



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 142 (1931)

39 (24.1.1931) Mittagsblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-356443](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-356443)

Neue Mannheimer Zeitung

Einzelpreis 10 Pf.

Bezugspreise: Durch Träger frei Haus monatlich RM. 3.—, in unteren Gesellschaften abgeholt RM. 2.50, durch die Post RM. 3.—, einschließlich Zustellgebühr. — Wochenschriften: Waldhofstraße 6, Rosenaustraße 42, Schwelingerstraße 19/20, Meerfeldstraße 18, Hohe Friedländerstraße 4, Po. Hauptstraße 65, W. Pappert Straße 8, De. Vulkanstraße 1. — Erscheinungsweise wöchentlich 12 mal.

Mannheimer General-Anzeiger

Verlag, Redaktion und Hauptgeschäftsstelle: R. 1, 4-6. — Versprecher: Sammelnummer 249 51 Postfach-Konto: Karlsruher Nummer 175 90. — Telegramm-Adresse: Remazeit Mannheim

Anzeigenpreise: Im Anzeigenteil RM. — 40 die 80 mm breite Kolonnenzeile; im Restmetell RM. 2.— die 70 mm breite Zeile. Für im Voraus zu bezahlende Familien- u. Gelegenheits-Anzeigen besondere Preise. — Rabatt nach Tarif. — Für das Erscheinen von Anzeigen in bestimmten Ausgaben, an besonderen Plätzen und für telefonische Aufträge keine Gewähr. — Vertriebsort Mannheim.

Mittag-Ausgabe

Samstag, 24. Januar 1931

142. Jahrgang — Nr. 39

Polnische Nachgiebigkeit vor dem Rat

Saleski weigert sich jedoch, dem Aufständischenverband die Unterstützung durch die polnische Regierung zu entziehen

Energischer Druck Hendersons

Drahtung unseres eigenen Vertreters
= Genf, 24. Jan.

Die von dem Berichterstatter Hoshizawa unternommene Vermittlungsoption zur Lösung des deutsch-polnischen Konfliktes ist soweit gediehen, daß sich Polen mit folgenden drei Punkten einverstanden erklärte:

1. Feststellung der Verletzungen der Genfer Konvention durch Polen,
2. Billigung der Vorfälle in Oberschlesien durch die Warschauer Regierung,
3. Bereitwilligkeit, über die Befreiung der Schuldigen dem Rat in der Maingung einen Bericht vorzulegen.

Die Forderung, daß dem Aufständischen Verband die Unterstützung durch Regierungsbehörden entzogen werden müßte, bekämpfte Saleski mit großer Energie. Auf französischer Seite wird betont, daß Briand seinen Einfluß geltend macht, um die Lösung des Konfliktes zu beschleunigen. Die polnische Delegation zeigt große Nervosität. Einige ihrer Mitglieder behaupten, Polen sei isoliert. Die Entschädigung ist im polnischen Lager umso größer, da man nach dem Sturz des Kabinetts Steeg auf eine Vertagung spekuliert und sich halbhartig zeigt. Der Rückzug ist wahrscheinlich unter dem entscheidenden Druck Hendersons erreicht worden, der gestern vormittag mit Dr. Curtius und nachmittags mit Saleski eine Unterredung hatte.

Sauerweins Stimmungsmache

Drahtung unseres Pariser Vertreters
V Paris, 24. Januar.

Der deutsch-polnische Konflikt scheint am Donnerstagabend in eine etwas ruhigere Phase getreten zu sein, so berichtet der Außenminister des „Matin“, Sauerwein, seinem Blatte. Man rechnet in Genf damit, daß Außenminister Curtius trotz des Druckes, den die Redaktionspresse auf ihn ausübt, die Klugheit haben werde, nicht poppliger als der Papst und nicht deutlicher als die Deutschen Zusehens zu sein. Hoffentlich werde Curtius seine Forderungen mildern, so führt Sauerwein fort, und sie denen des deutschen Volkswundes angleichen. Niemand leugnet, daß in Oberschlesien sehr bedauerliche Taten begangen worden sind. Der Berichterstatter selbst erkennt dies an, aber die Mehrheit der Ratsmitglieder werde bestimmt nicht zugeben, daß die gerechte Regelung des Konfliktes sich unter dem Druck der deutschen Nationalsozialisten in eine Demütigung für Polen umwandelt.

Die Meinung der Engländer

Drahtung aus Londoner Vertreters
London, 24. Jan.

Die englischen Berichterstatter in Genf werden übereinstimmend, daß es zwischen Deutschland und Polen zu einer Verständigung über die deutschen Beschwerden kommen wird. Man glaubt, daß Polen in fast allen wesentlichen Punkten die Berechtigung der deutschen Klagen anerkennen wird und daß unter dem Druck der äußeren Ratsmitglieder eine Regelung zustande kommen wird, die für beide Teile annehmbar ist. Der „Daily Herald“ erklärt dazu, man rechne damit, daß der Völkerbundrat entweder heute oder am Montag in deutlichen Ausdrücken die Anschuldigungen gegen die deutschen Minderheiten in Oberschlesien beurteilen wird. Die Erklärungen, die die polnische Regierung bei diesem Anlaß in Genf gemacht habe, dürften, so meint das Blatt weiter, eine heilsame Wirkung ausüben. Auch in der Frage der internationalen Abrüstungskonferenz ist man hier der Auffassung, daß Deutschland einen Erfolg davongetragen hat, indem es die Befreiung des Datums erreichte.

* Berlins Einwohnerzahl. Die Bevölkerungszahl der Reichshauptstadt ist im vergangenen Jahr im Vergleich zu den Vorjahren leicht rückläufig gewesen. Der Jahresabschluss ergab nach Mitteilung des Statistischen Reichsamtes „nur“ 4,38 Millionen Einwohner, während Ende 1929 rund 4,400 000 Menschen mehr die Hauptstadt des Deutschen Reiches bewohnten.

Abrüstungskonferenz im Februar 1932

Der Vorsitzende soll erst später ernannt werden

Drahtung unseres eigenen Vertreters
= Genf, 24. Jan.

Der angekündigte Besuch Briands bei Curtius wird erst heute vormittag stattfinden, da der französische Außenminister sehr stark durch telefonische Verhandlungen in Ansporn genommen ist. Briand teilte uns mit: Er rechne mit der Berufung des Senators Laval zum Kabinettsbildner. Ueber den Eintritt Laval's äußerte sich Briand sehr positiv. Er selbst lehnte die Übernahme der Ministerpräsidentenstellung ab. „Ich bin nicht mehr in der Lage, die komplizierten innenpolitischen Auseinandersetzungen mitzumachen“, sagte er und: „Mein Aktionsfeld ist die Außenpolitik, die im Zeichen der internationalen Zusammenarbeit steht. Vielleicht werde ich noch der Generalsekretär des Panuropa-Ausschusses.“ Auf die Frage, wann er abreisen werde, erwiderte Briand:

„Es ist höchste Zeit. Ich komme mir vor wie ein Esel, der nach nicht für seine Bestattung georgt hat.“

Briand rechnet damit, spätestens Montag nach Paris zurückzukehren zu können. Er hatte während der geheimen Ratssitzung, die gestern nachmittags stattfand, eine Aussprache mit Dr. Curtius, in deren Verlauf der Reichsaussenminister bemerkte, es sei notwendig, die dem Rat vorliegenden Fragen zur Befriedigung aller Parteien zu lösen. Endlich ist auch die geheime Beratung über den

Enderkundungstermin und den Ort der internationalen Abrüstungskonferenz zum Abschluß gelangt. Die Konferenz wird unmittelbar nach der Jannartagung des Rats im Jahre 1932 am 2. Februar beginnen. Konferenzort wird Genf sein.

Doch ist beabsichtigt, einige Kommissionen nach Lausanne und Luchin zu verlegen, da die Unterbringung des gesamten Konferenzapparates in Genf sehr großen Schwierigkeiten begegnen wird. Mit den technischen Vorbereitungen ist das Generalsekretariat und der Berichterstatter in der Abrüstungsfrage, das Ratsmitglied Ounonngs de Leon (Spanien) beauftragt worden. Von der Wahl des Vorsitzenden der Konferenz mußte Abstand genommen werden, da es, wie sich ein Ratsmitglied ausdrückte, zu einem wahren Schacher gekommen wäre. Eine Kandidatur jagte die andere und der Rat konnte sich der Kampagne, die für und gegen die Kandidaturen betrieben wurde, nicht mehr erwehren. Um diesem Treiben ein Ende zu machen, wurde die Präsidentenwahl auf den Rat verschoben. Sie könnte aber auch erst im September geschehen. Die Vereinigten Staaten wollten den Präsidenten nicht stellen. Der französische Antrag, anstatt eines Vorsitzenden einen politischen Dreier-Ausschuß zu wählen und diesem Ausschuß die Durchführung der vorbereitenden Arbeiten anzuvertrauen, stieß auf den Widerstand einiger Ratsmitglieder, hauptsächlich des deutschen. Dr. Curtius machte auf die Gefahr eines solchen Verfahrens aufmerksam und betonte, daß die politischen Vorarbeiten von Regierung zu Regierung unternommen werden müßten.

Der deutsche Standpunkt legte sich durch. Die Wahl des Vorsitzenden wird einstimmig zu erfolgen haben. Es sei noch die Erklärung des Reichsaussenministers in der geheimen Sitzung erwähnt, dahingehend, daß in dem Rahmen der politischen Vorbereitung der Konferenz auch die Frage des Systems der künftigen Abrüstung gehört. Der durch die vorbereitende Abrüstungskommission ausgearbeitete Konventionstextentwurf bildet daher nicht die Grundlage für die Arbeiten der künftigen internationalen Abrüstungskonferenz. Demgemäß wird es möglich sein, von Regierung zu Regierung über alle Fragen zu verhandeln, ehe noch die Konferenz im nächsten Januar zusammentritt. Ueber den Ort der Konferenz fand natürlich ein längerer Meinungs-austausch statt, ehe man sich für Genf entschied. Dr. Curtius sprach sich gegen Wien aus mit dem Hinweis darauf, daß sich daraus eine Tendenz ergeben könnte, Völkerbundarbeiten nach Wien zu verlegen.

In der heutigen öffentlichen Ratssitzung wird zuerst der Berichterstatter über die Abrüstungsfrage, Ounonngs de Leon, die Beisitzer des Rats mitteilen, und daran werden sich Erklärungen des Vorsitzenden Henderson sowie der übrigen Ratsmitglieder über die Einberufung und Organisation der Konferenz anschließen.

Berühmungskabinett oder Auflösung?

Die französische Regierungskrise - Wer wird Steegs Nachfolger?

Drahtung unseres Pariser Vertreters
V Paris, 24. Jan.

Die üblich, ist der erste Tag der neuen Kabinettskrisis sehr ruhig verlaufen. Die Hauptarbeit lastet auf dem Staatspräsidenten Doumergue, der unerwünscht Parteiführer und Kommissionsvorsitzende der beiden Kammern im Ufse empfing. Daneben lenkte die ersten Fraktionsversammlungen, die zu der Krise Stellung nehmen, das Interesse auf sich. Jedermann ist sich der Schwierigkeiten der Kabinettsbildung bewußt. Die entscheidende Abstimmung vom Donnerstag hat gezeigt, daß ohne die kleine Gruppe der Kommunisten die Kammer in zwei gleiche Lager mit 90 gegen 90 Stimmen geteilt ist. Da man die elf Kommunisten und einige Autonomen aber nicht zum Schiedsrichter zwischen einem Rechts- und Linksblock machen möchte,

bleibt die Kammer vor dem Dilemma: Berühmungskabinett oder Auflösung.

Die Radikal-Sozialen, bei denen in erster Linie der Schlüssel für eine Lösung liegt, haben gestern erklärt, daß sie in Aristide Briand den Mann der Stunde erblickten. Obwohl starke Zweifel laut wurden, ob Briand außer der ungeheuren Arbeitslast, die ihm die Führung der auswärtigen Politik auferlegt, noch die Bürde eines Ministerpräsidentenpostens auf sich nehmen würde, ließ es am Freitag Abend, Briand würde ohne Verzögerung verlassen, um sich dem Präsidenten der Republik zur Verfügung zu stellen. Nach Briand erschienen die Senatoren Waridon und Laval als aussichtsreichste Kandidaten. Waridon gehört zwar einer Mittelgruppe des Senats an, hat sich aber durch die Teilnahme am Kabinetts Steeg weite Sympathien auf der Linken erworben. Der gleichen Richtung unter den Linksparteien erhebt sich Pierre Laval, für den sich gestern die Zentrumspartei der Kammer unter Führung von Franklin Bouillon aussprach. Es ist allerdings fraglich, ob die Radikal-

Sozialen beiden genügend Vertrauen entgegenbringen.

Sollte es Doumergue nicht gelingen, die Kabinettsbildung einem Mann zu übertragen, der in der Lage wäre, die breite Koalition nach Art der früheren Poincaré-Regierung zustande zu bringen, so müßte der

Beruf einer Zentrum- und Rechtskombination unter Ausschluß der Radikal-Sozialen

unternommen werden. Für eine solche Angelegenheit ist Laval, der Handelsminister des Laval-Kabinetts, der gegebene Mann. Laval ist sehr, für den in der nationalistischen Presse erhebliche Stimmung gemacht wird, wird nach den bisherigen Informationen eine etwaige Berufung ablehnen. Er soll sich für ein Ministerium der allgemeinen Vertriebung ausgesprochen, im übrigen aber den Wunsch geäußert haben, seine Handlungsfreiheit außerhalb der Regierung zu bewahren.

Privater Funkverkehr vom Flugzeug aus

Telegraphische Meldung

Berlin, 24. Jan.

Am 1. Februar wird eine bedeutsame, vom reisenden Publikum schon häufig gewünschte Neuerung in Luftverkehr in Kraft treten. Auf der Strecke Berlin-Dresden-Frag-Wien wird auf der ersten europäischen Luftverkehrslinie die Möglichkeit geschaffen, Privattelegramme im Flugpost zu versenden.

In den auf dieser Strecke eingefachten Flugzeugen werden Telegrammformblätter der Deutschen Reichspost zum Ausgab kommen. Der Luftreisende, der während des Fluges einen Fernspruch absenden will, braucht nur den Telegrammblatt aufzusetzen und das Blatt dem vorn sitzenden Funker zu übergeben, der das Telegramm unverzüglich sendet.

Löbe über Parlamentsreform

Drahtbericht unseres Berliner Büros
Berlin, 24. Jan.

Herr Löbe fährt fort, der Öffentlichkeit Vorschläge für eine ordnungsmäßige Abwicklung der Debatten im Reichstag zu unterbreiten. Er befaßt sich heute in einem „Parlamentsreform“ überschriebenen Artikel des „Vorwärts“ vor allem mit den Vertrauens- und Mißtrauensvoten, mit denen, je länger, je mehr, besonders von den radikalen Parteien, ein hanebüchener Unfug getrieben worden ist, so hauptsächlich bei den „armsüßeren“ Anträgen, für die die Parteien, die sie einbrachten, gar nicht stimmen wollten. Herr Löbe stellt fest, daß nach Art. 54 der Reichsverfassung die klaren Mißtrauensvoten unter allen Umständen zuerst zur Abstimmung kommen müßten. Er regt dann an:

„Beunruhigt sich die Opposition mit der Ablehnung der Mißtrauensvoten nicht oder wünscht andere Teile des Tages eine Entscheidung über sogenannte positive Vertrauensvoten oder liegen überhaupt nur solche Anträge und keine Mißtrauensanträge vor, so begehmet die Regierung denjenigen Antrag unter mehreren, von dessen Annahme sie ihr weiteres Verbleiben im Amt abhängig macht oder verlangt Uebergang zur Tagesordnung. Der so bezeichnete Antrag kommt unter den Vertrauensanträgen zuerst zur Abstimmung.“

Das ist ein Verfahren, das in manchem dem in der französischen Kammer üblichen entsprechen würde. Der Reichstagspräsident geht dann noch auf die Interpellationen ein, die bei Kommunisten und Nationalsozialisten immer mehr mit heftigen Kritiken und beleidigenden Anwürfen auf die Regierung gewürzt sind. Da die bisherige Geschäftsordnung nur ungenügende Handhaben zur Verminderung solcher Zustände in Interpellationen gibt, werde auch hier eine neue Fassung der Geschäftsordnung erforderlich sein. Anfragen müssen sich eben auf Anfragen beschränken, Urteile, Kritiken und Meinungen dagegen gehören in die Reden, aber nicht in die Fragen.“

Der „Vorwärts“ geht im gleichen Zusammenhang auf die Besprechungen ein, die in der letzten Zeit zwischen Sozialdemokraten und Zentrum über die Sicherstellung der Arbeitsfähigkeit des Reichstags stattgefunden haben. Die Besprechungen sind, wie das sozialdemokratische Organ mitteilt, noch nicht zum Abschluß gelangt. In der Hauptsache wird beabsichtigt, bei unflätigen Ton der Debatten mit Beschimpfungen und gewalttätigen Störungen zu unterbinden. Ferner soll aber auch dem Mißbrauch, der verheerend mit der Immunität getrieben wird, gesteuert werden.

4,705 Millionen Arbeitslose in Deutschland

Meldung des Reichsbüros

Berlin, 24. Januar.

Nach dem Bericht der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung wurden Mitte Januar aus Mitteln der Arbeitslosenversicherung rund 2 300 000, aus der Arbeitslosenversicherung rund 700 000 Arbeitslose unterstützt. Gegenüber dem vorigen Stichtag bedeutet das eine Zunahme um rund 230 000 bzw. rund 62 000.

Unter den am 15. Januar bei den Arbeitsämtern verfügbaren Arbeitsuchenden befanden sich — nach Abzug der noch in Stellung, aber in Reichsarbeit Beschäftigten — rund 4 705 000 Arbeitslose. Zu ihnen gehören außer den Unterhaltungsempfängern noch die von der öffentlichen Fürsorge Betreuten (Wohlfahrtsverbandslose), ferner zahlreiche Arbeitslose, die am Stichtage die Wartegeld für die Arbeitslosenunterstützung durchzumachen hatten, aber auf Grund der starken Fluktuation des Marktes sich im Uebergang zwischen verschiedenen, zum Teil unterschiedlichen Beschäftigungen befanden.

Die Witterung machte in weitem Umfange die Einstellung der Außenarbeiten notwendig. Dem entspricht der starke Anstieg an Arbeitsuchenden aus dem Baugewerbe und aus den mit ihm zusammenhängenden Berufsgruppen und Rohstoffindustrien sowie die zunehmende Arbeitslosigkeit in der Landwirtschaft der Westkreise Schlefien, Brandenburg, Hessen und Sachsen.

KRAFTFAHRZEUG UND VERKEHR

Samstag, 24. Januar 1931

Beilage der Neuen Mannheimer Zeitung

142. Jahrgang / Nr. 39

Ist eine Auto-Kasko-Versicherung wertlos?

Die Polemik, die in letzter Zeit über den Wert der Auto-Kasko-Versicherung geführt wird, gibt Veranlassung, die Kraftfahrzeugbesitzer über den § 100 BGB, etwas näher zu unterrichten. Um sich über die Bedeutung dieses Paragraphen überhaupt ein Bild machen zu können, ist es erforderlich, sich erst einmal über den tatsächlichen Inhalt desselben zu orientieren. Der § 100 BGB lautet wörtlich:

Der Versicherer haftet nicht für einen Schaden, der von dem Versicherungsnehmer verursacht oder fahrlässig verursacht wird. Er hat jedoch den von dem Versicherungsnehmer durch eine fehlerhafte Führung des Schiffs (oder Kraftfahrzeugs) verursachten Schaden zu ersetzen, es sei denn, daß dem Versicherungsnehmer eine sonstige Haftungswahl zur Last fällt.

Sachlich ist hierzu zu bemerken, daß der § 100 BGB, an sich eine besondere praktische Bedeutung niemals hat, denn selbst der Fall wird aus der Formulierung schon, daß dieser Paragraph so gut wie nie in der Wirklichkeit treten dürfte, den der Wortlaut laut in sich, daß der Versicherer sich auf Grund dieses Paragraphen lediglich von solchen Schäden befreien kann, die durch Fahrlässigkeit bei der Instandhaltung des Kraftfahrzeuges herbeigeführt sind. Eine andere Auslegung des § 100 BGB, etwa wie in den in der Betrachtung in der letzten Beilage der NZZ angeführten Beispielen ist unrichtig und verfehlt gegen den Wortlaut. Nach der Darstellung des Herrn Dr. C. würde sich der Versicherer tatsächlich für jeden vorliegenden Schadenhaftigkeit von der Verpflichtung zur Leistung befreien können. Das ist aber nach Vorzweck nicht der Fall, denn wie es wörtlich im § 100 BGB lautet, haftet der Versicherer auch für solche Schäden, deren Ursachen in der fahrlässigen Führung des betr. Fahrzeuges zu suchen sind.

Um den Einwendungen der Zweifler weiter Rechnung zu tragen, seien gerade die Beispiele, die in den vorliegenden Artikeln besagt, des § 100 BGB, als irre Argumente verwendet worden, hier angeführt: Nebenbei des Vorsichtsprüfers, falsches Ueberholen, ungenügendes Einhalten, Fahren auf nassem Pflaster, auf vereisten Straßen usw., usw. — Das sind alles Beispiele, die dazu benutzt werden um dem Kraftfahrzeugbesitzer von dem § 100 BGB, eine völlig falsche Vorstellung zu geben. Tatsache aber ist, daß sich der Versicherer bezügliche Kraftfahrzeugen (weshalb Kraftfahrer unterlassen diese oder ähnliche nicht) niemals zum Ersatz nehmen wird und kann, einen dadurch entstandenen Schaden abzulehnen.

Gasöl oder Benzin?

Wir werden uns Aufnahme nachstehender Ausführungen geben:

Die jüngsten Fortschritte im Bau von Fahrzeug-Dieselmotoren und die damit verbundene Vereinfachung der Betriebskosten sind für die Kraftfahrwirtschaft inzwischen von schwerwiegender Bedeutung geworden.

Abgesehen von rein technischen Vorzügen gegenüber Benzinbetrieb — größerer Fahrbereich, besseres Durchziehen, größere Verschleißung —, hat der Dieselmotor den großen wirtschaftlichen Vorteil, daß er an sich weniger Brennstoff verbraucht und daß Dieseldieselmotoren nur einen Bruchteil des Benzinverbrauches kosten. Weiter werden die Betriebskosten dadurch gesenkt, daß die Verschleißausgaben wegen der Gefahrlosigkeit des Gasöls erheblich gesenkt werden.

Die zur heutigen Vollkommenheit der Dieselmotoren waren erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden. Die Geschichte des Dieselmotors geht bis zum Jahre 1893 zurück. Im Februar des genannten Jahres hat das Werk Augsburg der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, weit voranschreitend und die wirtschaftliche Bedeutung der Dieselmotoren erkennend mit Rudolf Diesel einen Vertrag geschlossen, auf Grund dessen nach längeren Verhandlungen der erste Motor geschlossen wurde. Dieser Motor wurde im Jahre 1897 unter der Leitung von Prof. Schröder, Lechn, hochste Klänge, offiziellen Versuchen unterworfen; schon damals wurde festgestellt, daß der neue Motor den besten Wirkungsgrad aller bekannten Dieselmotoren hatte.

Man geht es, aus der betriebsfähigen Maschine eine marktfähige, d. h. eine im praktischen Betrieb auch unter der Bedingung von Nichtschleusen sicher arbeitende Kraftmaschine zu entwickeln. Das Werk Augsburg der M. A. N. hat das unumkehrbare Verdienst, ohne fremde Hilfe mit großen Opfern an Zeit und Geld diese Leistung vollbracht zu haben. Bis jetzt sind etwa 10 Millionen PS an Dieselmotoren bei Mannesmann-Rosin geliefert und bestellt.

Neben vielen anderen Tugenden, insbesondere tauschenden Hochleistungsleistungen leichter Bauart, hat die M. A. N. auch den Fahrzeugtrieb entwickelt, wobei ihr ihre über Jahrzehnte Erfahrungen auf dem ganzen Gebiet des Dieselmotorenbaues sehr zu Nutzen kamen und in ihrem Fahrzeugtrieb verwertet und verfeinert wurden. Der neue 100-PS-M. A. N.-Fahrzeugtrieb hat einen außergewöhnlich niedrigen Brennstoffverbrauch, ist von hoher Betriebssicherheit und kann jeden Augenblick ein- und ausgefahren, selbst in kaltem Zustand, angeschlossen werden. Seine Bohrung beträgt 120 mm, sein Hub 180 mm und er leistet bei 1200/1400 Umdreh. min. 90/100 PS. Mit dem neuen Dieselmotor können enorme Leistungen erzielt werden, wie ein kleines Beispiel aus der Praxis folgendes beweist. Ein M. A. N.-10-20-Pferde mit dem neuen 100-PS-M. A. N.-6-Zylinder-Dieselmotor verbraucht auf 100 km, 42 Liter Öl für 5,45 A. Bei Benzinbetrieb müßten 23,40 A ausgegeben werden.

Revolution der Streckenmarkierung

Deutschland bekommt die besten Wegweiser

In den letzten Tagen fand in Berlin eine Tagung des ADAC-Präsidiums statt. Bei dieser Gelegenheit wurden die notwendigen und durch ihr ausgezeichnetes Wegweiser-System alle bisherigen Wegweiser-Systeme übertragenden Kompass-Wegweiser vorgestellt. Durch diese Vorführung und durch Entwürfen bekannter Sachverständiger von der Gütte und Beschränkung des neuen Kompass-Wegweisers absichtlich wird der ADAC, die notwendigen Schritte unternommen, um die Kompass-Wegweiser für Deutschland einzuführen. Diese deutsche Einführung in ihrer Ausgestaltung auf der Berliner Vollversammlung 1930 vorüber und dort, insbesondere dem Auto- und Motorrad-Fahrer spielend leicht aus jeder beliebigen Gegend in der Kompass-Wegweiser aufgestellt sind, auf Haupt-Strahlen und Neben-Strahlen, die ihn zu seinem Ziele führen, anzuordnen.

Es ist zunächst beabsichtigt, neun verschiedene Farben für die einzelnen Richtungen des Kompass-Wegweisers zu wählen. So sollen z. B. alle Richtungsschilder Richtung Berlin rot-weiß gehalten werden, gleich ob die Straßen nach Berlin im Rheinland oder bei München, in Österreich oder in der Nordmark beginnen. Alle Straßenzeichen nach München haben diesen Grund mit weißer Schrift. Alle Richtungsschilder nach Freiburg-Weißenhof grün Grund mit weißer Schrift. Alle Richtungsschilder nach Breslau sind blau, die nach Hamburg gelb, die nach Köln-Köln weiß mit schwarzen Umrahmungen usw. Dieses System wird nicht nur dem deutschen Kraftfahrer das Wegfinden wesentlich erleichtern, sondern auch den Ausländer alle von ihm gewünschten Strecken durch Deutschland leicht finden lassen. Der Kraftfahrer ist durch die Kompass-Wegweiser nicht mehr gezwungen, an Wegkreuzungen zu halten oder den Wagen rückwärts zu legen und bei Dunkelheit die Richtungsschilder abzulesen, sondern auch bei Dunkelheit erkennbare Farben weist ihm ohne weiteres die Strecke.

Die alljährliche Verkehrsdiakonie, hat auf Straße und Verkehr zu achten, die bisher üblichen Wegweiser-Schilder ablesen zu müssen, wird durch das Farb-System der Kompass-Wegweiser vermeiden. Wer z. B. in Braunschweig seine Fahrt beginnt, wird durch die neuen Wegweiser schon aus dem Innern der Stadt heraus auf die gelbe Route nach Hamburg oder auf die rot-weiße nach Berlin, auf die braune nach Breslau, die blaue nach München oder grüne nach Basel geleitet werden. Wo eine Straße in ihrem Anfangslauf nach verschiedenen Richtungen führt, wie z. B. die Straße ab Braunschweig nach Magdeburg wird sowohl das rote Rich-

tungsschild nach Berlin wie auch das braune nach Breslau zeigen, und entgegengelegt das weiß-schwarze nach Hagen-Köln, weiß-rot ins Industrie-Gebiet und hell-orange mit schwarz nach Dortmund-Münster.

Es sind nur verschiedene Farben gewählt worden, die nach Einführung der neuen Wegweiser bald

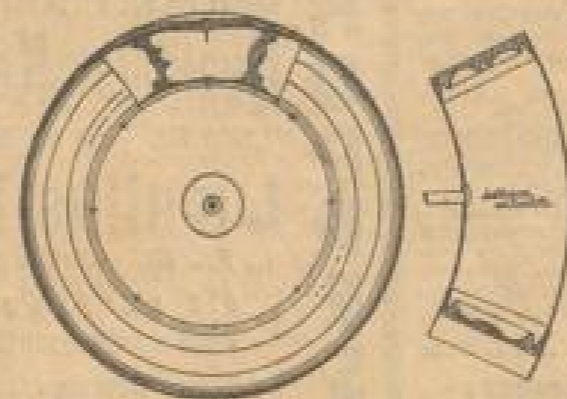


jedem Kraftfahrer bekannt sein werden. Bei Haupt-Strahlen wird die Schriftfarbe umrahmt sein, bei Hauptverkehrs-Strahlen der Straßen-Planpunkt unterstreichen. Ortsnamen auf Neben-Strahlen erhalten keine Umrahmung oder Unterstreichungen. Im Stadt- und Stadtteil-Strahlen z. B. sind die Kompass-Wegweiser bereits zur Ausführung gelangt und haben sich dort ausgezeichnet bewährt. Beauftragte des ADAC, verhandelt z. B. mit Reichs- und Landes-Verwaltungen, um diese neuen Wegweiser der Welt für Deutschland einzuführen.

Der Heßsche unfallverhütende Luftschlauch

Reifenpannen ihres Gefahrenmomentes beraubt

Bereits im November vorigen Jahres wiesen wir an anderer Stelle der NZZ, auf die Erfindung des Mannheimer Erfinders Carl Heß hin. Ein unfallverhütender Luftschlauch ist. Heute sind wir in der Lage, unseren Lesern die bedeutende Erfindung im Bild vorzuführen, so daß sie sich selbst eine genaue Vorstellung davon machen können. Der Heß-Verfahrensluftschlauch ist in 2 voneinander unabhängige Kammern geteilt, die jeweils mittels einer Luftverteilerdose bei der Montage zusammen aufgetrieben werden können. An und für sich ist der Gedanke nicht neu, es gibt in



Der unfallverhütende Kammer-Luftschlauch DRP. Rechts: Luftkammer mit Manschette

Deutschland allein ca. 40 Patente, die auf dieser Idee basieren, aber keines dieser Patente hat sich in der Praxis bis jetzt bewährt. Neu ist bei der Erfindung Heß die Ausbildung der Kammernwände, die bei vorkommenden Reifenpannen sich in sich selbst zusammendrücken und so heiß genug werden, die Lecke zu tragen. Es hat sich gezeigt, daß die Lecke bei einer leeren Kammer beim vollbelasteten Motorrad sich höchstens 6-8 mm eindringen kann. Beim Auto wird die Lecke unter den gleichen Bedingungen ca. 10-12 mm nachgeben. Es wurde bei den Vorführungen gezeigt, daß der Fahrer mit 2 leeren nebeneinanderliegenden Kammern selbst im 70-Kilometer-Tempo das Motorrad noch freihändig fahren konnte. Dies er-

läßt sich daraus, daß bei diesem Tempo eine leere Kammer in 1 Sekunde ca. 5 mal den Boden berührt und außerdem die Lecke durch die vollen 7 Kammern immer noch den ursprünglichen Radius hält, so daß an dem laufenden Fahrzeug noch nicht einmal ein Vibrieren feststellbar werden kann. Die Verunsicherungen mit dem Motorrad können als beendet angesehen werden. Bei den bisher gefahrenen ca. 800 Kilometer auf dem gewöhnlichen nicht ganz einwandfreien Landstraßen der hiesigen Gegend hat sich die Brandbarkeit des Heß-Verfahrensluftschlauches einwandfrei erwiesen. Die Fahrten wurden in der Art angeführt, daß die Einsätze in vollen Kammern, die Rücksitze mit 1 oder 2 leeren Kammern zurückgelegt wurde. Nach etwa 200 Kilometer fuhr letzte sich eines Tages, daß außer der gewollt leeren Kammer noch eine zweite Kammer leer war. Durch fuhrte man den Verlust auf ein nachlässiges Ventil zurück. Bei der Wiederholung des Versuches wurde eine Kontrolle des Schlauches vorgenommen, bei der sich herausstellte, daß die Kammer durch Eindringen eines Nagels verlegt worden war, so daß unwillkürlich während der letzten 100 Kilometerfahrt mit 2 und 1 leeren Kammern gefahren worden war, ohne daß sich irgend welche störenden Momente beim Lenken des Motorrads zeigten.

Der Luftschlauch wird gegenwärtig derselben Prüfung unterworfen. Das Resultat ist wie vorauszu sehen war, die Lecke ist selbst bei der Beanspruchung des Schlauches am Auto verhältnismäßig weit geringer, als beim Motorrad. Wenn diese letzten Prüfungen auch nur ein einziges mal positives Ergebnis zeigten, wenn sich an beiden Schlauchen bei weiteren Probefahrten keine Anzeichen zeigen, dann wäre es endlich gelungen, aus dem Kraftfahrzeugtrieb ein relativ großes Gefahrenmoment auszuschalten, denn 189 Todesfälle waren in Deutschland allein im letzten Jahre auf durch Reifenlecken hervorgerufenen Unglücksfälle zurückzuführen, ohne die Zahl, die nicht mehr kontrollierbar waren. Bewährt sich die Erfindung, so wird auch der Kraftfahrzeugtrieb ein relativ großes Gefahrenmoment sein. Wenn auch die letzten abschließenden Prüfungsberichte noch ausstehen, die bisherigen Resultate lassen schon die besten Hoffnungen auf diese neue Mannheimer Erfindung zu.

Auto-Spitzenverbände zur Neuordnung der Kraftfahrzeugsteuer

Die in der Vereinigung der Spitzenverbände der Kraftfahrwirtschaft zusammengefaßten Verbände haben in einer gemeinsamen Sitzung, in der von der Zeitschrift der Kraftfahrwirtschaft über die Besteuerung der Kraftfahrzeuge Kenntnis genommen wurde, eine Resolution beschlossen, die dem Reichstag, Reichsrat, den Reichsministerien sowie dem Reichswirtschaftsrat unterbreitet worden ist, in der es u. a. heißt: Die Bedeutung der Kraftfahrwirtschaft rückt in die Reihenfolge der Reichsregierung. Die Kraftfahrwirtschaft wendet sich mit Nachdruck dagegen, daß dem Kraftverkehr durch die letzten Maßnahmen der Reichsregierung (Betriebsstoffsteuern, Mineralölsteuern, Spiritussteuern, Spielsteuern, Verschärfung der Bestimmungen der Kraftfahrzeugverkehrsverordnung) volkswirtschaftlich schädliche Sonderlasten auferlegt werden. Die Reichsregierung geht in ihrer Desiderat über die Richtlinien der Reichswirtschaftsrates und seine Warnung vor den Folgen ungewöhnlicher Steuerbelastungen ohne Begründung hinweg.

Die Verbände der Kraftfahrwirtschaft haben ihre grundsätzliche Stellungnahme für die Neuordnung der Kraftfahrsteuer, Befassung dahin zusammen, daß die Besteuerung des Kraftverkehrs (Kauf-, und Verbrauchssteuern) in einem einheitlichen Rahmengesetz zusammengefaßt werden muß, damit der Charakter der Steuer und die Zweckmäßigkeit des Aufkommens sichergestellt wird. Ein solches Rahmengesetz würde alle Belastungen des Kraftverkehrs zusammenfassen. Die bisher als Finanzquelle erhobene Betriebsstoffabgabe sollte und die inländische Mineralölabgabe sollte müssen dementsprechend auf die Form einer Kraftfahrzeugsteuer zurückgeführt werden. Damit entfällt die Notwendigkeit der weiteren Erhebung des Zehntels, der seinerzeit unter ganz anderen Voraussetzungen eingeführt worden ist.

Die Zusammenfassung aller Belastungen des Kraftverkehrs erfordert den Verzicht auf die derzeitige Fortführung des Spiritusbeimischungs-zwanges. Der auf der Seite weniger Interessenten ersetzte Nutzen ist ein Bruchteil der aus der Durchführung des Kraftverkehrs entstehenden Belastung, die von der Reichsregierung für 1931 mit fast 40 Mill. A veranschlagt wird. Mit dieser Summe könnte z. B. der für die Wegeunterhaltung zur Verfügung stehende Betrag um mehr als ein Zehntel erhöht werden, um durch weitere Arbeitsbeschäftigungen freigesetzt werden würden. Der notwendigen Förderung des Kraftstoffbedarfes und mehr noch der Entwicklung eines heimischen Treibstoffes ist durch die Tätigkeit der Kraftfahrwirtschaft in dem z. B. vorerwähnter Umfang Rechnung schon getragen. Die Kraftfahrzeugsteuer sind bereit, sich für die Spiritusvermehrung selbst in höherem Umfang einzusetzen, falls der Spiritus zu annähernd gleichen Preisen wie Benzin zur Verfügung gestellt wird.

Die abnehmende Haltung der Reichsregierung in der Frage der Genehmigung von Sonderabgaben für die Benutzung von Autobahnen muß auch weiterhin beibehalten werden. Die Mittel, die für den Ausbau befristet werden können, müssen der dauernden Unterhaltung und dem Ausbau des bestehenden deutschen Straßennetzes dienen. Durch die bisherige Belastung des Kraftverkehrs und insbesondere die Verschärfung des Steuerdrucks für Kraftfahrzeuge wird dem heimischen Antriebs des Verkehrs (Eisenbahn-Kraftwagen) bereits Genüge getan.

Die Verbände der Kraftfahrwirtschaft sind der Auffassung, daß die Durchführung der Kraftfahrsteuer keine ausreichende Grundlage für eine Neuordnung des im Art. 103 Abs. 3, ablaufenden Gesetzes bietet. Sollte sich die Reichsregierung der Berechtigung der Kraftfahrwirtschaft für die Ausarbeitung eines vollständigen Vorschlages für die Neuordnung der Kraftfahrsteuer vorbehalten.

Ein neuer Kleinwagen

Bei einer süddeutschen Fabrik, die sich bisher mit dem Bau von Motorrädern abgab, wird z. B. ein neuer Kleinwagenentwurf gearbeitet, dessen Verkaufspreis bei etwa 1200 A liegen wird. Es handelt sich um ein leichtes Fahrzeug, das sich aber durch ein ausgezeichnetes Sitzvermögen auszeichnen soll. Im Konstrukt, ein Darmstädter Diplomingenieur, beabsichtigt, das Fahrzeug als Cycle Car auszubilden, um auf diese Weise seine Steuerfreiheit zu erreichen, da sich der Zolltarif des Motors innerhalb der steuerfreien Grenzen halten wird. Neben der üblichen Form des Fahrzeuges kann im Augenblick noch nichts gesagt werden, da sie von der Entscheidung der Behörden über den einzureichenden Antrag über die Klassifizierung des Cycle Car-Typs innerlich der Motorabteilung abhängt. Sobald die Entscheidung darüber vorliegt, werden wir über das neue Fahrzeug, das von den beteiligten Fachkreisen abgehandelt wird, nähere Einzelheiten berichten.

Verantwortlich: Carl Heß

