

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1930

16.5.1930 (No. 114)

Ergebnisse:
Karl-Friedrich-
Straße Nr. 14
Telefon Nr. 653
und 954
Postfach Nr. 2515

Karlsruher Zeitung

Badischer Staatsanzeiger

Verantwortlich
für den
redaktionellen
Teil
und den
Staatsanzeiger:
Herausgeber:
E. Amend,
Karlsruhe

Abonnementpreis: Monatlich 2,25 RM. einjährig 24 RM., halbjährig 12 RM. — Einzelnummer 10 Pf., Samstags 15 Pf. — Anzeigengebühr: 14 Pf. für 1 mm Höhe und ein Siebentel Breite. Größere und Sonderanzeigen nach Vereinbarung. Anzeigen, die auf Verlangen von Kunden zur Verfügung gestellt werden, werden nicht zurückerstattet. Die Redaktion ist nicht für die Richtigkeit der Angaben in den Anzeigen verantwortlich. — Für telefonische Abrechnung von Anzeigen wird keine Gebühr erhoben. — Beilagen zur Karlsruher Zeitung, Badischer Staatsanzeiger, Zentralhandelsregister für Baden, Badischer Zentralanzeiger für Beamte, Wissenschaft und Bildung, Badische Kultur und Geschichte, Badische Wirtschaftsblätter, amtliche Berichte über die Verhandlungen des Badischen Landtags.

Die Neckarkanalisation

Tagung des Süddeutschen Kanalvereins

In Stuttgart fand unter dem Vorsitz von Geh. Rat Dr. Erdmann (Heilbronn) im großen Sitzungssaal des Rathauses bei großer Beteiligung aus Württemberg und Baden die diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung des Süddeutschen Kanalvereins statt.

Aus dem Jahresbericht ist zu entnehmen: Von den zu Beginn des Jahres 1929 im Bau befindlichen Neckarbauwerken konnten fertiggestellt und dem Betrieb übergeben werden: Oberfließung im Mai 1929, und Heidelberg sowie Horkheim im Juli 1929. Von den umfangreichen Bauarbeiten an den Staustufen Cannstatt und Münster wurden die dortige Wehranlage, das neue Wehrwehr, das Kraftwerk, sowie zwei große Straßenbrücken über den neuen Neckar in der Hauptsache fertiggestellt. Die gesamten Anlagen werden noch im Sommer d. J. dem Betrieb übergeben. Auch die beiden Neckarstufen an Heidelberg und Cannstatt wurden in diesem Jahr in Betrieb genommen. Dank der Verbindung mit dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk, mit dem bekanntlich ein Energieabnahmevertrag besteht, ist es der Neckar-W.G. gelungen, in den letzten Tagen eine Auslandsanleihe über 7 Millionen Mk. zu erlangen unter günstigen Bedingungen abzuschließen. Diese Mittel sind teilweise bestimmt für die Fertigstellung der Kraftwerke an den beiden im Bau befindlichen Staustufen Neckarstufen und Neckarstufen. Mit dem verbleibenden Betrag und dem vertragsmäßigen Darlehen von Reich und Ländern sind auch die Mittel vorhanden für den Bau weiterer Staustufen oberhalb Heidelberg, Hirsborn und Neudorf. Auch die Mittel für den Ausbau der drei letzten Staustufen Neckarstufen, Hochhausen und Gundelsheim können beschafft werden. Damit eröffnet sich die erfreuliche Aussicht, daß bis Heilbronn nicht nur keine Verzögerung im Fortgang der Bauarbeiten mehr zu befürchten ist, sondern daß sogar mit einer Vervollständigung der gesamten Strecke schon bis zum Ende des Jahres 1935 gerechnet werden kann.

Die Aufgaben des Süddeutschen Kanalvereins haben sich aber nie allein in der Förderung erschöpft, den Neckar von Mannheim bis Balingen zu großschiffahrtstraßen auszubauen. Das Ziel ist Eingliederung dieses Teilstückes in die großen süddeutschen-schweizerischen Binnenschiffahrtspläne, d. h. Verbindung des Rheins über den Neckar zur Donau, Anschluß der Donau zum Bodensee und Oberrhein, sowie Förderung der Bestrebungen des Verbands obere Donau zum Rhein, sowie Förderung der Bestrebungen zu einer leistungsfähigen Großschiffahrtstraßen. Für dieses Wasserstraßengesetz sind die Projektionsarbeiten im großen und ganzen heute beendet, bis auf die Safen- und Anschließfrage der erwähnten Strecken im Raum der Städte Ulm-Neu-Ulm. Damit haben die technischen Projektionsarbeiten bis auf weiteres ihren Abschluß gefunden.

In einer Entschließung wurde mit Genugtuung von dem programmatischen Arbeitsverlauf am Neckarfanal und den erfolgreichen Anleiheverhandlungen Kenntnis genommen.

Mittleuropäischer Binnenschiffahrtstag

Zur Tagung des Mittleuropäischen Binnenschiffahrtsverbandes, deren Vorsitz der württembergische Staatspräsident Dr. Voss übernommen hat, haben sich rund 500 Vertreter der Binnenschiffahrt, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung aus den Verbandsstaaten wie aus den befreundeten Nachbarstaaten eingefunden, darunter die Vertreter der Reichs- und Landesregierungen. Das erste Thema, das nach den Begrüßungsansprachen zur Erörterung stand, galt der Geschichte und Zukunft der Binnenschiffahrt auf dem Gebiet des Reiches. Als erster Referent sprach Geh. Legationsrat Prof. Dr. Boppel (Wien).

Der Verband ist hervorgegangen aus dem 1896 gegründeten Deutsch-Osterreich-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt, der in der Vorkriegszeit eine außerordentliche Tätigkeit für die Förderung der mittleuropäischen Verkehrsverhältnisse entfaltet hatte. Auf Grund einer Umfrage im Jahre 1925 wurde der Verband wieder neu ins Leben gerufen. Damals ergab eine Umfrage des Verwaltungsrats beim Zentralverein der deutschen Binnenschiffahrt, daß das Interesse an den Arbeiten des Verbandes in den Verbandsstaaten, auch in denen, die durch den Krieg ihre führende Stellung in der Binnenschiffahrt verloren haben, nicht erkaltet war. Als neuer Verbandsstaat kam in der Zwischenzeit die Tschechoslowakei hinzu.

Der Stimm der Entwicklung mittleuropäischer Verkehrs drängt nach Osten, und so ist es nicht verwunderlich, daß der Mittleuropäische Binnenschiffahrtsverband als ersten und Hauptpunkt seines Programms die Förderung der Binnenschiffahrtsverbindungen von Westen nach Osten, vom Rhein nach der Donau so dringlich bearbeitet, d. h. also die Fertigstellung der seit der Nachkriegszeit im Bau befindlichen Schiffbauwerke von Neckar und Main für 1200-Tonnenschiffe nachhaltig unterstützt. Natürlich gehört zum Aufgabenbereich des Verbandes auch die Leistungssteigerung und der Ausbau der bestehenden und bewährten Schiffahrtswege, insbesondere aber auch die Wahrung der Binnenschiffahrtsbelange der Reichsbahn gegenüber.

Der Gesetzentwurf über die Aufwertungshypotheken. Der Entwurf eines Gesetzes über die Fälligkeit und Verzinsung der Aufwertungshypotheken ist vom Reichswirtschaftsrat verabschiedet und dem Reichsrat unter dem Reichswirtschaftsrat zugeleitet worden. Der Entwurf wird im Reichsanzeiger veröffentlicht werden.

Letzte Nachrichten

Räumung und Saarfrage

Unterredung Curtius und Briand

BR. Paris, 16. Mai (Tel.). Die gestrige Aussprache zwischen den Außenministern Curtius und Briand in Genf bezog sich auf technische Fragen, die mit der bevorstehenden Rheinlandräumung zusammenhängen. Über die Flughafenanlagen, deren Zerstörung von einigen französischen Befehlshabern mit dem formalen Hinweis auf Bestimmungen des Versailler Vertrages gefordert wird, sollen die Verhandlungen in Paris zwischen Vostschaffner von Godesch und der französischen Regierung weitergeführt werden. Auch über die Saarfrage wurde gesprochen.

„Petit Parisien“ meldet dazu: Daß wieder von der Rheinlandräumung die Rede gewesen ist, braucht niemand zu überraschen. Der Zeitpunkt ist ja seit langem festgesetzt. Er kann nicht wieder in Frage gestellt werden. Es handelt sich nun um die Modalitäten der Ausführung. In dieser Hinsicht sind sämtliche Maßnahmen getroffen worden, damit die letzten Kruppen des Rheins am dem gewünschten Tage verlassen können. Briand hat Dr. Curtius, der selbst nicht ungehalten sein wird, wenn zufälligerweise hier und da Nachzügler vorhanden sein sollten, zweifellos hierfür die Versicherung gegeben.

Ebenso wird man sich nicht darüber wundern können, daß Dr. Curtius den Wunsch geäußert hat, die Regelung der Saarfrage möglichst beschleunigt zu sehen, damit die vor der Völkerversammlung im September beendete Selbstverständlich hat Briand Dr. Curtius in diesem Punkte keine gleiche Versicherung geben können. Es ist Sache der Deutschen, die der fordernde Teil sind, den französischen Delegierten hinreichend vorteilhafte Vorschläge zu machen, die uns veranlassen könnten, unbedenklich ein Mandat auszugeben, das wir auf Grund des Friedensvertrages bis zum Jahre 1935 behalten können. Hier handelt es sich um eine prinzipielle Frage, über die Briand nicht mit uns verhandeln lassen konnte, und er hat auch tatsächlich seine Ablehnung entschlossen eingehalten. Unregelmäßig will der Sonderberichterstatter des „Matin“ von ziemlich befriedigenden Nachrichten über die Saarverhandlungen berichten können, die in Genf getroffen seien.

Verjüngung und Ruhegehalt

Aus dem Haushaltsauschuss des Reichstags

BR. Berlin, 16. Mai (Tel.). Der Haushaltsauschuss des Reichstages behandelte heute den Etat für Verjüngung und Ruhegehalt.

Abg. Lauerz (D. Natl.) führte aus, der Haushalt weist gegenüber dem Vorjahr einen Minderbetrag von 17,1 Millionen auf. Praktisch fällt das kaum ins Gewicht, da das noch nicht 1 Proz. bedeutet. Eine Übertragung liegt nicht darin. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben den Beweis erbracht, daß, obwohl der Krieg nun schon seit 12 Jahren beendet ist, die Gesamtkosten für die Verjüngung der Kriegsober in absehbarer Zeit keine wesentlichen Verringerungen erfahren werden. Gegenwärtig rechnet man mit 840 000 Verjüngungsberechtigten. Während des Jahres 1928 bis 1929 betrug der Zugang 46 302 Beschäftigte. Dieses starke Anwachsen hatte seine besondere Ursache, die darin bestand, daß die früher abgeforderten Beschäftigten mit einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um 20 Proz. auch ohne nachweisbare Verschlimmerung ihres Leidens wieder eine Rente erhalten können, wenn die Minderung der Erwerbsfähigkeit jetzt 25 Proz. beträgt. Die Folge dieser Bestimmungen war, daß von dem seinerzeit abgefundenen 500 000 Beschäftigten allein 121 148 derartige Anträge gestellt wurden, von denen voraussichtlich 23 500 wieder zu Rentenbezug führen werden. Bei den Spruchbehörden der Reichsregierung liegen 108 292, beim Reichsversicherungsamt 35 881 unerledigte Sachen vor.

Bei den Verjüngungsgebühren für die neue Wehrmacht ist seit 1926 eine Zunahme von 65 Proz. festzustellen. Die Hauptursachen liegen in der Zunahme der Pensionäre, in der Hauptzahl bei den Offizieren, die bereits nach 25jähriger Dienstzeit auscheiden mußten, und zwar im besten Mannesalter, d. h. Ende der 40er oder Anfang der 50er Jahre. Abg. Lude (Wpt.) war als Minderheitsführer der Meinung, daß für die Reichswehrangehörigen, die nach 12 Jahren Dienstdauer die Reichswehr verlassen müssen und deshalb noch im besten Mannesalter stehen, mehr gesorgt werden müsse.

Der Reichsanteil am Reingewinn der Reichsbank

Der Reichsrat beschäftigte sich am Donnerstag mit einer Änderung des Bankgesetzes, durch die die Verteilung des Reingewinnes der Reichsbank zwischen dem Reservefonds, dem Reich und den Anteilseignern neu geregelt wird. Bisher erhielten bei einem Grundkapital von 122,8 Millionen Reichsmark, zum Beispiel bei einem Reingewinn der Reichsbank von 70 Millionen dem Reservefonds 14 Millionen, das Reich 23,1 Millionen und die Anteilseigner 32,9 Millionen. Nach dem neuen Schema wird der Anteil des Reservefonds auf 7, der Anteil des Reiches auf 42,2 Millionen erhöht und der Anteil der Anteilseigner auf 30,8 Millionen vermindert (bei Erhöhung des Grundkapitals auf 153,5 Millionen). Für die Verfüzung der Rechte der Anteilseigner sollen diese durch ein Gratisbezugsrecht auf Goldkontributionsaktien und eines neuen Reichsbankanteils entschädigt werden.

Die Pariser Postbeamten und Angestellten Moskauer Richtung beschließen die sofortige Bildung von Kampfkomitees zur Durchsetzung ihrer Lohn- und Gehaltsforderungen und zur schnellsten Vorbereitung eines 24stündigen Generalstreiks.

Wirtschaftliche Umschau

Die österreichisch-ungarischen Vorkriegsanleihen — Nationalisierung in der Waggonindustrie — Zusammenfassung der Ahrenindustrie

Seit Ende März tagt in Paris mit Rausen die Konferenz zur endgültigen Regelung der österreichisch-ungarischen Vorkriegsschulden, die zunächst in Unterabschnitten die verschiedenen komplizierten Fragen behandelte. Das Ergebnis, an dem gerade Deutschland wegen des großen Besitzes an derartigen Papieren sehr interessiert ist, ist bisher durchaus unbefriedigend. U. a. würde für die Papierrenten — nach den bisher abgelehnten Vorschlägen der Gläubiger — kaum ein höherer Barwert als 3 Proz. herauskommen. Besonders bedenklich ist es, daß man deutsche Vorkriegsschulden österreichisch-ungarischer Schatzanweisungen durch eine längere Tilgungsdauer noch ungünstiger stellen will als andere Auslandsgläubiger. Nachdem am letzten Samstag die Vollkonferenz sich mit den Ausschlußbeschließen beschäftigt hat, sollen bis zur kommenden Woche die Nachfolgestaaten, von denen sich besonders Ungarn und Rumänien als zahlungsunwillig gebärden, ihre Angebote aufs neue präzisieren. Zum Teil ist das unbefriedigende Ergebnis auf die nicht immer einheitliche Haltung der Gläubigerländer zurückzuführen, wenn auch in letzter Zeit aus England und Frankreich recht eindringliche Mahnungen an die Schuldner kamen. So führte das bekannte englische Finanzblatt „Financial Times“ aus, daß die Nachfolgestaaten der alten Monarchie, deren wirtschaftlichen Lage in den letzten Jahren sich wesentlich gebessert habe, ihren Bemühungen, neue Auslandskredite zu bekommen (das gilt gegenwärtig für Serbien und Ungarn), durch nichts besser nachdrücklicher versehen könnten, als wenn sie sich zu einer fairen Regelung der Vorkriegsschulden verstehen würden. Der Pariser „Temps“ brachte im Zusammenhang damit dieser Tage sogar eine an die französischen Zeichner gerichtete Warnung vor dem Kauf ausländischer Anleihen. Die „Frankf. Ztg.“ verlangt von den Vertretern der deutschen Schutzvereine, daß sie es gegebenenfalls lieber zu einem Abbruch der Verhandlungen kommen lassen sollen als zu einer Annahme der jetzt zur Debatte stehenden außerordentlich ungünstigen Vorschläge.

In der deutschen Waggonindustrie ist unter Mitwirkung der Reichsbahn eine nahezu reiflose Kartellierung von 29 Firmen zustande gekommen, und es ist weiterhin mit Zusammenschlüssen und Stilllegungen zu rechnen. 13 dieser Firmen haben sich zu drei großen Konzernen zusammengefunden: Westwaggon (Ber. Westdeutsche Waggonfabriken AG. in Köln), Ostwaggon (Winkel-Hoffmann-Busch-Werke, Berlin und Breslau), und der mitteldeutsche Konzern (Drenstein & Koppel AG.). Die drei Konzerne haben zusammen bereits heute eine Reichsbahnquote von rund 56 Proz., d. h. die absolute Majorität im Kartell.

Am weitesten fortgeschritten ist die Klärung im westlichen Deutschland, wo nun Westwaggon gegen Hergabe seines nur 25 Proz. betragenden Besitzes an Schöndorff-Aktien und gegen eine Barzahlung die Majorität der Heidelberger Waggonfabrik Fuchs von Ostwaggon übernahm. Ostwaggon wird ferner sein Werk in Köln, Gerbrandt und Westwaggon sein Düsseldorf-Werk Weyer stilllegen. Das Heidelberger Werk soll vorerst als selbstständiges Unternehmen in der bisherigen Form weitergeführt werden, und zwar in enger Zusammenarbeit mit dem Mainzer Werk von Westwaggon (Gebr. Castell). Die Nationalisierung innerhalb dieser beiden Werke ist derart gedacht, daß sie, je nach ihren Einrichtungen, bestimmte Teile herstellen sollen. Der Westdeutsche Waggonkonzern ist zunächst aus drei Betrieben entstanden (Van der Zypen & Charlier G. m. b. H., Köln-Deutz, Düsseldorf-Eisenbahnbedarf AG., vorm. Carl Weyer & Co., und Killing & Sohn in Hagen). Dazu kamen am 1. Juli 1928 Castell in Mainz und nun Fuchs in Heidelberg.

Fuchs in Heidelberg war bekanntlich seinerzeit von Gebr. Schöndorff in Düsseldorf unter erheblichen Opfern saniert worden und gelangte mit Schöndorff, dessen Aktienmajorität von Ostwaggon übernommen worden war, an diesen Konzern. Ostwaggon hat sich nun mit Westwaggon auf ein Produktionsabkommen geeinigt, das die Gebiete westlich des Rheins an Ostwaggon abtritt, außerdem aber auch Fuchs in Heidelberg. Dabei sei daran erinnert, daß Westwaggon seinerzeit seine 25prozentige Sperrminorität bei Schöndorff dazu benützte, die ge-

