



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 1927

112 (8.3.1927) Abend-Ausgabe

[urn:nbn:de:bsz:mh40-232597](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-232597)

Die Arbeiten des Reichstags

Berlin, 8. März. (Von unserem Berliner Büro.) Der Reichstag nimmt nach zehntägiger Pause morgen seine Arbeit wieder auf. Im Plenum werden die Unterhaltungen zunächst wohl ohne sonderliche Emotionen fortgeführt, anders im Haushaltsausschuss, wo man nun an den Etat des Reichsfinanzministeriums kommt. Es ist anzunehmen, daß bei dieser Gelegenheit die Frage der Ufa-Subvention erörtert wird. Auch über den Molaga-Handel der Herren Dr. Birth und Haas wird nun wohl gesprochen werden müssen. Bisher sind diese Dinge bekanntlich immer mit leiser Hand hinter den Kulissen beglichen worden. Die sowjetrussischen Schwierigkeiten des Herrn Josef Birth sind ja nicht erst von heute oder gestern. Wir selber haben hier bei öfteren Vergeßlich auf sie hingewiesen. Im übrigen befinden sich in den gleichen Akten auch alle anderen Unternehmungen Deutscher in Rußland, einschließlich der Firma Krupp, weshalb es denn wohl auch nötig sein wird, beim Etat des Auswärtigen auf diese Seite unserer Außenpolitik, die betrübliche, zurückzukommen.

Auf einem anderen Blatt stehen die Sorgen über das Arbeitszeitgesetz. Die Regierungsparteien sind sich in diesem Stück bekanntlich immer noch nicht einig. Herr Dr. Stegerwald hat erst am Sonntag in Fulda erklärt: Die dem Deutschen Gewerkschaftsbund Angehörigen, also christlich organisierten Mitglieder des Reichstags, würden dem Gesetz in der gegenwärtigen Fassung nicht zustimmen. Auch der Generalsekretär der christlichen Gewerkschaften, Otto, vom Zentrum hat im „Deutschen“ schon gegen das Arbeitszeitgesetz polemisiert. Das B. L. behauptet, von der Regierung würde bereits erwogen, unter diesen Umständen den Entwurf zurückzuziehen. Dazu scheint uns trotz allem kein rechter Anlaß zu sein. Es gibt doch noch allerhand Kompromißmöglichkeiten. Herr Stegerwald hat am Sonntag gemeint: Kein verantwortungsbewußter Führer im Deutschen Gewerkschaftsbund verlange einen schematischen Nichtzustimmen.

Am das Arbeitszeitgesetz

Berlin, 8. März. (Von unserem Berliner Büro.) In einem Vorabendblatt ist behauptet worden, die Reichsregierung beabsichtige den Entwurf des Arbeitszeitgesetzes zurückzuziehen. Nach unseren Informationen entspricht diese Meldung nicht den Tatsachen. Bekanntlich werden sich morgen vormittag die Reichstagsausschüsse zunächst mit dem Entwurf beschäftigen. Um 11 Uhr vormittags tritt dann der interfraktionelle Ausschuss zu einer Beratung zusammen. Es liegt unter solchen Umständen für die Regierung kein Anlaß vor, das Gesetz zurückzuziehen.

Reichssubvention für Births Molaga?

Berlin, 7. März. (Von unserem Berliner Büro.) Dieser Tage tauchte das Gerücht auf, demzufolge die Molaga, die Deutsch-Russische Holzverwertungs-Gesellschaft, der bekanntlich Dr. Birth nahesteht, sich in Schwierigkeiten befinde. Es hieß weiter, die Gesellschaft habe die Reichsregierung um Unterstützung angegangen. Das wird uns jetzt an zuständiger Stelle bestätigt. Eine Subvention kommt indes, wie wir hören, nur in Frage, wenn die Gewähr geboten wird, daß bei einer etwaigen Sanierung das Unternehmen auch wirklich Aussicht auf Rentabilität besitzt. Es ist augenblicklich eine Prüfung im Gange, aus der sich ergeben soll, ob die Voraussetzungen für eine Reichssubvention vorhanden sind.

Die Wirtschaftsverhandlungen mit Frankreich

Berlin, 9. März. (Von unserem Berliner Büro.) Der Führer der deutschen Delegation für die Handelsvertragsverhandlungen mit Frankreich, Ministerialdirektor Poffe, ist, wie wir erfahren, auf einige Tage nach Berlin zurückgekehrt, um die Berliner amtlichen Stellen über den bisherigen Verlauf der Handelsvertragsverhandlungen zu unterrichten. In der Vereinbarung, die am 16. Februar getroffen worden ist, war vorgesehen, daß man sich zunächst über eine Basis für die endgültige Einigung verständigen sollte. Es ist gelungen, über den modus procedendum eines endgültigen Handelsvertrages ein Protokoll zustande zu bringen, das die Antimission beider Parteien gesunden hat. Ministerialdirektor Poffe soll nun hier das Protokoll dem Reichskabinett zur Genehmigung unterbreiten. Voraussetzungsweise wird sich das Kabinett morgen mit der Angelegenheit befassen.

In der Reichskanzlei fand gestern eine Besprechung des Reichskanzlers mit dem Präsidium des Reichsländerbundes in Gegenwart des Reichswirtschaftsministers, des Reichsernährungsministers, des Reichsjustizministers sowie von Vertretern des Auswärtigen Amtes und des Reichsfinanzministeriums über handelspolitische, Steuer- und Kreditfragen statt.

Isadora Duncan und Anna Pawlowa

Es war ums Jahr 1905. Im Kaiserlichen St. Petersburg. Kurz vor der ersten russischen Revolution. In der Vorbereitung einer Wohlthätigkeitsgesellschaft, die dringend Geld für ihre Kinderheimen benötigte, wurde eifrig die Frage debattiert, was für eine Sensation man wohl dem verehrlichen Publikum bieten könnte, um ein volles Haus und eine große Kasse zu erzielen. Da sagte Einer: „Ich möchte jemand: Isadora Duncan.“ — „Isadora Duncan? Wer ist das?“ — „Eine Tänzerin. Eine Varieté-Tänzerin.“ — „So. Also eine Varieté-Tänzerin.“ — „Scheint doch nicht. Sie ist kürzlich in Leipzig unter Arthur Nikisch aufgetreten und der wird sich ja zu einer Varieté-Tänzerin nicht hergeben. Sie tanzt Beethoven, Brahms, Schubert, Chopin. Ich habe Auszeichnungen über sie gelesen. Verdienen wir's. Ich bin sicher — es ist etwas für das Petersburger Publikum.“

Vorhand einverstanden. Isadora Duncan wird telegraphisch engagiert. War es nun der Ambros von Nikisch oder Chopin oder die bloße Neugierde des Publikums, das sich mit eigenen Augen überzeugen wollte, ob die Duncan tatsächlich „strumpflös“ ihre neue Kunst ausüben würde, kurz, innerhalb weniger Stunden war der Riesensaal der Adelsversammlung bis auf das letzte Plätzchen ausverkauft.

Und dann kam der Abend und kam — sie. Ich habe selten so etwas gesehen und Ungemüthliches in einem Theater oder Konzerthalle erlebt, wie es die ersten 15-20 Minuten dieses Abends waren. Nachdem der Plan in seinem nächsten Probenlauf über das ganze Publikum gewandert war, sah in der Ecke an das Klaviermacherwerk geschaut und der ersten Taste einer Chopin'schen Präludie angeschlagen hatte, erschien aus einer Seitenkammer die Tänzerin — schwebend, schwebend, schwebend, in einem griechischen Gewand, das weit über die Knie reichte und zunächst nicht viel von dem Fuße sehen ließ. Bei den ersten Akkordbewegungen starrte aber das Gewand auseinander und die Zuschauer durften konstatieren, daß Pama und Vornitzen nicht gelogen hatten. Tatsächlich — kein Trikot, kein Strumpf! ... Heute, im Zeitalter der Revuen, würde man es kaum bemerken. Aber damals — vor zwanzig Jahren — war es auf der Bühne etwas Unerhörtes, mehr noch — etwas Unerschrockenes. Der erste Eindruck war — ibotting! Das Publikum, das sich aus der Ecke der vornehmen russischen Gesellschaft, mit eifriger Großartigkeit und Härte an der Spitze, zusammenlegte, wußte nicht, wie es sich dazu verhalten sollte. Die Leute sahen einander fragend an und überlegten, ob sie schweigen oder rufen sollten.

Rußlands Chinapolitik

Der Außenpolitiker des „Matin“, Jules Sauerwein, befindet sich bekanntlich auf einer Reise nach China, um an Ort und Stelle über die Ereignisse und Ursachen eine Enquete anzustellen. In seinem ersten Artikel beschäftigt sich der gegenwärtig in Moskau weilende französische Journalist mit der Frage, warum Sowjetrußland eine Rolle in China spiele. China habe sich während des Weltkrieges für die Alliierten erklärt und auch an der Friedenskonferenz teilgenommen, allerdings ohne dabei einen praktischen Nutzen erzielen zu können. Die nationale Propaganda der Kuomintang-Partei habe darauf wertvolle Nahrung für ihre Tätigkeit gezogen. Seit dem Abschluß des Friedensvertrags sei zu der alten Klage, daß China als minderwertiges lebendes Volk behandelt werde, noch die neue hinzugekommen, daß es verraten worden zu sein. Da habe die Sowjetregierung eingegriffen und durch geschickten Einsatz auf alle russischen Privilegien in China habe der von Karagan 1924 in Peking unterzeichnete Vertrag schlichtlich aufgehoben werden können und müssen. In Wahrheit ziehe nicht Rußland allein daraus Nutzen, das es gegenüber China keine Forderungen mehr erhebt, auch Deutschland bestünde sich in derlei von Vase. Man habe es in Versailles für nötig gehalten, Deutschland seine Privilegien in China zu nehmen, womit man in Wirklichkeit Deutschland einen Dienst erwiesen habe. Unter dem Regime des Freihandels gedeihe der deutsche Handel von Tag zu Tag mehr. Auf der anderen Seite ziehe Rußland aus seiner asiatischen Politik ungeheuren Nutzen. Das sei eine unbestreitbare Tatsache.

Der Vormarsch auf Schanghai

Die Verhandlungen des Nordens mit der Kantongregierung werden fortgesetzt. Dabei sind jedoch beide Parteien durch Uneinigkeit im eigenen Lager gehemmt. Der Norden leidet an Geldmangel, der durch den katastrophalen Sturz der Münchener Valuta noch verstärkt wird. Gleichzeitig wächst bei den Unterlehrern die Neigung, sich mit den Südtropen zu verständigen. Der Generalkommandant Tschang Tsichang, so wie der Sohn des Marschalls sind die Hauptträger einer Verständigung mit Kanton. Das letzte Angebot des Nordens ist außerordentlich weitgehend. Es verspricht der Kantongregierung den Besitz Schanghais, macht aber die Entlassung aller Russen zur Vorbedingung und die Ausschaltung aller politischen Agenten.

In der Kantonzentrale ist der Gegensatz zwischen den beiden Parteien im Westen, so daß bisher noch keine Einigung über das Angebot des Nordens erzielt werden konnte. Die Konferenz des zentralen Exekutivkomitees, auf der eine Aussprache erfolgen sollte, konnte bisher noch nicht stattfinden. Der Gegensatz zwischen Tschang Tsichang, dem Oberkommandierenden Kantons und dem radikalen Flügel unter Führung Vorobins ist sehr hart.

Für die taktische Lage vor Schanghai ist der Besitz von Südschau äußerst wichtig, da eine Einnahme der Stadt durch die Kantontropen die Bahn Schanghai-Nanking unterbrechen würde. Die Bahn ist vorläufig noch nicht unterbrochen. Der Vorstoß der Südtropen, der die Umgehung der Stellung Tschang Tsichang vor Schanghai bezweckt, trägt jedoch die größten Gefahren für Schanghai. Die Kantontropen stehen im Augenblick fünf Meilen von der Stadt, die vorrückt und in Verteidigungsstellung gesetzt worden ist. Tschang Tsichang macht verzweifelte Versuche, Truppen heranzuziehen. Man ist jedoch hier der Ansicht, daß der Fall Südschau nicht mehr auszuhalten ist.

In allen Lagern der Stadt bildet jetzt die Hauptfrage, was die englischen Truppen hier wollen, die jetzt auf 15000 Mann angewachsen sind. Die Frage ist umso erklärlicher, als alle Quartiere für die englischen Truppen für eine zweijährige Zeitdauer gemietet worden sind.

Neue Generalstreikdrohung in China

Der „Erhange Telegraph“ meldet aus Hongkong, daß die Führer der chinesischen Gewerkschaften in Tschong den sofortigen Rückzug der englischen Kanonenboote gefordert haben, andernfalls der Generalstreik erklärt werde.

Französisch-englische Industriellen-Besprechungen

London, 8. März. Die Vertreter der französischen und englischen Industrie sind gestern mittag zu einer Konferenz zusammengetreten. Es waren 29 Delegierte anwesend. Ueber die Frage der Doppelbesteuerung der Konsum- und Industriellen in den beiden Ländern konnte keine Einigung erzielt werden, doch soll eine solche zustande gekommen sein in den Fragen der Zweckmäßigkeit von internationalen Industriestellen und in der Frage des Austausches von industriellen Informationsmaterial. Der genaue Inhalt wurde nicht mitgeteilt.

Logo of the German People's Party (Deutsche Volkspartei) featuring a hammer and sickle.

Am Mittwoch, 9. März, abends 8.30 Uhr, findet in der Geschäftsstelle Kameystraße 17 eine Ausschuß-Sitzung statt. Wir bitten um pünktliches Erscheinen. Der Vorstand.

Deutsche Volkspartei der Pfalz

Der Parteitag der Deutschen Volkspartei der Pfalz nahm nach Rezeration der pfälzischen Reichstagsabgeordneten Janzon und Dr. Zapf und der pfälzischen Landtagsabgeordneten Gollwitzer und Burger über politische und wirtschaftliche Tagesfragen eine Entscheidung an, in der zunächst den pfälzischen Reichs- und Landtagsabgeordneten der Dank und das Vertrauen für ihre Tätigkeit ausgesprochen und die Bildung einer Regierung mit bürgerlicher Mehrheit bekräftigt wird. In der Außenpolitik stellt sich die Entscheidung hinter den Parteiführer Dr. Stresemann, gibt aber der ersten Erwartung Ausdruck, daß die deutsche Außenpolitik mit aller Kraft darauf hinarbeite, noch in diesem Jahre die Räumung des besetzten Gebiets und die politische und wirtschaftliche Wiedervereinigung des Saargebietes mit Deutschland zu erreichen.

Auf wirtschaftlichem Gebiet verlangt die Entscheidung den Schutz der nationalen Arbeit beim Abschluß der Handelsverträge, Erleichterung des Steuerdrucks, namentlich für den Mittelstand, Abbau der Wohnungswirtschaft, Abschaffung und Aufhebung der Hauszinssteuer. Ferner wird die Fortführung der Sozialpolitik in der bisherigen Weise verlangt. Bei Durchführung der schulpolitischen und kulturellen Maßnahmen lehnt die Entscheidung jeden Rückschritt ab unter Bestätigung des Grundgedahes einer konfessionellen Dualität. Schließlich tritt die Entscheidung für Erhaltung des Eigenlebens der Länder und Gemeinden durch einen entsprechenden Finanzausgleich ein.

Letzte Meldungen

Stromausfall im französischen Kohlenbergbau — Paris, 8. März. Die Grubenbesitzer in den Departements Nord und Pas de Calais haben den Lohnvertrag mit ihren Arbeitern vom 10. November 1926 für den 1. April 1927 gekündigt. Sie beantragen Verabreichung der Löhne, wobei sie auf die Reduktion der Kohlenpreise und der Lebenshaltungskosten hinweisen. Die Delegierten der in Frage kommenden Gewerkschaften sind bereits gestern abend zusammengetreten, um über den Beschluß der Arbeitgeber zu verhandeln.

Der Wirbelsturm auf Madagaskar — London, 8. März. Nach einer Meldung des „Erhange Telegraph“ aus Kapstadt ist nach den letzten Meldungen aus Madagaskar die Zahl der durch den Wirbelsturm getöteten Personen nicht so groß, wie man zuerst mitgeteilt hat. Man zählt deren mehr als 30. Dagegen bestätigt es sich, daß die meisten Gebäude in Tamatave zerstört worden seien. Immerhin sei das Postgebäude nur zum Teil zerstört worden.

Brennendes Schiff — London, 8. März. Neuter meldet aus Newport, daß der in Strand geratene spanische Dampfer „Coco Mattera“ von einem Küstenwachschiff 130 Meilen von Newport entfernt durch Selbstentzündung zerstört worden mußte. Die Mannschaft wurde vorher von einem anderen spanischen Dampfer aufgenommen.

Das Erdbeben in Japan — Tokio, 8. März. Nach einer Mitteilung des Ministeriums des Innern sind infolge des Erdbebens in Osaka und Sakai 40 Personen getötet und 67 verwundet worden. Abgesehen von der völligen Zerstörung von 18 Häusern und weitgehenden Beschädigungen an 32 weiteren Häusern, ist der materielle Schaden nicht übermäßig groß. Dagegen soll die Stadt Minegama, 50 Meilen nördlich Osaka, vollständig vernichtet sein.

Die Verhandlungen des Reichsrates über das Schenkungsgesetz, die nach mehrmaliger Vertagung am gestrigen Montag beginnen sollten, sind abermals vertagt worden. Sie sollen in 14 Tagen stattfinden. Der neue sächsische Innenminister. Der sächsische Ministerpräsident hat den Professor des öffentlichen Rechts an der Universität Leipzig, Dr. jur. Willibald Apeit, zum Innenminister ernannt.

Als im Beginn ihrer Laufbahn hand und selbst erst Aspirantin auf dem Thron einer Tanzkönigin war, den sie nachher so rasch erklimmen — mit einer Reklamation, die einem echten großen Talente Zeugnis sein sollte, die neue Tanzkönigin nicht nur gegen ihre Konkurrentinnen in Schach nahm, sondern auch aufrichtig bewunderte und nur selten eine Aufführung der Duncan veräuerte.

Sowohl die Pawlowa die um jene Zeit weit andoverkauften Aufführungen der Duncan besuchte, ließ sich auch sie nicht die Gelegenheit entgehen, die glänzenden Vorkellungen des damaligen Kaiserlichen Hoftheaters mit anzusehen, sobald die Pawlowa tonste. Isadora Duncan war auf das traditionelle Hoftheater nicht mindere eben so schloß sie zu sprechen, wie die Tänzerinnen des Hoftheaters auf sie. Alles mißfiel ihr daran und alles fand sie lächerlich. Das französische Publikum um ihren Mund hörte aber auf, als die Pawlowa auf der Bühne erschien.

Aus der gegenseitigen Anerkennung und Bewunderung entspann sich bald auch ein persönliches Verhältnis zwischen den beiden Tanzkünstlerinnen, die sich damals, wie eine auf der Bühne, die andere auf dem Konzertpodium in die Gunst des Publikums teilten. Sie besuchten einander, die einen schönen Tages äußerte die Duncan den Wunsch, die Pawlowa „bei der Arbeit“ zu sehen. — bei ihren allmorgentlichen Übungen. Die Pawlowa lud sie sofort bereitwillig zu einem Besuche im 9 Uhr morgens ein. Im dämmernden Halbdunkel hielt die Pawlowa in ihrer Wohnung, in einem eigens dazu hergerichteten Tanzsaal, ihre „Ballettstunde“ ab. In der sie eine Melodie studierender Was und Sorinno, in Gesellschaft einer Roskain, unter Leitung des italienischen Tanzmeisters Checcetti und beim Spiel eines in der Ecke sitzenden hochenden Geigers, ausführte. Solange die Roskain ihre Posaunen zum Wehen ließ, war es grau im Zimmer und man hatte den Eindruck, wie wenn man einer Konferenz in einem kleinen Saal beim Ueben Geigermeister Stücken zusehe. Da trat die Pawlowa auf den Plan und im Nu veränderte sich das Bild. Heller Sonnenschein schien in das Zimmer zu strömen. Die Roskain, Was und Sorinno, nun derlei, er räumte seinen Musik beiseite, bekamen sofort ein anderes Aussehen, wurden zu kleinen Kabinettskinder der Tanzkunst, zu kleinen Schwestern eines bedeutenden Kunstwerkes — so viel Sinn, Grazie, Schönheit und Temperament verband sie in ein jedes dieser kleinen und unerschöpflichen Etüdenfragmente, die sie aneinanderreihen ließ. Es war, als ob an Stelle der häßlichen Schülerin ein Klavierist in die Tasten drückte hätte.

Duncan hatte mit einer Gruppe der bekanntesten Chopin'schen Präludien begonnen. Die erste Nummer war zu Ende — keine Hand regte sich. Die zweite — keine Hand regte sich. Die dritte, vierte — im Saal herrschte Stille und ... leise Umrisse, das Keckliche des Kostümlischen und der Tanzart, welche in dem Hervorwachen anderer Vögel spielte, verbläße die Zuschauer derart, daß sie nicht klar werden konnten: „Ist's Bluff oder doch vielleicht Kunst?“

Die Ungewöhnlichkeit und die Unerschrockenheit des Schicksals der Tänzerin dauerte, wie gesagt, etwa eine Viertelstunde an. Bei der fünften oder sechsten Nummer, einer melanhollischen Mazurka, melierte sich der erste schwache Beifall. Nach einer kurzen Pause erschien die Duncan in einem grellen scharlachroten Kostüm, mit ganz freien Beinen, und führte einen hübschen Tanz zu der Musik der berühmten As-Dur Polonaise von Chopin aus. Ein Mutiger im Publikum rief laut und erregt: Bravo und rief mit seinem Rufe die noch immer Juchenden und Schwankenden hin.

Das Eis war gebrochen — der Erfolg war da. Ein Erfolg, der sich von Stück zu Stück steigerte und den Jahreskreis zu den Riesenerfolgen legte, die die Duncan dann jahrelang in Rußland, in Petersburg und in Moskau feierte, und ihr bald eine richtige Gemeinde schuf, zu der namentlich Walter, Bildhauer und Reute vom Theater — unter ihnen der begeistertesten Einer Konstantin Stanislawski — gehörten. „Leute vom Theater“ — ja, aber nicht die von der „Branche“, nicht die Leute vom Ballett. Die Tänzerinnen und Tänzer vom Kaiserlichen Hofballett wüteten und ließen kein gutes Haar an der Isadora. Alle.

Rein, doch nicht alle ... An jenem denkwürdigen Abend sahen zwei junge Künstler im Publikum, die nicht nur nicht wüteten, sondern, im Gegenteil, sofort den Wert der Duncan und das Gute, was an ihr war, erkannten. Es waren dies — Michael Fokine und Anna Pawlowa. Der nachmal als Ballettreffeur — nicht nur in Rußland, sondern auch in Frankreich, England und Amerika — berühmt gewordene Fokine geriet sofort ins Bodwasser der Duncan und namentlich seine ersten Inventionen (das Ballett „Sunnee“, die russischen Präludien, Bacchanale usw.) waren entschieden von dem Duncanischen Geist der Erneuerung des antiken Tanzes durchdrungen. Doch Fokine war ein Mann und hauptsächlich Regisseur. Er konnte es sich leisten, das Gute dort zu nehmen, wo er es fand. Erkenntlicher war, daß die Pawlowa, die da-

Gerichtszeitung

Estrasskammer Mannheim

Berufung einer Hochstaplerin

In der Freitag-Abendausgabe vom 4. Februar berichteten wir von der Verurteilung einer Hochstaplerin zu 3 Jahren Gefängnis. Die Verurteilte, die Hermine Karoline Büß aus Herbolzheim, hatte Berufung gegen das Urteil eingelegt, die heute vormittag vor der Estrasskammer verhandelt wurde.

Wie noch erinnert, gab die Hermine in einer Reihe von Städten, so u. a. in Heidelberg und Mannheim, Gasketten. Durch einen Mannheimer Kaufmann, der sie auf einer Autotour unterwegs bei Offenbach aufsuchte und mitnahm, kam das Mädchen nach Mannheim, wo sie sofort ihre alten Betrügereien und Schwindelereien wieder von vorne anging. Dies wurde ihr umso leichter gemacht, als sie genügend Kavaliere fand, die sie mit Geld versorgten. In Mannheim gab sie an, sie komme aus einem Pensionat in Offenbach und wüßte mit dieser Ausrede ihren recht spärlichen und dürftigen Vortellungsverdienst zu ergänzen. Verschiedentlich gab sie sich als Tochter eines reichen Baumeisters oder als die Tochter eines Amtsgerichtsrates und zuletzt noch als Studentin der Medizin von Heidelberg aus. Schon daraus ersehen man, daß sie ihr Weiterverstand. Hermine ist heute eine gefürchtete Lüge. Im ganzen sah sie über vier Jahre im Gefängnis. Sie ist ebenso intelligent wie gerissen. Zum Schluss ihres Mannheimer Wahnsinns, bei dem sie übrigens ihre Vogelfrau heranzog, geriet noch ein junger Mann in ihre Netze. Die holde Fee erachtete ihn, daß ihr Bruder Burschenschaftler sei und sie selbst in verschiedenen Studentenverbindungen verkehre. Sie konnte eben von einer Pension in Offenbach, sei in Geldverlegenheit sein. Der Unbesetzte war, daß die Hermine Karoline dem jungen Mann das Fortkommen um 400 Mark erleichterte. Der Held hatte der Kaufmann aus Mannheim verkauft, sich des Mädchens wieder zu entledigen. Er kaufte ihr eine Fahrkarte nach Frankfurt und brachte sie ein andermal im Auto nach Heidelberg. Aber Hermine war so anhänglich, daß sie die Fahrkarten nicht zu Geld machte und am andern Tag wieder bei ihm in Mannheim ergriff. — Das Berufungsgericht (Vorsitzender Dr. Veler) ernannte die dreijährige Gefängnisstrafe auf 2 Jahre 6 Monate.

Schöffengericht Mannheim

Der 44 Jahre alte Kaufmann Paul Oberle verübte eine furchtbare Diebstahl, den er sehr schwer büßen muß. Er gab sich als Wollwuschmeister in Urlaub aus und besuchte Bekannte. Während einer solchen Freundschaftsbesuchung benutzte er die Gelegenheit und stahl seinem Bekannten, einem Handwerker, der für kurze Zeit abwesend war, aus der Kuchentafel die Dreifachse, entwendete daraus 100 Mark und empfahl sich. Bald darauf kam auch der Diebstahl herauf. Der Angeklagte verteidigte sich mit ebenso großer Geschicklichkeit wie Unberechenbarkeit und beirrat die ihm zur Tat gelegte Zeit mit aller Entschiedenheit. Aber alles Zeugnis half nichts. Da der Angeklagte ein vielfach vorbestrafter und rückfälliger Dieb ist, so fällt auch die Strafe empfindlich aus. Das Gericht (Amtsgerichtsrat Straß) erkannte auf eine Gefängnisstrafe von 6 Monaten. — Ein Bild, das nicht der erstförmlichen Tragik entbehrt, entrollte sich vor dem Gericht. Ein 24 Jahre alter verheirateter arbeitsloser Mann erkrankte, um sich eine Erlösung zu schaffen, hier ein Zigarrengeschäft. Obwohl er vollständig mittellos war, gab er sich doch als zahlungswillig und zahlungsfähig aus. Das Geschäft ging aber sehr schlecht. Als die ersten Wechsel fällig waren, kam auch schon der Zusammenbruch. Schließlich trieb der Gerichtsvollzieher noch eine alte Schuld von 60 Mark ein und pfändete das ganze Warenlager. Damit war der vollständige Ruin des Mannes herbeigeführt. Um sich nun über Wasser zu halten und für sich und seine Familie wenigstens Brot zu haben, begann er Eigentumsverbrechen, indem er Fahrräder und Mäntel entwendete. Der Angeklagte lebte in kümmerlichen Verhältnissen, denn er hatte nicht einmal für sich, geschweige denn für seine Familie eine Unterkunft. Obwohl ihm der Hausbesitzer streng verboten hatte, seine Familie nicht in das Ladenlokal mitzubringen, so nächtigte diese doch jede Nacht in Ladenlokal. Damit der Hausbesitzer ja nichts davon merke, benützte man in Ermangelung eines andern zur Verrentung der Notdurft Kloarenschächel. Das Gericht (Amtsgerichtsrat Burger) ließ in Berücksichtigung des Umstandes, daß der Mann nur in tiefster Not handelte, weitgehendste Milde walten und verurteilte den Angeklagten zu einer Gefängnisstrafe von 5 Monaten.

* **Berurteilter Schwindler.** Adam Kehler von Winterburg hat bei einem Einkauf mit einem alten 20 Mark-Schein bezahlt und dieses Randwert ein zweites Mal verkauft. Zwar wurde er von der Anklage des Münzverbrechens freigesprochen, jedoch wegen Betrugs und Betrugsversuchs vom Schöffengericht Darmstadt zu 150 Mark Geldstrafe verurteilt.

Die Zigeuner als Kannibalen

Aus Kaschau wird gemeldet: Im Zigeunerviertel von Moldawa in der Ostslowakei wurde eine Zigeunerbande verhaftet, die nicht nur zahlreiche Morde auf dem Gewissen hat, sondern auch — mitten in Europa — Kannibalismus getrieben hat. In der Haft des Kaschauer Gerichts befinden sich zwölf männliche Mitglieder und 14 Weiber und Kinder der unter Führung eines gewissen Alexander Filko lebenden Zigeunerbande von Moldawa. Schon nach dem Ergebnis der bisherigen Untersuchung steht fest, daß die Verurteilten dieser Bande die größten Feinde der Menschheit sind. Bezeichnend ist, daß die Bande Filko sich bei der Bevölkerung Moldawas sogar einer gewissen Popularität erfreute. Niemand hatte auch nur eine Ahnung davon, daß es sich hier um eine Bande von Mörderbanden und Kannibalen handelte. Vielleicht waren die Verbrechen der Bande auch nie ans Tageslicht gekommen, wenn sie ihr Genosse Robar, der einzige, der lesen und schreiben kann, nicht verraten hätte. Robar hat, nach seiner Behauptung aus Gewissensbissen, in Wahrheit wohl aus Mordgier seinen Komplizen der Gendarmerie ausgeliefert. Die Zigeuner lauerten mit Vorliebe an den Schmugglerpfaden, die über die Karpaten führen, und wählten unter den Schmugglern und Händler ihre Opfer, in der richtigen Annahme, daß das Verschwinden von Schmugglern nicht sehr auffallen würde. Bisher konnten zwölf von der Bande begangene Morde aufgeklärt werden. Am 8. Oktober 1925 ermordeten sie den Leiter des Konsumvereines Stoj und raubten ihm 1000 Kronen. Die Leiche konnte bisher nicht gefunden werden. Ein halbes Jahr später erschlugen die Zigeuner im Walde von Uctra banja einen unbekannten Mann und raubten seine Burschenschaft. Auch diese Leiche konnte bisher nicht gefunden werden. Am 20. Mai 1926 erlegte den 19-jährigen Schüler Andergo aus Perjes das gleiche Schicksal. Dem armen Burschen konnten die Zigeuner nur Brot und Speck nehmen. Auch diese Leiche wurde an der von den Zigeunern bezeichneten Stelle bisher nicht gefunden. Im Sommer 1926 häuften sich dann die Morde an der Bande Filko. So ermordeten sie eine unbekannte Beizlerin auf der Straße zwischen Moldawa und Jaszo, als sie vom Jahrmarkt kam, wo sie Weisheitsgürtel verkauft hatte. Im Zigeunerviertel fand man noch ihren Unterrock. Gleichfalls bei Jaszo wurde eine unbekannte Schmugglerin aus Ungarn umgebracht, von der sich nur noch ein blauer Kleiderrock im Lager vorfand. Auch eine weitere Schmugglerin deren Verbleib unauflösbar ist, fiel der Bande hier zum Opfer. Ferner zwei weitere unbekannte Frauen, ein junger Bursche, ein Tagelöhner und seine Frau und schließlich ein Kaufmann Rozang aus Moldawa, der von den Zigeunern Knochen und Felle erhandelt hatte.

Aber bei dem Morden ist es nicht geblieben. Wie die Zigeuner bereits eingesehen haben, wurden von ihnen fünf Opfer, darunter vier Frauen und ein Mann, aufgefressen. Die Beikeln haben das Menschenfleisch zu Gulasch verkauft. Ihr Speisegeld bestand aus Kartoffelkuppe mit gekochtem Menschenfleisch und eine gewisse Menge Reis. Ein junger Zigeunerbursche namens Budal schilderte den Mord an der Beizlerin von Jaszo folgendermaßen: Wir kamen aus einem anderen Dorf, trafen eine unbekannte Frau und fragten sie, was sie bei sich habe. „Nichts“, war die Antwort. Robar schlug daraufhin der Frau mit seinem Beil den Kopf ein und schnitt ihr den Bauch auf. Eine Hälfte der Leiche haben wir sofort gekocht und verzehrt, die andere Hälfte tragen wir in unser Lager und verpacken sie am nächsten Tage zum Frühstück. Ich selbst habe die Brust gegessen, das Fleisch für mir aber zu viel. Dabei lacht der Zigeunerbursche und zeigt flehentlich seine weißen Zähne. Der Denunziant Robar sagt aus, daß der Hauptmann Filko die Bande zu allen Untaten verleitet habe. Filko habe auch zuerst den Vorschlag gemacht, die Ermordeten nicht einfach im Grab zu verkaufen zu lassen, und so gab er eines Tages den Weibern den Befehl, das Fleisch einer Ermordeten zu kochen. So wurde zum ersten Male Menschenfleisch genossen. Robar schloß sein furchtbares Gehörtsstück mit den zynischen Worten: „Ich bin neugierig, ob ich den Strid oder Kerker bekomme.“ Ein anderes Vandalenmitglied, namens Herovath, erzählt zynisch den Mord an einer unbekannten Frau. Zuerst ließ man die Leiche zugedeckt im Straßengraben liegen. Am anderen Tage wurde die Leiche zerteilt und an Ort und Stelle suberzert und mit Brot verpackt. Der Führer der Bande, Alexander Filko, dessen Nicht fälschlich gemeldet wurde, ist ein Mann mit rötlich-schwarzem Haar und hellen Augen. Er lächelt nur zu der Befragung. Nach seiner Meinung ist die ganze Sache nicht viel wert. Er sagt klipp und klar: Wir haben vier Frauen und einen Mann verzehrt. Das Fleisch war sehr gut. Ich bereue nichts und fürchte mich vor nichts. Als er abgeführt wird, grüßt er lächelnd nach allen Seiten. Der Bruder Robars erklärt, das Menschenfleisch wäre weich und gut gewesen. Die Frauen hätten besser geschmeckt, als der Mann. Die Mahlzeiten wurden von den Frauen Filko und Robars zubereitet, die Knochen wurden einfach weggeworfen. Den kleinen Kindern habe man das Hirn zu essen gegeben, damit sie gescheiter würden.

Die Staatsanwaltschaft von Kaschau hat sich nun auch mit den ungarischen Behörden in Verbindung gesetzt, um auch in Ungarn die Nachforschungen fortzusetzen, weil vermutlich mehrere Opfer aus Ungarn kommen.

Der Menschenfresser-Häuptling von Kaschau wieder gefangen

— München, 8. März. Wie aus Kaschau gemeldet wird, hat die Gendarmerie von Moldawa den Zigeuner Alexander Filko, der in einem unbewachten Augenblick entflohen war, nach mehrstündiger Jagd wieder verhaftet und in das Gefängnis zurückgeführt. Die übrigen Mitglieder der kannibalen Bande befinden sich in Kaschau in sicherer Gewahrsam. Nach den bisherigen Ergebnissen der Untersuchung steht fest, daß die Zigeuner Menschen verschlingen, sie wie ein Stück Vieh geschlachtet, die Haut abgezogen und die zerhackten Fleischstücke weich gekocht und schließlich verzehrt haben. Das Trauliche an der Sache ist, daß man nicht weiß, wer die Ermordeten sind. Die Zigeuner selbst erklären, daß sie nicht wissen, wen sie verschlungen haben. Ihr riesiger Hunger sei die Triebfeder für ihre Handlungen gewesen. Verabundung der Opfer war erst in zweiter Linie bestimmend.

Neues aus aller Welt

— Das Schicksal der uruguayischen Flieger. Da über das Schicksal der drei uruguayischen Flieger, die am Donnerstag auf einem Bestimmung von Casablanca nach Los Palmas fliegen wollten, bis zur Stunde noch nichts bekannt ist, rechnet man damit, daß sie einem Unfall zum Opfer gefallen sind. Die Mannschaft besteht aus einem Oberst, Fadden Care-Vorges, seinem Bruder Hauptmann Gaucere Care-Vorges und dem Hauptmann Jose Luis Barra. Die Gebrüder Care-Vorges sind das französische Ursprung. Fadden hat in Frankreich studiert, legte 1919 in Uruguay sein Fliegenexamen ab und wollte dann wieder in Frankreich zur weiteren Ausbildung im Flugwesen. Er ist Kommandant der uruguayischen Luftflotte und war in dieser Eigenschaft von seiner Regierung ausgewählt, den großen Flug um die Welt anzutreten. Nach einer Radio-Meldung aus Madrid ist das Flugzeug „Uruguay“ etwa 100 Kilometer vom Kap Juby entfernt aufgefunden worden. Von der Besatzung, die aus drei uruguayischen Offizieren bestand, fehlte jede Spur. Nach einer von Haros nur mit ausdrücklichem Vorbehalt wiedergegebenen Nachricht besaß ein aus Madrid in Casablanca aufgenommener Junge, daß die Mannschaft des verschollenen Flugzeuges „Uruguay“ 100 Kilometer nördlich vom Kap Juby aufgefunden worden sei. Die Besatzung eines auf dem Rückwege nach Frankreich begriffenen Flugzeuges bemerkte 100 Kilometer nördlich vom Kap Juby, 20 Kilometer landeinwärts, in der Nähe eines kleinen Flusses die Überreste des Flugzeuges. Es scheint, daß die uruguayischen Flieger eine Panne hatten, gelandet sind und als sie am Strand unterkommen suchten, auf einer Sandbank des Flusses, auf dem sie gelandet waren, feierten. Einem Funkpruch aus Los Palmas zufolge wurde das Flugzeug von zwei spanischen Fliegern an der Küste von Kanada nördlich vom Kap Juby gefunden. Ein Eingeborener erklärte, die vier Flieger befänden sich wohlbehalten im Innern des Landes. Bestimmtere Nachrichten sind jedoch bis zur Stunde noch nicht bekannt. Verschiedene Flugzeuge sind auf der Suche nach den Vermissten.

— Ein unbekannter Mörder. In Gommern bei Magdeburg wurden im Vorjahre hintereinander ein Arbeiter und ein junges Mädchen erschossen und zwei andere Personen durch Schüsse verwundet. Eine von der Magdeburger Polizei unternommene große Razzia führte zwar zur Auffindung einer Anzahl von Waffen, die Person des unbekanntem Schützen blieb aber in Dunkel gehüllt. Der einzige Erfolg der Vollstreckung war, daß sich bisher die Anschlüsse nicht wiederholten. Nunmehr aber wird von neuem von der Tätigkeit des geheimnisvollen Schützen berichtet. In Klein-Gommern wurden am Dienstagabend aus einem Hinterhalt drei Schiffe auf ein junges Mädchen abgefeuert, ohne daß die Kugeln trafen. Die Geschosse kamen aus einem Karabiner. Die vorgefundenen Spuren lassen darauf schließen, daß es sich um denselben Täter handelt, der die beiden Morde auf dem Gewissen hat. Sofort nach dem Bekanntwerden der neuen Missetat sind von den Behörden die umfassendsten Maßnahmen getroffen worden, die bisher allerdings zu einem greifbaren Ziel noch nicht geführt haben.

Verleger: Hermann Müller, Druck: Druckerei Dr. Klein, Neue Mannheimer Zeitung G. m. b. H., Mannheim, C. 4. 3. Verantwortlich: Hermann Müller. Druck: Druckerei Dr. Klein, Neue Mannheimer Zeitung G. m. b. H., Mannheim, C. 4. 3. Verantwortlich: Hermann Müller. Druck: Druckerei Dr. Klein, Neue Mannheimer Zeitung G. m. b. H., Mannheim, C. 4. 3. Verantwortlich: Hermann Müller.

Bis zur letzten Minute
anstrengend ist der Dienst des pflichttreuen Beamten. Überlastung als Folge des allgemeinen Abbaus — harte und oft ungerechte Kritik dürfen auf seine Dienstfreudigkeit, sein höfliches Entgegenkommen für jederman keinen



Einfluß nehmen. Doch auch im Dienstkleide bleibt der Beamte ein Mensch, der wie jeder andere seine Erholung braucht. Man gönne ihm diese und vor allem ein paar Züge aus seiner geliebten
Oberst 5s
Waldorf-Astoria
Zigarettenfabrik A. S. Stuttgart

Kraftfahrzeug und Verkehr

Die Wirtschaftlichkeit eines Automobils

Eine Wirtschaftsstudie an einer 4 PS Opel-Limousine

Dr. J. Schapiro, Mannheim

Viele Geschäftsleute, die ihr Geschäft ausbauen und zu heben suchen, tragen sich mit dem Gedanken, sich ein Auto anzuschaffen. Da sie vielfach Daten auf dem Gebiete des Autotriebes sind, fällt es ihnen schwer, sich ein genaues Bild über die Unterhaltungskosten eines Automobils zu machen. Zu diesem Zweck eingehogene Informationen sind meistens ungenau oder subjektiv gefärbt und befriedigen daher den sehr kalkulierenden Kaufmann nicht. Mangel an zuverlässiger Kostenberechnungen betrachten es die meisten Geschäftsleute als ein Risiko, Kapital in einen Wagen zu investieren. Würde man ihnen eine objektive aufgearbeitete Kostenrechnung aufmachen, so würde man ihnen die Entscheidung außerordentlich erleichtern.

Die nachstehenden ziffernmäßigen Unterlagen sind auf Grund jahrelanger Praxis und mit wissenschaftlicher Unvoreingenommenheit aufgestellt. Sie können also als zuverlässige Kalkulationsbasis dem Geschäftsmann dienen.

Bei der Rentabilitätsberechnung eines Automobils muß man zwischen zweierlei Postengruppen unterscheiden: Die der feststehenden (fontanten) und die der wechselnden (variablen). Die konstanten Kosten entstehen mit dem Kauf des Automobils und laufen unabhängig von der Häufigkeit und der Intensität der Inanspruchnahme. Man könnte sie vielleicht "Beifahrerkosten" nennen. Die variablen Kosten sind veränderlich und hängen von der Dichtigkeit und der Intensität der Benutzung ab. Wir wollen sie im folgenden "Betriebskosten" nennen. Dies vorausgesetzt, kommen wir in medias res.

Beifahrerkosten: Der Preis der 4 PS-Limousine inkl. Zinsen, Haftpflicht und Kraftversicherung beträgt 4408 M. Dieser Betrag kann nach einer Benutzung von 100 000 km ganz abgeschrieben werden. Durchschnittlich wird der Wagen im Jahr 20 000 km zurückgelegt. Daraus ergibt sich, daß 1/5 des oben erwähnten Betrages jährlich à Konto des Automobils abgeschrieben werden muß, also ein Betrag von 882 M. Dazu kommt die Automobilsteuer pro Jahr 150 M.

Zusammen 1032 M

Dieser Betrag, umgelegt auf den Monat, ergibt einen Aufwand von monatlich 86 M.

Betriebskosten: Der kleine Opel braucht auf 100 km Fahrt 6-7 Liter Benzin und 1/2 Liter Öl im Werte von 2,80 M. Die Benzinabnutzung ist bei 100 km Fahrt mit 2 M zu veranschlagen. Dies auf der Annahme beruhend, daß alle 20 000 km eine neue Garnitur gekauft werden muß. Die Reparaturen durch Verschleiß, Unachtsamkeit usw. sind für 100 km Fahrt mit 2 M in Rechnung zu stellen.

Zusammen 6,80 M

Insgesamt kostet den Automobilhalter eine Fahrt von 100 km rund 7 M.

Auf Grund dieser Untersuchung läßt sich leicht folgende Tabelle aufstellen:

Monatskosten:			
Fahrt von	Beifahrerkosten	Summa	pro Tag
1000 km	86,-	155,-	5,20
1200 km	86,-	170,-	5,67
1400 km	86,-	184,-	6,13
1600 km	86,-	198,-	6,60

In der Spalte "Beifahrerkosten" treten Veränderungen ein, wenn fremde Garage benutzt wird. Für Garage mit gelegentlichen Besuchen sind 45 M zu rechnen. Ferner erhöht sich der Betrag der Haftpflicht um zirka 30 M im Monat für Haftpflicht und Kraftversicherung in den auf das erste folgende Jahren. Beides zusammen ergeben einen Aufwand von 75 M im Monat, oder 2,50 M im Tag.

Rechnet man noch hierzu die Unkosten, wie polizeiliche Strafen und ähnliche Geldeinbußen, die auf das Temperament oder den Charakter des Fahrers zurückzuführen sind, so erhöhen sich die Unterhaltungskosten um einen geringen Betrag. Aber diese Unkosten sind rechnerisch kaum erfassbar und wohl mehr oder weniger leicht zu vermeiden.

Man sieht, der Aufwand für ein Opel-Auto ist nicht allzu hoch und tragbar für diejenigen Geschäftsleute, die durch Verwendung des Autos das Geschäft zu heben in der Lage sind. Möge dieser wirtschaftliche Beitrag manchem Interessenten ein Beweiser in seinen Entschlüssen sein!

Welche Höchstgeschwindigkeit ist zulässig?

Zu der Frage der Höchstgeschwindigkeit der Kraftwagen, die nicht nur die Automobilwelt aufs lebhafteste interessiert, haben die sächsischen Handelskammern eine interessante Stellung eingenommen. Sie wenden sich gegen eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit mit folgenden Ausführungen:

Die sächsischen Handelskammern lehnten einmütig die vom heftigen Ministerium des Innern ergebene Forderung auf Einschränkung der Geschwindigkeit für Kraftfahrzeuge auf offener Landstraße ab. Sie führten u. a. aus, daß die Aufstellung, es sei kein wirtschaftliches Interesse an Geschwindigkeiten über 90 Kilometer anzuerkennen völlig abwegig sei. Gerade in dichtbevölkerten Gegenden, wo die Kraftfahrzeuge auf ihrem Wege durch Ortschaften gezwungen sind, sehr niedrige Geschwindigkeiten einzuhalten, ist das wirtschaftliche Bedürfnis besonders groß, auf freier Straße höhere Geschwindigkeiten anzuwenden. Es ist bei der ungünstigen Wirtschaftslage unbedingt erforderlich, die Zeit bis zum äußersten auszunutzen. Aus diesem Grunde wird der Kraftwagen vielfach zur schnellen Überwindung von Strecken von 100, 200 und mehr Kilometern verwendet und ihm der Vortritt vor der Eisenbahn und dem Flugverkehr mit ihren bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten gegeben. Soweit auf freier Straße Unfälle vorkommen, sind sie weniger auf die Schnelligkeit der Kraftwagen zurückzuführen, sondern vielmehr oft auf das verkehrswidrige Verhalten anderer Fahrzeuge, wie Pferdewerke, Radfahrer usw. Es ist deshalb unbedingt eine schärfere Verkehrsdisziplin auf der Landstraße notwendig, anderenfalls mit Strafen vorgegangen werden muß, ebenso wie das unangebrachte Wettfahren von Kraftwagen auf der Landstraße, wie es teilweise zu beobachten ist, durch scharfe polizeiliche Maßnahmen beseitigt werden kann. Eine gesetzliche Herabsetzung der Geschwindigkeiten für Kraftfahrzeuge auf den Landstraßen würde auch für den deutschen Automobilbau verhängnisvoll sein. Die deutsche Automobilindustrie müßte bei dem Bau der Kraftwagen auf eine solche Bestimmung Rücksicht nehmen, womit sie aber gegenüber ihren ausländischen Wettbewerbern ins Hintertreffen geraten würde, da der Auslandsbedarf nach wie vor schnelle Wagen erfordert. Die von der deutschen Industrie gebauten einfacheren Wagen würden auf dem Auslandsmarkt nicht mehr abgesetzt werden können. Solange daher keine zwischenstaatlichen Vereinbarungen bestehen, kann an eine Beschränkung der Geschwindigkeiten von deutscher Seite nicht hergegangen werden.

Internationale Automobil Ausstellung für Kraftwagen u. Spezialkraftfahrzeuge Köln 1927

Die erste internationale Automobil Ausstellung in Deutschland nach dem Kriege. — Veranstalter und Ausbaue der Ausstellung. — Die Vorteile der Ausstellungsplätze.

Vom 20.-31. Mai 1927 wird in Köln eine internationale Ausstellung für Kraftwagen und Spezialkraftfahrzeuge stattfinden, die vom Reichsverband der Automobilindustrie und vom Deutschen Automobilclubverband in Verbindung mit dem Verkehrs- und Ausstellungsrat Köln veranstaltet wird. Diese Ausstellung ist die erste internationale Veranstaltung dieser Art in Deutschland nach dem Kriege und zugleich die erste Automobil Ausstellung, die im Westen Deutschlands stattfindet. Damit wird sie zu einer Veranstaltung von ganz besonderer Bedeutung. Dem internationalen Wettbewerb werden ganz neue Möglichkeiten eröffnet, und nicht nur das, ein Gebiet ist für den freien Wettbewerb gewonnen, das einen der ausnahmefähigsten Absatzmärkte für Kraftwagen und Spezialfahrzeuge darstellt. Der Westen Deutschlands steht in bezug auf Ausdehnung und Intensität des Automobilverkehrs weit und breit an der Spitze aller übrigen deutschen Gebiete. Diese Tatsache erklärt sich leicht an der allgemeinen wirtschaftlichen Bedeutung des deutschen Westens, der als reichhaltiges Industriezentrum von größter Konzentration und Mannigfaltigkeit, mit der großen Zahl seiner Städte und der Intensität seines Verkehrs gerade für Kraftwagen und Spezialfahrzeuge aller Art ein überaus günstiges Bedarfsgebiet ist.

Für eine Ausstellung im Herzen dieses großen Wirtschaftskreises, in Köln, sind daher weitgehende Erfolgsmöglichkeiten gegeben, die bei der Ermittelung der Veranstaltung noch weitestgehend erhöht werden. Köln ist der Mittelpunkt dieses Gebietes, sowohl verkehrsgeographisch wie wirtschaftlich. Köln ist dazu als Handels- und Verkehrszentrum und als Reichshaupt durch wirtschaftliche Beziehungen und vor allem durch ein überaus günstig ausgebildetes Verkehrsnetz von internationaler Bedeutung aus eng mit den wichtigsten ausländischen Ländern verbunden. Für die Internationalität der Ausstellung ist so die beste Grundlage gegeben. Köln besitzt alle Voraussetzungen, um der Ausstellung einen großen in- und ausländischen Interessentenkreis zu sichern.

Der Bedeutung dieser ersten internationalen Ausstellung entsprechend, wird eine umfassende Schau aufgebaut werden. Die umföhlte alle Arten von geschlossenen und offenen Kraftwagen für den Güterverkehr vom Omnibus bis zum schweren Industriefahrzeug. Vereint ist dann die große Gruppe der Spezialkraftfahrzeuge für die verschiedensten wirtschaftlichen und Gewerbebetriebe wie Expeditions- und Möbeltransportwagen, Landmaschinen, Fleisch- und Viehtransportwagen, Laktations- und Landmaschinen, Geländewagen u. v. m. Eine weitere Abteilung umfaßt die Kraftfahrzeuge für den Stadt- und Überlandverkehr. Hierin gehören Omnibusse der Eisenbahn, Post usw., Hotel-Omnibusse, Kraft- und Handfahrzeuge u. a. Einen interessanten Ueberblick über die Verwendung u. Art von Kraftfahrzeugen in den kommunalen Betrieben bietet die Ausstellung von Straßenreinigung- und Sprengwagen, von Fahrzeugen für die Müllabfuhr, Feuerwehre- und Sanitätswagen, Reparaturfahrzeuge usw. Die wachsende Bedeutung des Kraftfahrzeugens, auch für die Landwirtschaft, kommt in einer besonderen Gruppe zum Ausdruck, in der Motorpflüge usw., Trecker, Motorspinn- und Hauspflüge aufgestellt werden. Erwähnung verdient, daß auch die Zubehörsindustrie die Ausstellung reichhaltig beschicken werden; alle Arten des Zubehörs, das bei der Verwendung der Kraftwagen und seiner Spezialtypen in Frage kommt, werden zu finden sein. Besonders Interesse darf auch die Abteilung der Ausstellung beanspruchen, in welcher der Automobilwettbewerb, Verkehrspläne, der Caragenbau, die Reparaturwerkstätten und das Hochschiffen Berücksichtigung finden.

Der Rahmen der Ausstellung wird noch weitestgehend erweitert durch eine historische und wissenschaftliche Ausstellung sowie durch interessante Vorführungen und eine Reihe von Tagungen in- und ausländischer Berufs- und Fachverbände, sodas eine Veranstaltung von besonderer Großartigkeit zu erwarten ist. Sie wird dem Fachmann wie dem Laien einen interessanten und geschlossenen Ueberblick über das gesamte große Gebiet des Kraft- und Spezialkraftfahrzeugens, seinen neuesten Stand und seine Entwicklungstendenzen geben und so sowohl als beste Einfuhr- und Orientierungsmöglichkeit wie als hervorragendes Mittel der Belehrung und Anregung von gleich großer Bedeutung sein.

Der Weltverbrauch an Kraftwagen

Von Dr. Fritz Kuntel, Bensberg-Köln

Wenn man zumeist hört, daß in den Vereinigten Staaten von Amerika auf je 6 Einwohner ein Kraftwagen entfällt, so schüttelt man meist ungläubig den Kopf. Und doch liegen die Verhältnisse so, wie diese Zahl besagt. Nach Angabe einer auf den Anfang 1926 lautenden Statistik zählte man in den Vereinigten Staaten 19 054 000 Automobile (Personen- und Lastkraftwagen zusammengezählt), so daß sich unter Berücksichtigung von rund 120 Millionen Einwohnern die zurzeit angegebene Verhältniszahl ergibt. Allerdings nehmen die Vereinigten Staaten in dieser Beziehung eine Ausnahmestellung ein. Die 7 Länder, welche die nächsthöheren Ziffern an Kraftwagen aufweisen, sind:

Großbritannien	mit 908 000 Kraftwagen	
Frankreich	785 000	
Kanada	720 000	
Deutschland	696 000	(am 1. Juli 1926)
Italien	291 000	
Argentinien	178 000	
Japan	113 000	

Diese Zahlen zeigen, wie sehr die Landesversorgung mit Kraftwagen, auf die Einwohnerzahl umgerechnet, in den anderen Ländern hinter den Vereinigten Staaten zurückbleibt. Es entfallen nämlich auf einen Kraftwagen in

Großbritannien	40 Einwohner
Frankreich	54
Kanada	19
Deutschland	211
Italien	80
Argentinien	54
Japan	86

Als die Gesamtziffer des Weltbestandes hat man 24 1/2 Millionen Kraftwagen berechnet, so daß der bestehende Anteil der Vereinigten Staaten (rund 20 Mill.) erst recht hervortritt.

Das Zurückbleiben Deutschlands fällt auf den ersten Blick auf; man darf dabei aber nicht übersehen, daß Deutschland über eine besonders große Zahl von Kraftfahrzeugen verfügt und hierin nur von England überflügelt wird. Deutschland ist im übrigen in einem starken Aufstiege begriffen, denn die Zahl seiner Kraftwagen hat sich von 152 000 im Jahre 1925 auf 296 000 im Jahre 1926 erhöht; die Kraftfahrzeuge sind von 69 000 im Jahre 1925 auf 206 387 im Jahre 1926 gestiegen.

Dem vorstehend geschilderten Weltbestand an Automobilen entspricht denn auch annähernd die Weltproduktion, die wir an den Zahlen für 1926 feststellen wollen. Die Vereinigten Staaten von Amerika zeichnen hier in noch härterer Grade ihre beherrschende Stellung, denn von den auf der ganzen Welt gebauten 4,8 Millionen Kraftwagen haben die Vereinigten Staaten allein 4,17 Mill., also 87 v. H. bezogen. Demgegenüber spielt die gesamte Erzeugung Europas eine sehr bescheidene Rolle, denn sie beträgt nur 0,5 v. H. der Gesamtweltproduktion:

Frankreich	Herstellte 177 000
Großbritannien	179 000
Deutschland	85 000
Italien	29 500

Was insbesondere die deutsche Automobilherzeugung angeht, die sich in einer lebhaften Aufwärtsbewegung befindet, so hat sie im Jahre 1901 etwa 1000 Wagen erstellt, im Jahre 1910 bereits 18 000 Wagen erreicht, um im Jahre 1924 auf 140 000 Wagen anzukommen u. dann im Jahre 1926 den gewaltigen Sprung auf 296 000 zu machen. Dabei dürfen wir einen weiteren lebhaften Bewegung nach oben erwarten, denn man schätzt die Leistungsfähigkeit der deutschen Automobilherzeugung nach dem derzeitigen Stande auf immerhin 300 000 Wagen.

Kraftfahrzeugsteuer und Wegebau

Die Verhandlungen, die nach der großen Haushaltsrede des Reichsfinanzministers Dr. Brücker zwischen dem Reich und Ländern und Gemeinden stattfinden müssen, werden sich auch auf die Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und auf die wichtige Frage der Wegeunterhaltung erstrecken. Seit dem 1. April 1926 sind die sogenannten Kraftfahrzeugsteuern für außerordentlich hohe Beträge in den Haushalten angekommen. Der Reichstag hat bald darauf ein Kraftfahrzeugsteuergesetz angenommen, das die Steuerhöhe nach dem Hubvolumen des Motors abstuft. Das Gesetz ist am

15. Juni 1926 in Kraft getreten. In dem Gesetz ist vorgesehen, daß ein jährlich neu festzusetzender Zuschlag die außergewöhnliche Wegeanforderung ausgleichen soll. Für das Haushaltsjahr 1926-27 ist dieser Zuschlag mit 25 v. H. festgesetzt. Ingesamt sind die Wegeunterhaltungskosten für das Reichsgebiet auf 400 Mill. M im Jahr zu veranschlagen. Dieser wurden von dieser Summe 300 Mill. M aus allgemeinen Steuern gedeckt, während der Rest von 100 Mill. M aus der Kraftfahrzeugsteuer gedeckt werden sollte. Im Rechnungsjahr 1926-27 wird die Kraftfahrzeugsteuer nur etwa 100 Millionen erbringen. Im Rechnungsjahr 1927-28 wird das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer verhältnismäßig veranschlagt. Die Automobilindustrie neigt dazu, auf Grund der Zunahme der Kraftfahrzeuge einen Ertrag der Kraftfahrzeugsteuer von 125 bis 130 Mill. M anzunehmen, während der Landkreistag als Spitzenorgan der wichtigsten Stellen für den Wegebau unter Hinweis auf das Ueberhandnehmen kleiner Kraftfahrzeuge mit einer Steigerung auf nur 100 Mill. M rechnet. In jedem Fall wird der Betrag von 100 Mill. M selbst dann nicht erreicht, wenn — was die Kraftwagenindustrie bekämpft — der Zwölfte Zuschlag auch im neuen Rechnungsjahr erhoben wird. Die Landkreise halten daher die Festsetzung eines 25-prozentigen Zuschlages auch im Jahre 1927-28 für unerlässlich, wenn das deutsche Wegnetz nicht in Verfall geraten soll.

Der unbedachte Fußgänger

Die Wirkung der Signale müssen abgewartet werden

Das Reichsgericht hat dieser Tage eine grundsätzliche Entscheidung gefällt (I D 800/26), in der ausdrücklich ausgeführt wird, daß der Kraftfahrer nach Abgabe von Warnungssignalen deren Wirkung auf die Fußgänger abzuwarten habe, also die Geschwindigkeit verringern müsse, solange er nicht die Gewißheit habe, daß seine Signale richtig verstanden wurden. In dem dem Reichsgericht vorliegenden Falle handelt es sich, wie aus dem Verhandlung der Automobilbesitzer Deutschlands e. V. Dresden-Berlin mitgeteilt wird, um folgendes:

Am Abend des 30. November 1925 fuhr der angeklagte Kaufmann K. mit seinem Kraftwagen auf der Chaussee von Wackerath nach V. Hinter Wackerath wollte der Angeklagte mehrere mitternachts auf der Straße in gleicher Richtung mit ihm gehende Fußgänger links überholen. Auf eine Entfernung von 30 Metern gab er Dampfsignale. Hieraus sprangen die Fußgänger zur Seite, der eine nach links direkt vor das Auto, von dem er angefahren wurde. — Das Landgericht Koblenz verurteilte den Kaufmann K. wegen fahrlässiger Körperverletzung zu einer Geldstrafe. Es ist der Ansicht, daß der Angeklagte fahrlässig handelte, indem er nach Abgabe der Signale, ohne seine Fahrgeschwindigkeit zu vermindern, die Fußgänger überholte. Die übliche Erfahrung des Verkehrs lehre, daß Fußgänger, zumal auf offener Landstraße, bei Erkennen einer Autohufe sich losreißen und irgend eine Straßenseite zu retten suchen. Deshalb sei besonders vorsichtiges Fahren geboten gewesen. Dieses Urteil des Landgerichts wurde jetzt auf Revision des Angeklagten vom 1. Strafsenat des Reichsgerichts bestätigt. Wenn auch den Verletzten ein Mitschuldens-treffe, weil er auf der Landstraße gegangen sei, so schließt das die Fahrlässigkeit des Angeklagten nicht aus. Der Kraftfahrer muß sich aber alle Gefahrenquellen unterrichten und auch mit Unbesonnenheit des Publikums rechnen. Er hätte nach Abgabe der Signale deren Wirkung auf die Fußgänger abwarten müssen.

Das Laufenlassen von Kraftwagenmotoren in geschlossenen Hallen ist lebensgefährlich

Kurze Zeit hintereinander sind zwei schwere Unfälle in badischen Kraftwagenhallen vorgekommen. In beiden Fällen haben Kraftwagenführer in den geschlossenen Hallen den Motor angeparkt und einige Zeit laufen lassen. Immer wieder ist in dem nicht voll belüfteten Motor u. a. das sehr gefährliche Kohlenoxydgas, das in beiden Fällen den Tod der Kraftwagenführer herbeigeführt hat. Es ist sehr gefährlich, einen Expansionsmotor in geschlossenen Raum laufen zu lassen, weil das Kohlenoxydgas nicht bloß eine Erstickungsgefahr in sich birgt, der durch künstliche Atmung begegnet werden kann, sondern weil auch eine Vergiftung des Blutes in der Lunge eintritt, von der eine Rettung selten möglich ist. Auch wenn der Motor im Freien läuft, wird man bei Befestigung von Störungen sich zweckmäßig nicht gerade den Kopf in die Nähe des Auspuffes bringen, da sonst auch im Freien eine Kohlenoxydvergiftung möglich ist.

