07	58.95	59.07
Prag . . . 100 Kr.	12.406	12.426	12.409	12.429

### Frankfurter Allgem. Versicherungsgesellschaft

In der Generalversammlung der Frankfurter Allgemeinen Versicherungs-Aktien-Gesellschaft am Montag wurde der Status mitgeteilt. Ingesamt betragen die Verluste 88,5 Mill. Reichsmark. Auf der anderen Seite summieren sich Kapital der Gesellschaft 21,1 Mill. Reichsmark, offene Reserven 8,9 Mill. Reichsmark, Kaufpreis der Allianz vorläufig 15 Mill. Reichsmark. Das sind insgesamt 45 Mill. Reichsmark. Es verbleibt also unter allem Vorbehalt ein Aktivsaldo von 6,5 Mill. Reichsmark per 17. August. Vom Gesamtverlust entfallen 15 Mill. Reichsmark der Abschaffung, 5 Mill. Reichsmark der Beteiligung bei der Südwestdeutschen Bank, 2,5 Mill. Reichsmark aus Hypotheken-Ausbietungsgarantien, 1,2 Mill. Reichsmark aus Abschreibungen und aktiven Hypotheken, 3,5 Mill. Reichsmark aus diversen Finanzkreditbürgschaften und der Rest aus direkten Kreditbürgschaften und Umbewertungen.

In der Debatte gab der Vorsitzende bekannt, daß sich 990 Aktionäre zur Versammlung angemeldet haben, welche 20 645 000 Reichsmark Aktien vertreten. Rechtsanwalt Sommer (Karlsruhe) untertrifft die Wiederherstellungspflicht und den für das Reichsjustizministerium lehrreichen Charakter des Frankfurter Falles für die Aktiengesetzreform. Dem Aufsichtsrat hätte es nicht entgehen dürfen, daß die Verwaltung vollkommen wesenstrenge Geschäfte machte. Rechtsanwalt Schwenderer (Zürich) verurteilt aufs schärfste die Einführung der Fabag-Aktien in der Schweiz zu 250 Proz. und die Herausbringung eines Prospektes, der von den höchsten Namen der deutschen Wirtschaft unterzeichnet war und das schweizerische Sparerepublikum zum Kauf von Fabag-Aktien veranlaßt hat. Es gebe nur eine Forderung: „Wir geschädigten Aktionäre wollen unser Geld zurück haben!“ Es handle sich bei dieser Sache auch nicht nur um einen Fabag-Fall, sondern um eine Angelegenheit des nationalen und internationalen Kredits der deutschen Wirtschaft, denn es lägen hier materielle und moralische Verfehlungen vor, für die es keine Entschuldigung gebe.

Es wurde eine Revisionskommission eingesetzt, der auch ein Schweizer angehört. Der Vorsitzende nahm an, die Revisionskommission werde in etwa 6 bis 8 Wochen in der Lage sein, einen Zwischenbericht zu erstatten, welcher einer Aktionärsversammlung, nicht einer eigentlichen Generalversammlung unterbreitet werden würde.

Die Aktionäre müssen damit rechnen, den größten Teil ihres Geldes zu verlieren. Sie hatten noch vor kurzem ein Papier in den Händen, das nach der letztjährigen 12 1/2 Proz. Dividende einen Wert von 220 bis 250 Proz. hatte. Die Aktienbesitzer, die ihren Besitz an Aktien des zweitgrößten Versicherungskonzerns als eine besonders sorgfältig gewählte, so gut wie festverzinsliche Anlage ansahen, stehen heute vor der Frage, wieviel, ja ob überhaupt etwas von dem Vermögenswert übrigbleiben wird. Wirkliche Aufklärung über die tiefen und letzten Ursachen des Zusammenbruchs gab weder der gedruckt überreichte Bericht des Aufsichtsrats, noch das, was man in der Versammlung aus dem Munde der Verwaltung hörte, die sich einer auffälligen Zurückhaltung befleißigte. Die Verlesung des Berichtes rief häufig Widerspruch auf den Plan, besonders da, wo es heißt, daß mit dem Anwachsen zum großen Konzern die dem Aufsichtsrat gesetzlich zugewiesene Aufgabe gewisse Begrenzungen ersahre. Mit Recht warf man den Herren vor, daß eine solche Einschränkung zum mindesten nicht für die versicherungsfremden Geschäfte gelten könne. Besonders peinlich wirkte es, die Entzweiung zu bemerken, mit der die zahlreich erschienenen Schweizer Aktionäre die Interessen der zahlreichen Sparer in der Schweiz vertraten, die auf Grund des glänzenden Prospektes, unterzeichnet von führenden deutschen Persönlichkeiten, gewissermaßen noch in letzter Minute ihr Geld der Fabag anvertrauten.

**Kurze Nachrichten aus Baden**

**23. Schwetzingen, 30. Sept.** In diesen Tagen sind, wie die Schwetzingener Zeitung mitteilt, neue Untersuchungen in Gang gekommen, die eine Aufklärung der in der Schwetzingener Gegend vorhandenen Schwefelwasser zum Ziele haben. Ihr bisheriges Ergebnis besteht darin, daß der Gehalt einer im Hardtwald bei Schwetzingen gelegenen neueren Quelle an Schwefelwasserstoff (H<sub>2</sub>S) auf 0,00660 Gramm festgestellt wurde. Weitere günstige Ergebnisse vorausgesetzt, denkt man daran, das schwefelhaltige Wasser Wädbergswesen dienstbar zu machen. Bis dahin ist es aber sicherlich noch ein weiter Weg.

**23. Forzheim, 30. Sept.** In der Nacht zum Sonntag kam es wieder einmal zu einem Zusammenstoß zwischen Güterleuten und einem Reichsbannermann. Mit dem Ruf: „Schlagt ihn tot!“ stürzten sich mehrere Hitleute auf den einzelnen Mann und schlugen ihn derart, daß er schwer verletzt liegen blieb. Ohne sich weiter um den Verletzten zu kümmern, entfernten sich die Angreifer. Der Schwerverletzte wurde von einer Polizeistreife gefunden. Er mußte ins Krankenhaus gebracht werden.

**24. Emmendingen, 29. Sept.** Das 40jährige Bestehen der Heil- und Pflanzanstalt Emmendingen soll im Laufe des Monats Oktober gefeiert werden. Die Anstalt ist im Jahre 1889 unter Leitung des Direktors Walter eröffnet worden. Der zweite Anstaltsdirektor war Geh.-Rat Dr. Haardt, der mehr als 25 Jahre an ihrer Spitze stand. Es folgten Direktor Dr. Groß, Medizinalrat Dr. Mathes.

**24. Freiburg i. Br., 29. Sept.** Der Redakteur der „Freiburger Zeitung“, Fritz Segelken, Vorsitzender der Bezirksgruppe Oberbaden, im Landesverband der badischen Presse (Reichsverband der Deutschen Presse), kam am 1. Oktober auf eine 25jährige journalistische Arbeit zurückblicken. Er begann seine journalistische Arbeit auf der Bremer „Bester-Zeitung“, kam dann nach Süddeutschland, war zuerst in Mannheim und dann in Pörsch tätig, und wurde im Jahre 1925 verantwortlicher Redakteur für Politik und Handel an der „Freiburger Zeitung“. Später wurde ihm der Posten eines Lokalredakteurs und das Amt des stellvertretenden Chefredakteurs übertragen. Auch literarisch trat Fritz Segelken mit starkem Erfolg hervor. Die Kollegenchaft anbietet ihm zu seinem Jubiläum herzliche Glückwünsche.

**Gemeinderundschau**

**Die Bürgermeisterversammlung in Bogberg (bei Tauberbischofsheim)** ist resultatlos verlaufen. Der seitherige Bürgermeister Reetz erhielt 156 Stimmen, Hermann Pfl. Wiffinger 168 Stimmen, 17 Stimmen waren unglücklich.

**Der neue Bürgermeister in Schiltach.** Die Fraktionen des Bürgerausschusses sind übereingekommen, den Verwaltungsratschreiber Eugen Groß aus Billingen als einzigen Kandidaten für den freierwerbenden Bürgermeisternposten von Schiltach aufzustellen.

**Die Stadt Freiburg schenkt der evangelischen Kirche eine Baustelle.** Der Bürgerausschuss der Stadt Freiburg ist zu einer Sonderprüfung auf Mittwoch vormittag eingeladen worden. Aus Anlaß des 100. Erinnerungstages an den Bau der ersten evangelischen Kirche in Freiburg, der Ludwigskirche, soll der evangelischen Gemeinde für den Bau einer weiteren Kirche ein der Stadt gehöriges Baugelände geschenktweise übertragen werden. Es soll durch diese Gabe zum Ausdruck kommen, daß auch heute die Gefühle christlicher Zusammengehörigkeit und herzlicher Eintracht die Bürgerschaft der Stadt Freiburg verbinden.

**Kleider- u. Mantelstoffe**

alle modischen Farben und Webarten reich sortiert

**Überwältigende Auswahl in allen Preislagen**

**Leipheimer & Mende**

**Jetzt ein Abonnement**

**Neue Frauenkleidung u. Frauenkultur vereinigt mit Frau u. Gegenwart**

Der neue 26. Jahrgang beginnt im Oktober. Neuer Roman: Karolas Scheidung von Toni Harten-Hoenecke, der Übersetzerin von Lindsey „Die Revolution der modernen Jugend“

Für 4,80 RM. erhalten Sie im Vierteljahr nicht nur 6 Hefte, die Sie über alle Frauenfragen, Neuerungen in Haus und Heim unterrichten, sondern außerdem zwei Schnitte nach Wahl aus zwölf Modellen im Werte von 2 RM. unberechnet und 6 vielfarbige Künstlerbilder



**VERLAG G. BRAUN IN KARLSRUHE I.B.**

**Bad. Kommunale Landesbank**

Girozentrale  
Zweiganstalt Karlsruhe

Karl-Friedrich-Straße 1 Ecke Zirkel

**Besorgung aller Bankgeschäfte**  
insbesondere

**Pflege des öffentlichen Geldverkehrs :-: Kreditthgabe an den gewerblichen Mittelstand**

**Schwarzwälder Granitwerke**

C. KIEDERLE  
Bühl i. B.

Gegr. 1888 Tel. 41

Denkmäler, Bauarbeiten (Sockel, Stufen, Quader usw.)  
Randsteine, Leistensteine, Säurebottiche u. Bodenbelag  
**aus säurebeständigem Material**

Pflastersteine (Groß- und Kleinpflaster), Grenzsteine,  
Mauersteine  
liefern wir  
**nur aus eigenen Brüchen**  
Schleiferei Bildhauerei  
Werkplätze — 250 Arbeiter 166

**Nehmen Sie**

bitte bei allen Einkäufen und Bestellungen Bezug auf die Anzeigen in der

**Karlsruher Zeitung**

Gesuch des Karl Meß in Linsenheim um Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer Schlachtküche auf dem Anwesen Hauptstr. 20 in Linsenheim.

Karl Meß in Linsenheim hat um Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer Schlachtküche auf dem Anwesen Hauptstr. 20 in Linsenheim nachgesucht. Etwaige Einwendungen gegen das Unternehmen sind innerhalb 14 Tagen, vom Tage des Erscheinens dieser Bekanntmachung an gerechnet, schriftlich oder zu Protokoll beim Bezirksamt Karlsruhe oder beim Bürgermeisterrat Linsenheim vorzubringen, widrigenfalls alle nicht auf privatrechtlichen Titeln beruhenden Einwendungen als verjährt gelten. R. 596

Der Plan liegt während der 14tägigen Einspruchsfrist beim Bezirksamt Karlsruhe — Zimmer Nr. 28 — und beim Bürgermeisteramt Linsenheim zur Einsicht offen.

Karlsruhe, den 25. September 1929. D. 3. 74  
Badisches Bezirksamt — Abteilung IV.

**Jagdverpachtung**

Die Gemeinde Hochstetten verpachtet am Montag, den 14. Oktober d. J., auf dem Rathaus in Hochstetten die Ausübung der Gemeindejagd auf weitere 6 Jahre. Der Jagdbezirk umfaßt die ganze Gemarkung. R. 826

Als Steigerer werden nur Personen zugelassen, welche im Besitz einer Jagdkarte sind oder durch Zeugnisse nachweisen können, daß der Ausstellung einer Jagdkarte keine Bedenken entgegenstehen.

Der Pachtvertrag liegt auf dem Rathaus offen und kann jeden Vormittag von 8 bis 12 Uhr Einsicht genommen werden, auch ist man zu jeder weiteren Auskunft gerne bereit.

Hochstetten, 27. Sept. 1929.  
Der Gemeinderat:  
Rees, Bürgermeister.

**Schichtholz- u. Stangenversteigerung**

Das Forstamt Herrenwies in Forbach (Baden) versteigert am Dienstag, den 8. Oktober 1929, nachmittags 1 Uhr, im Gasthaus zum „Auerhahn“ in Herrenwies: 260 Ster Buchenholz und -sprügel; 1520 Ster Nadelstämme; 300 Ster Nadelstämme; 111 Ster Papierholz; 600 Ster Bauhölzer u. 1400

Stück Hopfenstangen. Das Holz zeigt vor: Förster Merkel und Forstamtwärter Willig in Herrenwies, Förster Kaufnecht u. Herzog in Hundsbach u. Förster Wittmann in Ebersbronn. R. 593

Forbach, den 28. Sept. 1929

**Freihändiger Nadelstammholzverkauf**

Forstamt Kirchzarten, Freitag, den 11. Oktober, 1929, vormittags 11 Uhr: 3100 im Nadelstammholz (meist Fichten). Außerdem wegen Zahlungsunfähigkeit des ersten Käufers 578 im Nadelstammholz. Losauszüge durch das Forstamt. R. 592

R. 599. Offenburg. An Stelle des verstorbenen Konkursverwalters, Rechtsanwalt Kornmaier in Offenburg, wird Diplombauingenieur Wilhelm Dugger in Offenburg zum Konkursverwalter über das Vermögen des Karl Spießberger, Schneiderei u. Installationsgeschäft in Offenburg, Wähler Straße Nr. 25, ernannt.

Offenburg, den 24. September 1929.  
Der Urkundsbeamte der Geschäftsstelle des Bad. Amtsgerichts I.

Für Karlsruhe u. Umgebung wird gewandter, fertiger

**Beretreter**

mit nachweislich erfl. Beziehungen gegen Fixum und Spesen gesucht. 830

Concordia, Lebensversicherungsamt A.G., Böln a. Rh. Gesl. Offerten an die Generalagentur Baden-Baden, Werderstraße 30 erbeten.

**Kuber, Frietsch & Cie. \* Ottenhöfen**

Granitwerke in Seebach (Achtal)  
Halbmeil (Kinzigtal) 344

**Groß- u. Kleinpflaster, Granit-schotter, Betonkies Sand usw.**

Telephon Kappelrodeck Nr. 207

Neu und gepolte  
**Pianos**  
In jeder Preislage, von billigen Leierklavieren bis zum kostbaren Flügel.  
**Ludwig Schweisgut**  
Karlsruhe i. B., Erbprinzenstr. 4 beim Rondellplatz.



**Badisches Landestheater**

Mittwoch, 2. Oktober

\* G. 2. Th.-Gem. 801—1000

**Qjubotschtsas Hochzeit**

Komödie von Tolstoi

Regie: v. d. Trend

Mitwirkende:

Ermardt, Frauendorfer, Genter, Quaiser, Schreiner, Brand, Dahlen, Schmede, Graf, Herz, Hiel, Höder, Just, Kühne, Mehner, Müller, Krüger, Schneider, Hebeisen, Mangel

Anfang 20 Ende 22 1/2  
Preise A (0,70—5,00 RM)

**Meßkircher**  
**Geld-Lotterie**  
Ziehung sicher 18. u. 19. X.  
Alle Gewinne ohne Abzug  
**RM. 12500**  
Höchstgewinn a 1 Doppellos  
**RM. 8000**  
Los 50 Rpf., Doppell. 1 RM.  
Parti und Liste 30 Rpf.  
**Stürmer, Mannheim**  
07, 11  
Postch. 17043 Karlsruhe  
**u. a. Verkaufsstellen**