

Welches Grundpfandrecht soll ich mir wählen?

Rechtliche und wirtschaftliche Bedeutung der Hypothek, Grundschuld und Rentenschuld
Von öffentl. Notar E. Herzmann-Stuttgart, Königspl. 19 B.

Grundpfandrechte sind Belastungen des Grundstücks, die zur Sicherung einer Forderung bestellt werden und die dem Gläubiger, dessen Schuldner seine Verpflichtungen nicht erfüllen kann, die Möglichkeit geben, sich im Wege der Zwangsversteigerung aus dem Grundbuch zu befreien.

Der Verschiedenartigkeit der wirtschaftlichen Verhältnisse Rechnung tragend, hat der Gesetzgeber verschiedene Arten von Pfandrechten an Grundstücken geschaffen. Die gezielte Auswahl für den einzelnen Fall ist von großer Wichtigkeit.

Hauptarten sind: Hypothek, Grundschuld und Rentenschuld.

1. Die Hypothek. Sie zerfällt wieder in Verkehrshypothek und in Sicherungshypothek. Bei beiden muß eine persönliche Forderung bestehen; ohne diese entstehen diese Hypotheken nicht. Bei der Verkehrshypothek gilt die im Grundbuch eingetragene Forderung als bestehend, als nachgewiesen. Bei der Sicherungshypothek bezeichnet der im Grundbuch eingetragene Betrag nur die Höhe der Forderung, nicht auch die Höhe der tatsächlichen Forderung. Deshalb ist der Gläubiger einer Sicherungshypothek bei Geltendmachung seiner Ansprüche verpflichtet, nachzuweisen, wie hoch seine persönlichen Ansprüche sind.

Die Hypothek haftet für die Forderung mit eingetragenen Zinsen, für die Kosten der dinglichen Rechtsverfolgung aller Art (sofern sie angemessen sind und nicht unnötig gemacht worden sind, also für Kosten der Kündigung, eines Prozesses, einer Zwangsversteigerung und einer Zwangsverrentung). Soll die Hypothek für weitere Ansprüche (Verkaufsschulden, Schadenersatzforderungen, Verwaltergebührenbeiträge) haften, so muß dies im Grundbuch eingetragen sein. Andererseits haftet für die Forderung des Gläubigers das Grundstück mit Früchten und Kulturen, so wie die wesentlichen Bestandteile und das Zubehör. Was zu letzterem in einzelnen Fall gehört, läßt sich nicht immer zweifelslos feststellen. Deshalb ist beim Vorhandensein von umfangreichen Zubehören (z. B. Fabrik- oder Brauereierrichtungen) zu empfehlen, daß diese durch einen Ueberweisungsvertrag noch besonders als Sicherheit erfaßt werden. Bei Mietzinsen ist sehr wichtig zu beachten, daß bei Vorauszahlungen die Haftung für die Hypothekforderung nur aufgeboben wird bezüglich der Mietzinsen des laufenden und des folgenden Vierteljahres. Bei Vorauszahlungen auf längere Zeit bleibt der Mieter dem Hypothekengläubiger haften.

Welche Arten von Grundpfandrechten soll der Gläubiger wählen?

a) **Verkehrshypothek für langfristige Darlehen.** Diese erwirbt der Gläubiger erst mit der Hingabe des Darlehens und mit der Uebergabe des Hypothekenbriefs. Diesen kann er beliebig in Verkehr geben, z. B. als Sicherheit bei Banken, verkaufen oder abtreten. Bei Abtretung ist sehr wichtig zu beachten, daß dem neuen Gläubiger stets der Brief mit der Abtretungsurkunde übergeben wird; andernfalls erwirbt er die Hypothek nicht und hat für seine Forderung trotz Hypothekenabtretungsurkunde keine Sicherheit. Ist der Brief in Händen eines Dritten, so ist der Herausgabeantrag ebenfalls abzutreten. Dem Hypothekenbrief kommt teilweise der öffentliche Glaube des Grundbuchs zu, deshalb muß derselbe immer mit dem Inhalt des Grundbuchs übereinstimmen. Daher auch die vielfachen Sicherheiten des Inhabers des Hypothekenbriefs, weil der Brief wegen jeder Kleinigkeit dem Grundbuchamt zur Ergänzung vorzulegen ist.

b) **Buchhypothek für Forderungen,** die weniger für den Verkehr bestimmt sind, wie Darlehen von Verwandten und Bekannten oder die in Raten oder in Zielern zu bezahlen sind. Ueber diese Hypothek wird kein Brief, sondern nur ein Zeugnis erteilt. Ganz außerordentlich wichtig ist hier, daß jede Abtretung oder Verpfändung einer Buchhypothek unbedingt in das Grundbuch einzutragen ist; andernfalls erwirbt der Gläubiger überhaupt kein Pfandrecht. Dies wird leider häufig übersehen, selbst von Leuten, die in Hypothekensachen bewandert sind.

c) **Sicherungshypothek für Forderungen,** die in ihrer Höhe zwar bekannt sind, die Hypothek aber nicht für den Verkehr bestimmt ist, also nicht verkauft oder abgetreten zu werden öfters z. B. für Ansprüche aus dem Familienrecht, der Kinder an die Eltern, der Ehefrau an den Ehemann, Einlagen in eine Gesellschaft, auch bei Zielersforderungen.

d) **Höchstbetragshypothek für erst künftig entstehende Ansprüche,** wie Bankkredite, Kautionen, Schadenersatzansprüche, Vertragsstrafen usw.

Alle diese Hypotheken können nur in das Grundbuch eingetragen werden, wenn sie vom Grundstückseigentümer beantragt sind. Ohne seinen Antrag können nur Zwangshypotheken auf Grund einstweiliger Verfügung oder Arrests oder vollstreckbaren Urteils oder von sonstigen vollstreckbaren Titeln eingetragen werden und nur dann, wenn der Gesamtbetrag aus einem dieser Titel zusammen mindestens 500 Mark beträgt. Auf Grund eines gesetzlichen Pfandrechts kann ein Gläubiger für sich eine Hypothek nicht mehr eintragen lassen, wie dies vor 1900 auf Grund der alten Pfandgesetzgebung der Fall war.

2. Die Grundschuld. Während eine Hypothek ohne Forderung gar nicht entstehen kann, ist eine Grundschuld, die eine Forderung auszuwachen liebt, nicht möglich. Die Grundschuld ist von einer Forderung völlig unabhängig und haften dem Eigentümer der Grundschuld auch dann, wenn diesem eine Forderung wegen der Grundstückseigentümer gar nicht zusteht. Die Grundschuld mit eingetragenen Zinsen bedeutet die Höhe der Haftung des Grundstücks. Die Höhe der Forderung, deren Verzinslichkeit und Zahlbarkeit, wird durch den persönlichen Verpflichtungsvertrag bestimmt. Die Grundschuld ist abstrakt, d. h. losgelöst von einer persönlichen Verpflichtung. Genau wie bei einem Wechsel; dieser muß auch bezahlt werden, wenn der Aussteller tatsächlich gar nichts schuldet. Sowohl für den Grundstückseigentümer, wie für eine andere Person kann eine Grundschuld eingetragen werden. Die Verzinslichkeit der Grundschuld beginnt erst, wenn ein

fremder Gläubiger die Grundschuld erworben hat; solange sie dem Grundstückseigentümer zusteht, entsteht eine Zinspflicht nicht. Deshalb ist auch die Verpfändung einer Eigentümergrundschuld nicht zu empfehlen. Das richtige ist die Abtretung. Die Grundschuld hat wirtschaftlich den Vorteil, daß sie bei Bedarf zu Kreditzwecken an einen beliebigen Geldgeber abgetreten werden kann. Im Regelfalle an eine Bank, zur Sicherung eines Kredits. Ist der Kredit abgedeckt, so kann der Grundstückseigentümer den Grundschuldbrief wieder zurückverlangen. Diesen Vorgang kann er beliebig wiederholen.

Eine große Gefahr birgt die Grundschuld dann in sich, wenn sie mit einem höheren Betrag eingetragen ist, als die Kreditsumme beträgt und zwar deshalb, weil das Grundstück immer für den im Grundbuch eingetragenen Betrag mit Zinsen haftet, ohne Rücksicht auf die Höhe des Anspruchs des Gläubigers. Deshalb kann nicht dringend genug geraten werden, solche Grundschuldbriefe nur unbedingt vertrauenswürdigen Personen und Banken zu geben. Hat man zu dem Gläubiger nicht das nötige Vertrauen und ist man neugierig, ihm den Grundschuldbrief doch abzutreten, so ist zu empfehlen, den Grundschuldbrief einer Bank oder einem Notar als Treuhänder in Verwahrung zu geben.

3. **Inhaber-Hypothek, Inhaber-Grundschuld.** Nach Paragraph 1187 bis 1189 und 1193 des BGB. werden solche äußerst selten bestellt und sind von staatlicher Genehmigung abhängig. Die Belastungen werden auf den Inhaber eingetragen und die Briefe gelten als Inhaber-Papiere im Sinne von Paragraph 703 BGB.

4. Die **Rentenschuld** wird bestellt zur Sicherung einer bestimmten regelmäßig wiederkehrenden Leistung einer Geldsumme. Die Ablösungssumme muß im Grundbuch eingetragen werden. Diese Art von Belastung ist sehr selten und ist in Stuttgart noch nie vorgekommen.

Das **Anfechtungsrecht** verleiht, so ist er für kraftlos zu erklären. Dies ist ein sehr umständliches und teures Verfahren. Deshalb muß dringend geraten werden, solche Briefe gut (aber nicht zu gut) aufzubewahren. Bei Lösung des Pfandrechts müssen sie zu den Grundstücken gegeben werden damit mit ihnen kein Mißbrauch getrieben werden kann.

Diese Ausführungen sind nur kurze Hinweise auf diejenigen Bestimmungen, welche der Grundstückseigentümer und der Gläubiger unbedingt wissen sollte. Mögen sie von beiden Beachtung finden; sie werden beide vor Schaden bewahren.

London im Zeichen der Aufrüstung

Die Verschärfung des italienisch-französischen Gegensatzes

Während die drei größten Seemächte — England, Amerika und Japan — sich über ihre zukünftige Aufrüstung wenn nicht in allen Einzelheiten, so doch in den Grundzügen einig sind, dauert der Streit zwischen Frankreich und Italien immer noch mit unverminderter Heftigkeit fort. Dieser Streit ist bezeichnend für den Geist, der auf der Londoner Seeabrüstungskonferenz herrscht und der mit ernstem Abrüstungswillen nichts zu tun hat. Die ursprüngliche Situation war überaus einfach: Italien hat erklärt, es erhebe Anspruch auf die gleiche Flottenstärke wie Frankreich. Da aber Frankreich über eine Kriegslotte von 513 410 Tonnen verfügt, während Italien nur 274 074 Tonnen besitzt, hat Italien von Frankreich eine erhebliche Verminderung der Tonnage verlangt. Es sollte also nach Ansicht Italiens eine Angleichung nach unten stattfinden. Frankreich seinerseits hat aber erklärt, daß es im Jahre 1936 über eine Flotte von 750 000 Tonnen verfügen müsse. Eine Reduzierung dieser Tonnage käme nur in Frage, wenn die Hauptseemächte mit England und Amerika an der Spitze die benötigte „Sicherheit“ Frankreichs vertraglich garantieren würden. Nun hat aber Amerika und nach Amerika England sich kategorisch geweigert, irgend einen neuen Sicherheitsgarantie-Vertrag zugunsten Frankreichs zu unterschreiben. Die französische Delegation auf der Seeabrüstungskonferenz sah sich hiermit auf ihre Forderung von 750 000 Tonnen festgelegt. Durch ein geschicktes Manöver gelang es den französischen Hauptdelegierten Tardieu und Briand, die Entscheidung über die Ueberbrückung des französisch-italienischen Gegensatzes auf Italien abzuwälzen. Tatsache ist, daß der italienische Hauptdelegierte Grandi bisher der einzige war, der es vermieden hat, zahlstrennige Forderungen zu formulieren. Die bisherige italienische Parole in London lautete kurz und bündig: „Angleichung an Frankreich.“ Inzwischen ist es völlig undenkbar, daß Italien im Laufe von sechs Jahren selbst unter Anrechnung der zum Bau in Aussicht genommenen 120 000 Tonnen seine Flotte mehr als verdoppeln könnte. Wo ist also ein Ausgleich zu suchen?

Die Franzosen haben bisher in London nicht ungeschickt manövriert. Erstens lehnen sie im Prinzip die Verminderung ihrer Flotte in dem Augenblick ab, wo alle anderen Seemächte ihre Flotten vergrößern. Zweitens weisen sie darauf hin, daß ein Flottenausgleich mit Italien in der Praxis die Vormachtstellung Italiens im Mittelmeer bedeuten würde. Die Berechnung, die die Franzosen dabei aufstellen, ist an sich zwingend. Frankreich ist die zweitgrößte Kolonialmacht der Welt. Die Kolonien Frankreichs nehmen die Riesenschicht von 10,4 Millionen Quadratkilometern ein, während der Kolonialbesitz Italiens nur

2,4 Millionen Quadratkilometer groß ist. Die französischen Kolonien beherbergen über 80 Millionen Menschen gegen 2 Millionen in den italienischen Kolonien. Die Küstlänge beträgt 15 500 Kilometer gegenüber 3800 Kilometer Italiens, die Gesamtentfernung vom Mutterland 34 000 Kilometer gegen 5300 Kilometer. Während die französische Flotte über die ganze Welt verstreut ist, um die Kolonien zu schützen, konzentriert sich die italienische Flotte fast ausschließlich im Mittelmeer. Wenn also die beiden Flotten gleich stark werden sollten, würde die Mittelmeerflotte Italiens in Wahrheit die Mittelmeerflotte Frankreichs durch ihre Größe einfach erdrücken. Seine Flotte aus den Kolonien zurückziehen kann Frankreich nicht, denn wer garantiert ihm die Unantastbarkeit seines Kolonialbesitzes?

Es ist bezeichnend, daß selbst die französischen Zeitblätter in der Frage der Flottenrüstungen geschloffen hinter der Regierung Tardieu stehen. Sie tun es umso williger, als sie nicht nur für Frankreich, sondern zugleich gegen Italien auftreten, und Herr Mussolini gehört bekanntlich nicht gerade zu den beliebtesten Gestalten bei der französischen Flotte. Auf jeden Fall hat die Londoner Flottenkonferenz zweifellos die Beziehungen zwischen Frankreich und Italien erheblich verschärft. Das ist bisher eines der wichtigsten Ergebnisse der großen Londoner Tagung.

Die „Europa“ schlägt die „Bremen“

Mit über 52 Kilometer über den Ozean

Die Rekordfahrt der „Europa“, der es gelungen ist, auf der Fahrt von England nach Amerika ihrem Schwesterschiff, der „Bremen“, das Blaue Band des Ozeans zu entreißen, muß höchste Anerkennung auslösen. Es ist nicht der Sinn der neuen Großbauten des Norddeutschen Lloyd, Schiffe zu schaffen, die in erster Linie dazu geeignet sind, den Siegeslorbeer im Kampf, wer das schnellste Schiff ist, zu erringen. Aber die Tatsache, daß beide 50 000 Tonnas-Dampfer mühelos etwa die gleiche Zeit herausfahren, beweist, daß der neue Schiffsstyp — und als solchen muß man die „Europa“ und die „Bremen“ bezeichnen — überaus gut gelungen ist.

Einen Geschwindigkeitsrekord für Schiffe festzustellen, hatte natürlich erst dann einen Sinn, als man zum Bau von Schnell-dampfern überging. Lange Zeit haben englische Schiffe allein den Rekord gehalten. So fuhr beispielsweise die „Ariadne“ von der White Star im Jahre 1872 einen Geschwindigkeitsrekord von 14,1 Knoten pro Stunde heraus. Zwölf Jahre später wurde diese Zeit durch den „Oregon“ von der Cunard-Linie mit 18,4 Knoten erheblich überboten. Die Grenze von 20 Knoten überschritt zum erstenmal die „Teutonic“ der White Star im Jahre 1891 mit 20,43 Knoten. Das nächstschleunigste Schiff war die „Campania“ von der Cunard-Linie mit 21,2 Knoten.

Hatten bis dahin die englischen Schiffe keine Konkurrenz, so wurde zum erstenmal das Blaue Band des Ozeans 1897 durch das Schiff des Norddeutschen Lloyd, Kaiser Wilhelm der Große, entführt, das eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 21,4 Knoten erzielte. Damit begann ein großes Wettrennen zwischen England und Deutschland. Abwechselnd waren es deutsche und englische Schiffe, die immer bedeutendere Geschwindigkeiten erzielten. Mit dem Blauen Band des Ozeans konnten sich für Deutschland schmücken: die „Deutschland“ von der Hapag, die 21,96 Knoten, „Kronprinz Wilhelm“ vom Norddeutschen Lloyd mit 23,09 Knoten, „Kaiser Wilhelm II.“ vom Norddeutschen Lloyd im Jahre 1903 mit 23,7 Knoten, bis dann schließlich das Blaue Band des Ozeans wieder nach England durch die „Lusitania“ von der Cunard-Linie mit 25,85 Knoten entführt wurde, eine Leistung, die kurz darauf von der „Mauretania“ mit 26,08 Knoten überboten wurde. Weitere Versuche, noch größere Geschwindigkeiten zu erreichen, schlugen fehl. Bekanntlich ist die „Titanic“ bei ihrer Jungfernfahrt, als der Kapitän den Versuch machte, eine neue Höchstzeit zu erzielen, auf einen Eisberg aufgelaufen. Dieser Fall hat damals in der ganzen Welt ungeheures Aufsehen erregt, weil der Kapitän der „Titanic“, nur um den Geschwindigkeitsrekord zu überbieten, alle Warnungen in den Wind geschlagen hatte und trotz der drohenden Gefahr, Eisbergen zu begegnen, von der kürzesten Route nicht abwich, statt gefahrlos mit einem kleinen Umweg zu fahren. Die Empörung über dieses Verhalten, das man nur als Rekordwahnsinn bezeichnete, war so groß, daß das Weltbaun immer schnellerer Schiffe ein Ende fand. Jedem fand die Entwicklung der modernen Schiffsbau-technik durch den Krieg einen jähen Abbruch.

Die Zeit nach 1918 hat ganz neue Anforderungen an den Passagierverkehr zwischen Europa und Amerika gestellt. Während früher eine der wichtigsten Grundlagen die Auswanderung bildete, steht jetzt im Vordergrund des Interesses der Reiserverkehr in der 1., 2. und in der Touristen-Klasse. Die Ansprüche der Reisenden sind erheblich gestiegen. Daher erfordern moderne Schiffe eine ganz andere Einrichtung. Hinzu kommt aber, daß der Reisende immer größeren Wert auf eine schnelle Fahrt legt, weil für eine Europareise ebenso wie umgekehrt für eine Amerika-reise häufig nur ein Zeitraum von sechs Wochen angelegt wird, wobei jeder Tag, der bei einer schnelleren Fahrt gewonnen wird, eine nicht unwesentliche Rolle spielt. In Erkenntnis dieser Sachlage hat sich der Norddeutsche Lloyd, die erste große Schiffs-fahrtsgesellschaft der Welt, entschlossen, einen neuen Schiffsstyp herzustellen, der sowohl den Reisenden jede Bequemlichkeit bietet, wie auch imstande ist, die Fahrt zwischen Europa und Amerika in knapp fünf Tagen zurückzulegen. Daß die gesamten Entwicklungstendenzen in dieser Richtung gehen, beweist am besten die Tatsache, daß englische Schiffahrtsgesellschaften neue Bauten aufgelegt haben, die sogar noch größer werden als die „Bremen“ und die „Europa“ mit etwa 60 000 bis 65 000 Tonnen.

Der Kampf um das Blaue Band des Ozeans geht weiter. Es ist eine Tat der deutschen Schiffahrt, daß es ihr im Verlauf eines Jahres gelungen ist, zwei deutsche Schiffe, die „Bremen“ und

die „Europa“, in die Liste der schnellsten Schiffe der Welt, die einmal das Blaue Band besitzen haben, einzutragen. Die Grenze von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 28 Knoten ist überschritten, d. h. eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 52 Kilometer. Eine phantastische Geschwindigkeit, wenn man sich vorstellt, daß so schnell ein gewaltiges Schiff von 50 000 Tonnen, das über 3000 Menschen an Bord hat, den Ozean durchpflügt. Werden die deutschen Schiffe lange in der Lage sein, den Schnellheitsrekord zu halten?

Die Ankunft der „Europa“ in Neusport

Neusport, 25. März. Um 8.50 Uhr Neusporter Zeit (14.50 Uhr Berliner Zeit) konnte der Führer der „Europa“, Commodore Johnson, durch den Rundfunk der ganzen Welt mitteilen, daß die „Europa“, obwohl ihre Reise nicht vom Wetter begünstigt war, die Fahrt Eberburg-Neusport in 4 Tagen 17 Stunden und 6 Minuten zurückgelegt hatte und daß dieser Erfolg der fortgeschrittenen Technik und der ausgezeichneten Arbeit seiner Mannschaft zuzuschreiben ist.

Nach dem Führer des Schiffes ergriff der deutsche Botschafter Dr. von Wittlich und Galtson das Wort, um die Mitteilung von der Ankunft der „Europa“ auch amtlich zu bestätigen. Er gab seiner Freude darüber Ausdruck, die Gelegenheit dazu benützen zu können, von Neusport aus einen Gruß an die Heimat richten zu können. Er schloß seine kurzen Worte mit der Bemerkung, das Schiff habe das gute alte deutsche Seerichtwort wahr gemacht: „Doppelt genügt hält besser!“

Die Zeppelinpläne

Unterredung mit Kapitän Lehmann

Friedrichshafen, 24. März. Kapitän Lehmann, der eben von seiner Spanienfahrt zurückkehrte, gewährte einem Redaktionsmitglied der Verbotsstelle eine längere Unterredung, in der er sich über aktuelle Probleme der Luftschiffahrt, die kommende Südamerikafahrt und das Programm für 1930 aussprach. Kapitän Lehmann stellte ausdrücklich fest, daß die Gedanken eines Zeppelinverkehrs Spanien-Südamerika in Spanien mehr denn je Anfang und Beachtung finden. Was den Zubringerdienst der Luftbanja betrifft, ist zwischen dem Luftschiffbau Zeppelin und der Luftbanja ein Abkommen dahin getroffen, daß die Luftbanja den Zubringerdienst für Personen und Post von Berlin bis Sevilla durchführt. Die Südamerikafahrt, die ursprünglich für den 1. Mai angesetzt war, nunmehr aber um etwa eine Woche verschoben wurde, wird nach den Angaben Kapitän Lehmanns voraussichtlich etwa in folgenden Etappen verlaufen: Zunächst von Friedrichshafen nach Sevilla, wo kurze Zeit, etwa ein Tag oder eine Nacht, Aufenthalt genommen wird. Dann wird der Ozean bis Pernambuco (an der Nordküste Brasiliens) überquert. Die Route über das offene Meer wird wohl zunächst entlang der afrikanischen Küste, oder über Madeira und die Kanarischen Inseln führen, wo u. a. ein Postabwurf erfolgt, dann weiter über die Kapverdischen Inseln und San Fernando Ronda bis Pernambuco. Hier erwarten den „Grau Zeppelin“ ein Ankerhafen und reiche Betriebsstoffvorräte. Eine Landung wird auf der Hin- und Rückfahrt nur allerdings dann vorgenommen, wenn die Witterungsverhältnisse dies notwendig erscheinen lassen. Sonst ist beabsichtigt, der Küste entlang direkt bis Rio de Janeiro durchzufahren. Auch der Aufenthalt in Rio de Janeiro ist, sofern er infolge der Wetterlage durchführbar ist, nach den vorliegenden Plänen nur kurz bemessen. Es sollen hier lediglich Passagiere und Post ausgetauscht werden. Darauf erfolgt der Rückflug nach Pernambuco, wo in einem zweitägigen Aufenthalt das Schiff nachgeliefert wird. In der nächsten Etappe führt die Fahrt von Pernambuco aus weiter über Cap Roca und die Inselgruppe der Großen Antillen nach Cuba, wo wieder sämtliche Verhältnisse vorausgesetzt, in Havana ebenfalls eine Zwischenlandung vorgenommen werden soll. Da sich hier die Landschaft durch einen außerordentlichen Reiz auszeichnet, soll möglicherweise die Gelegenheit zu einer eintägigen Rundfahrt bis hinüber nach Florida geboten werden. An Passagieren wird es wohl kaum fehlen, da bekanntlich die amerikanischen Industriekönige in dieser Landschaft für ihre Erholung Quartier beziehen. Im übrigen ist die Anlage der Fahrt in dem großen Dreieck von Europa nach Südamerika und über Nordamerika zurück hauptsächlich deshalb erfolgt, um dem Luftschiffbau Zeppelin Gelegenheit zu geben, die technischen Bedingungen und atmosphärischen Verhältnisse sowohl für eine spätere Verkehrsverbindung zwischen Europa und Südamerika als auch eine weitere bisher noch sehr wenig unternommene, aber gleichermassen äußerst ausichtsreiche Verkehrsverbindung, nämlich eine Verbindung zwischen Nord- und Südamerika, praktisch zu erproben. Organisation und Finanzierung dieser letzteren Pläne sind allerdings noch eine offene Frage. Die gegenwärtige Reise Dr. Seners hat jedenfalls mit eventuellen Beförderungen in dieser Richtung nichts zu tun.



Das größte Flugzeug der Welt

In Mailand hat jenseits das Kleinstflugzeug „Caproni 6000“, das noch größer als die „Do. X.“ ist, die ersten Versuchsflüge unternommen. Das für militärische Zwecke, aber auch für Passagiers-Distanzflüge erbaute Flugzeug ist gänzlich aus Stahl und ist von 6 Motoren mit insgesamt 6000 Pferdestärken angetrieben. Die Spannweite des oberen Flügels beträgt 35, die des unteren Flügels 57 Meter. Die Länge des Flugzeuges ist 28 Meter und seine Höhe 11 Meter. Seine Geschwindigkeit ist 210 Kilometer.

Tasche hinein. Hr. Billerbed wollte den Räuber packen. Da sah dieser eine Waffe und schon war er in die rechte Hand. Er schob noch ein zweites Kal, ohne zu zielen und stürzte dann aus den Banktüren hinaus. Die Bankangestellten die zum Teil noch mit dem Ordnen ihrer Bücher beschäftigt waren, ließen alles liegen und stoben und eilten dem Räuber nach. Zwei legten über die Tische hinweg. Sie waren dem Flüchtigen schon im Einnaum dicht auf den Fersen, als dieser sich umdrehte und abermals mehrere Schüsse abgab. Der Beamte Badhaus war inzwischen ebenfalls an dem Auto angelangt. Er sprang auf das Trittbrett und rief die Tür auf. Im Fond sah er zwei Leute sitzen, die die Tasche hatten. Er griff zu und packte sie. Auf den Zuruf des Chauffeurs „Schief doch!“, erhielt der junge Mann einen Schuß direkt ins Gesicht. Er taumelte geblendet zurück, hat aber anscheinend die Geldtasche doch mit herausgerissen. Sie wurde später gefunden. Ein Schupobeamter, der zu Rad vorüberkam, jagte dem Wagen nach, konnte ihn aber nicht mehr einholen. Auch ein zweiter Beamter sollte kein Glück haben. Die Waffe, der sich der Räuber bediente, muß eine Schießschußwaffe gewesen sein, die mit Schrot geladen war, denn es sind kleine Schrotkugeln gefunden worden. Auf der Flucht zum Auto verlor der Räuber einen größeren Teil des Geldes, anderes ging bei dem Eingreifen des jungen Badhaus verloren. Trotzdem haben die Räuber noch etwa 1400 Mark mitnehmen können. Die Verletzungen des Hr. Billerbed und des Bankangestellten sind anscheinend nicht sehr schwer.

Pariser Sensationen

Aus dem Spital ins Gefängnis

Die Finanzschwinderin Frau Hanau hat wieder einmal jämlichen Pariser Behörden einen aufsehenerregenden Streich gespielt. Frau Hanau trat bekanntlich im Gefängnis in den Hungerstreik. Nachdem sie ungefähr drei Wochen gedurnt hatte und so ihr Leben auf das äußerste gefährdet schien, wurde die Frau, die eineinhalb Jahre in Untersuchungshaft war, in ein Spital gebracht, wo man ihr gewaltigen Nahrung einflößte. Dagegen wehrte sich die halbverhungerte Frau mit großer Energie und protestierte immer wieder gegen diese Nahrungsmethode. Nun versuchte der Spitalarzt wieder mit Hilfe von sieben Krankenwärtern der Patientin etwas Milchsuppe einzuschießen. Trotzdem sie von sieben kräftigen Männern gehalten wurde, zerbrach Frau Hanau zwei Tafeln mit Milchsuppe und zerbrach zwei Nagenstenden. Abends, als im Spital bereits alles zur Ruhe gegangen war, entfloh sie, trotzdem zwei Schutleute ständig vor ihrem Zimmer Wache hielten, angeblich durch das Fenster ihres im Erdgeschoss gelegenen Spitalsimmers. Auf ihrem Bette ließ sie einen Brief an den Leiter des Krankenhauses zurück. Ob das Auto, mit dem sie ihren Weg fortsetzte, tatsächlich, wie behauptet, zufällig fand, oder ob der Streich schon sorgfältig vorbereitet war, wird erst die Untersuchung ergeben. Tatsächlich trat Frau Hanau um 11 Uhr abends vollkommen erschöpft im Gefängnis ein, wo sie ursprünglich in Untersuchungshaft war und wohin sie sich wieder hatte bringen lassen. Sie mußte quer durch ganz Paris fahren, denn das Gefängnis liegt beim Ostbahnhof, und der Weg ist ungefähr sieben Kilometer lang. Auf dem Weg gab sie durch Robroost ein Guadagnesuch an das Justizministerium auf und verständigte telephonisch ihren Rechtsanwalt von ihrer Flucht.

Da die Untersuchung über die Flucht der Frau Hanau zu der Feststellung geführt hat, daß die mit der Ueberwachung der Frau Hanau im Krankenhaus beauftragten Polizeibeamten zweimal ihren Posten verlassen hatten, und daß ihre gegenseitigen Betreibungen gegenüber ihren Vorgesetzten als unwahr wiederlegt wurden, sind die beiden Polizeikommissare mit sofortiger Wirkung aus ihrem Dienst entlassen worden.

Unterdessen haben sich die Dinge durch ein weiteres sensationelles Ereignis, das bisher geheim gehalten wurde, kompliziert. Es handelt sich um einen moisterischen Attentatsversuch bei der Staatsanwaltschaft. Letzten Freitag stellte der Gebilfe des Staatsanwalts, der sich mit der Affäre der „Gazette du France“ befaßt, fest, daß einige wichtige Akten in dieser Affäre auf rätselhafte Weise gleichzeitig mit dem Schlüssel des Attentatsversuches verschwanden waren. Seit drei Tagen wird hieberhaft nach den Dokumenten gesucht. Heute vormittag wurde jedoch auf der Staatsanwaltschaft ein Briefumschlag abgegeben, in dem der Schranckschlüssel eingeschlossen war, jedoch die Akten selbst wurden nicht zurückgegeben und die Polizei ist bemüht, auch in diesen moisterischen Verfall Licht zu bringen.

Ein ev. Schulbund für Württemberg

ev. — Am 19. März fand unter Leitung von Direktor Schlichter-Ludwigsburg die Gründungsversammlung des evangelischen Schulbundes statt. Seine Aufgabe sieht dieser Bund, der an den

Württ. Landesverband der Jüngerer Mission und an die evang. Schulkonferenzen, sich Berlin, angeschlossen ist, in der Förderung freier, evangelischer Schulen und Schulbeiräte. Diese Institute stehen in erster Linie. Da und dort in Deutschland sind wertvolle Anstalten der Not der Zeit zum Opfer gefallen. Auch in Württemberg ringen solche Schulen, die in unserem Lande tief verwurzelt sind und zum Teil schon nahezu 100 Jahre bestehen, trotz der steigenden Weltanschauung, die sie in Elternkreisen finden, schwer um ihre Existenz. Gerade in der Kultur- und Erziehungsrisis der heutigen Zeit legen viele Eltern Wert auf Schulen, die eine weltanschauliche Grundlage haben. Diese stehen damit nicht im Gegensatz zu den staatlichen höheren Schulen, erfreuen sie sich doch auch von Seiten der Behörden großer Wertschätzung und unterliegen der Aufsicht der Ministerialabteilung für die höheren Schulen zum 1. Vorsitzenden wurde Stad.-Rat Sautter-Stuttgart, zum stellvertretenden Vorsitzenden Direktor Schlitter gewählt.

Württembergischer Landtag

Das Gesundheitswesen in Württemberg — Die Trichinose im Landtag

Stuttgart, 25. März. Im Landtag wurden heute die 50. und 51. Anträge zum Etatkapitel 16 (Staatliche Polizei) abgelehnt, darunter auch unter großer Beifall der komm. Antag, der der Polizei im Interesse einer größeren Sicherheit für Leib und Leben der werktätigen Bevölkerung das Tragen von Revolvern verbieten wollte. Einsehende Erörterungen knüpften sich an die Kapitel 23 (Gesundheitswesen) und Kapitel 24 (Veterinärwesen). Die Frau Abg. Riß (Z.) kam auf die Trichinose hin zu sprechen und sah auch in der Verwendung verfaultem Rindfleisch in Stuttgart einen Grund zur Beunruhigung. Der Abg. Fengerstein (S.) wünschte Ausdehnung der Trichinosekontrolle auf alle Tiere. Der Abg. Bauhoff (S.) verlangte die Schaffung der Möglichkeit getrennten Badens. Der Abg. Hölcher (S.) vertrat die Auffassung, daß der Här, weil er nicht in der Freiheit erlegt wurde, nicht als Wild, sondern als Haustier hätte behandelt und der Trichinosekontrolle hätte unterworfen werden sollen. Der Redner wünschte ferner die Anschaffung von mehr Radium zur Bekämpfung der Krebskrankheit und bezeichnete den Geburtenrückgang als eine steigende Gefahr für das deutsche Volk. Der Abg. Frauer (S.) beantragte tierärztliche Kurse für Landwirte. Der Abg. Gauß (Z.) wünschte einen Staatsbeitrag zum Ausbau der Kläranlage in Bad Reichenheim. Der Abg. Stöck (S.) anerkannte die Maßnahmen zur Bekämpfung der Rindertuberkulose. Staatspräsident Dr. Volk sprach sein Bedauern über die Trichinosefälle in Stuttgart aus und erinnerte daran, daß 1927 die Trichinosekontrolle bei ihrer Einführung seitens der Gemeinden auf erheblichen Widerstand stieß und daß die Trichinosekontrolle nur für Städte mit über 15 000 Einwohnern und für die Badeorte vorgeschrieben ist. Ministerialrat Dr. v. Scheutlin bezeichnete den Gesundheitszustand in Württemberg als gut. Der Geburtenüberschuss betrug im Jahr 1929 15 000. Neue Seuchen gab es im letzten Jahr nicht. Der Typhus ist so ziemlich verschwunden. Es gab 3 verdächtige aber zweifelhafte Fälle von Papageientrankeheit. An Trichinose sind in Stuttgart 64, außerhalb Stuttgart 12 Personen erkrankt und insgesamt 7 gestorben. Bisher ist in Württemberg überbaut noch nie ein Fall von Trichinose vorgekommen. Der erste Fall ist am 12. März gemeldet worden. Der Här besonders der Trichinoträger ist, war bisher nicht bekannt. In den letzten Tagen sind bei Hagenbei in Stellingen 6 Eisbären an Trichinose erkrankt. Die Trichinosekontrolle ist kein absolut sicheres Abwehrmittel, das Beste ist, kein ungeschichtetes Fleisch zu essen. Der Besitzer des Königsbades, der selbst erkrankt ist, ist über die Vorfälle sehr unglücklich und hat alles veranlaßt, den Rest des Bärenschintens und alle Folgen zu beseitigen. Er hat sogar durch Kammerjäger den Räulen nachstellen lassen. Das Total kann ruhig besucht werden. Es besteht dort keinerlei Gefahr. Viel Sorge macht die Abwasserbeseitigung. Es muß alles getan werden, um eine ähnliche Uebertragung wie die der Trichinose zu verhindern. Oberveterinarrat Dr. Theurer teilte mit, daß bei dem kranken Mannheimer Eisbären gezielte Versuche nicht verfehlt worden sind. Der Abg. Scheel (Dem.) wies darauf hin, daß das neue Gesetz zur Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten zu einer Vermehrung des Strahlendimenentums geführt habe. Der Abg. Andre (Z.) betonte, daß die Geschlechtskrankheiten trotz aller Bekämpfungsmaßnahmen in Württemberg zunehmen und daß es einer gezielten Verringerung bedürfe, um der Freizügigkeit des Dimenentums wieder ein Ende zu machen. Den Härten sollte man unter das Seuchengesetz fallen lassen. Sonst ist der Gesundheitszustand im württ. Volke gut. Seine Lebensdauer ist um 10 Jahre größer als früher. Der Abg. Schneck (A.) machte die sozialen Verhältnisse für die Zunahme der Geschlechtskrankheiten und der Prostitution verantwortlich. Der Abg. Besmann (S.) erklärte, daß die Aufhebung der Kaspernregeln der Dirnen kein Fehler war, da das Vordrängen aller Forderungen der Humanität Hohn sprach und nach weiteren Ausführungen des Abg. Wörnweg (S.) betr. Bekämpfung der Tuberkulose gab Staatspräsident Dr. Volk an, daß sich das Gesetz zur Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten sowohl wegen dieser selbst, als auch in Hinblick auf das Dimenentum und das Zuhälterwesen sehr schlecht ausgewirkt habe und daß infolge der sozialen Härten sehr viele Wohnungen an Dirnen vermietet werden. Die an das Gesetz zur Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten geknüpften Hoffnungen hätten sich in keiner Weise erfüllt. Hierauf wurde die Weiterberatung auf Mittwoch nachmittag vertagt.

Aus dem Finanzsaufschub

Stuttgart, 24. März. Der Finanzsaufschub nahm zu dem den den Verunsaufschub über die Verwaltungsrechtspflege Stellung (See Rau). Sowohl der Staatspräsident wie Staatsrat Dr. Hoelmeier leiten das Ansuchen der Streitfälle beim Verwaltungsgerichtshof dar. Es entspann sich darüber eine Debatte, ob ein Präsident dauernd beschäftigt werden könne. Staatspräsident Volk bejahte diese Frage bestimmt. Das Gesetz wurde angenommen; desgleichen der erste Nachtrag zum Entwurf des Staatshaushaltsgesetzes. Sodann wurde zu einem Schreiben des Innenministeriums vom 14. Februar 1930 betr. die Verbesserung des Hochwasserabflusses des Neckars auf den Marungen Stuttgart, Cannstatt und Münster Stellung genommen. Der Wehraufwand bei der Staustufe Cannstatt-Münster beträgt vertraglich für den Staat circa 500—600 000 Mark. Die Beiträge werden von Ueberschüssen der Staustufen Obercklingen und Dorkheim entnommen.

Druck und Verlag der W. Rieler'schen Buchdruckerei, Altensteig. Verantwortlicher Schriftleiter: E. W. in Volkmer.

