

Berliner

Morgen-Ausgabe

Einzel-Nummer 10 Pfennig

Volks-Zeitung

Freitag das achtsseitige farbige illustrierte Witzblatt ULK

Mit „Jede Woche Musik“

Moden-Zeitung Sport-Zeitung Film-Zeitung Haus u. Gartenztg Techn.Zeitung Witzblatt, ULK



Strasse 67-68, Moritzplatz, Mühlentrasse 131, Potsdamer Strasse 15, Rathenower Strasse 3, Lützowbrücke Strasse 79, Rosenfelder Strasse 46, Schillingenparkweg 4, Schönhauser Allee 144, Turmstrasse 41, Wulfer Strasse 1-6, Zinnwiesenstrasse 91, Charlottenbrücke, Kaiserplatz 50, Kanister 24, Nollendorfer Str. 20-24, Schützenstrasse 26, Triestenerstrasse 7, Copernicus-Strasse 11, Preussener Heide, Heidestrasse 19, Hallesche-Uferstrasse 1, Heerstrasse 1, Lichtenberg, Frankfurter Allee 241, Lichtenberg-Str. 1-3, Ne-Sülze, Berlin-Str. 41, Rosenstr. 20-24, Kaiser-Friedrich-Str. 24, Niederschönhausen, Brückentrasse 22, Pankow, Bernauer Str. 11, Schöneberg, Breite Str. 5, Schöneberg, Lützow-Str. 20-24, Martin-Luther-Str. 9, Spandau, Breite Str. 47, Steglitz, Schöne-Str. 32, Tegel, Berlin-Str. 15, Tempelhofer Damm, Berlin-Str. 141, Truppe, Schiller-Str. 7, Weissenhof, Berliner Allee 247 (Antenplatz), Wilmersdorf, Kaiserplatz 11, Uhlenstr. 81, Prenzlauer Berg, Regener-Str. 41, Prenzlauer Berg, Regener-Str. 5, Prenzlauer Berg, Regenerstr. 44, Potsdam, Brandenburger Str. 23, Siedlin, Mönchenstr. 31. Druck und Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW.

erschient täglich zweimal, Sonntags, Feiertage und Montags einmal. Abonnementspreis: Vierteljährlich 2.50 Mark, halbjährlich 4.50 Mark, jährlich 8.00 Mark. Einzelhefte 10 Pfennig. In den Provinzen 15 Pfennig. Zusatzenummer: 10 Pfennig. Die Zeitung wird auch in den Provinzen durch die Post bezogen. Die Postgebühren sind in der Preisangabe enthalten. Die Redaktion ist für die Rücksendung von Briefen nicht verantwortlich. Die Redaktion ist für die Rücksendung von Briefen nicht verantwortlich. Die Redaktion ist für die Rücksendung von Briefen nicht verantwortlich.

Marine-Abkommen aufgeklärt - Lambach bekommt Genossen - St. Ingbert bankerott

Waggons - Lokomotiven

Zwei um ihre Existenz ringende Industrien Die Reichsbahn als Retter

Von Dr. Adolf Roeder

Die ausserordentlich schwierige Lage der Waggonindustrie hat sich mit der zunehmenden finanziellen Erstarbung der Deutschen Reichsbahngesellschaft gebessert. Auf die völlige Beseitigung der krisenhaften Verhältnisse in diesem Gewerbe wurde und wird durch Rationalisierungsmassnahmen hingearbeitet. Es erfolgte, wie noch in Erinnerung sein dürfte, hauptsächlich zwei Zusammenfassungen, nämlich einmal in der westdeutschen Waggonindustrie unter der Firma Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken Akt.-Ges., und zum andern in der Ostdeutschen Waggonindustrie durch Fusion der Waggonfabrik Busch und der Waggonfabrik Werdau mit der Linke-Hofmann-Werke Akt.-Ges., die im Zusammenhang damit ihr Aktienkapital im Juli d. J. von 21 auf 30 Millionen Mark erhöhte und den Namen des Unternehmens in Linke-Hofmann-Gusswerke Akt.-Ges. abgeändert hat. Diese beiden Transaktionen, die im Rahmen der Ende 1926 unter dem Protektorat der Reichsbahn gegründeten Deutschen Wagenbau-Vereinigung zustande gekommen sind, bedeuten allerdings erst einen Schritt auf dem Wege zur Wiederherstellung der Rentabilität in der Waggonindustrie, die namentlich in den Jahren 1924 bis 1926 erhebliche Verluste erlitten hat und verschiedentlich Kapitalzusammenlegungen vornehmen musste.

Wenn die Ziele heute noch nicht erreicht sind, so liegt das daran, dass ein nennenswerter Teil der deutschen Waggonfabriken sich der Zusammenschlussbewegung fern gehalten hat, und dass bis jetzt kein bestimmtes Rationalisierungsprogramm vorliegt. Immerhin hat schon eine gewisse Gesundung Platz gegriffen, die sich namentlich auch in dem vor einigen Tagen von der Waggon- und Maschinenbau-Akt.-Ges. Görtitz vorgelegten Abschluss für 1927/28 - bei mehr als vierfachem Reingewinn Dividendenerhöhung von 8 auf 10 Prozent - ausdrückt. Es handelt sich übrigens hier um ein Unternehmen, das der Ostdeutschen Waggonindustrie nicht beigetreten ist, da es seinen Eigenbetrieb für rationell hält. Das Resultat hat dieser Auffassung Recht gegeben, allerdings hat die Gesellschaft im Jahre 1926 eine sehr scharfe Sanierung durch Zusammenlegen des früheren Kapitals von 12 Millionen Mark im Verhältnis von 5:1 vorgenommen und dann das Kapital nur auf 6 Millionen Mark wiedererhöht. Bemerkenswert sind die Ausführungen der Verwaltung dieses Unternehmens im Geschäftsbericht, und zwar insbesondere, als mitgeteilt wird, dass das neue Geschäftsjahr unter den von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vorgesehenen Streckungsmassnahmen zu leiden haben wird. Die Reichsbahn ist nämlich im Gegensatz zu der früher üblichen regelmäßigen Beschäftigung mehr und mehr zu einer sprunghaftigen Auftragsverteilung übergegangen. Statt eines festen Haushaltsplanes auf lange Sicht wird je nach Lage des Verkehrs jetzt kurzfristig bestellt und nach der jeweiligen Finanzlage die kurzfristig in Auftrag gegebene Auftragsmenge wieder gestreckt.

Immerhin lässt die deutsche Waggonindustrie bereits deutlich eine aufsteigende Entwicklung erkennen, während dies bei einer anderen Industrie, deren Gedeihen ebenfalls von der Reichsbahn abhängt, bisher nur in geringem Masse der Fall ist. Es handelt sich um die Lokomotivindustrie, die in der letzten Zeit sehr viel in der Öffentlichkeit von sich reden gemacht hat. Die kritische Lage dieser Industrie, die dadurch beleuchtet wird, dass die Bestellungen der Reichsbahngesellschaft in den Jahren

London beruhigt Kellogg

Kein englisch-französisches Geheimabkommen über die Flottenabrüstung Amerika soll Aufklärung erhalten

LONDON, 21. August.

Wie Reuter erfährt, werden die in einigen Kreisen verbreiteten Andeutungen, dass das britisch-französische Flottenabkommen irgendeine dunkle Bedeutung habe, in gut unterrichteten Kreisen scharf zurückgewiesen. Es wird erklärt, dass das Uebereinkommen einen Schritt nach vorwärts bedeute, und dass es sich nicht um ein Uebereinkommen zwischen Frankreich und Grossbritannien allein handle, sondern dass dieses Uebereinkommen nur in Kraft treten kann, wenn die anderen Mächte, die der Seeabstimmungskommission angehören, ebenfalls beitreten.

Der Wortlaut des Uebereinkommens ist den anderen in Betracht kommenden Mächten mitgeteilt worden und die Vereinigten Staaten haben Aufklärung über einige Punkte erbeten, über die nun seitens der britischen Regierung eine Antwort erteilt worden ist. Zu den Klagen darüber, dass das Abkommen nicht veröffentlicht wird, wird mitgeteilt, dass von einer Veröffentlichung Abstand genommen worden sei, um eine gewisse Elastizität zu gewährleisten, die nicht möglich gewesen wäre, sobald die Bestimmungen bekanntgegeben worden seien.

PARIS, 21. August.

Die Agentur Havas veröffentlicht eine längere Erklärung, die den Zweck hat, verschiedenen in der ausländischen Presse erschienenen Kommentaren das französisch-englische Flottenkompromiss entgegenzutreten.

Paris in Erwartung Stresemanns

PARIS, 21. August.

Stresemann wird während seines Besuchs in Paris in der deutschen Botschaft wohnen. Es bestehen Gründe für die Annahme, dass die französische Regierung den ersten offiziellen Besuch eines deutschen Ministers seit 1871 durch eine besonders liebenswürdige Gastfreundschaft betonen wollte.

Die Unterzeichnung des Paktes gegen den Krieg im Ehrensaal des Quai d'Orsay wird nach einer Mitteilung des Auswärtigen Amtes mit grosser Feierlichkeit erfolgen.

Die Vertreter der internationalen Presse werden zu diesem geschichtlichen Ereignis eingeladen werden.

Si vis pacem, para pacem!

Ein goldener Federhalter für den Kellogg-Fakt

PARIS, 21. August. (W. T. B.)

Wie das „Journal“ aus Le Havre meldet, wird der Bürgermeister dieser Stadt Staatssekretär Kellogg bei seiner Ankunft im Namen der Stadt einen massiv-goldenen Federhalter mit einer Widmung und der Inschrift „Si vis pacem, para pacem“ überreichen und dazu den Wunsch ausdrücken, dass sowohl Kellogg wie auch die anderen Staatsmänner sich bei der Unterzeichnung des Antikriegspaktes dieses Federhalters bedienen möchten.

Die Inschrift des Federhalters „Si vis pacem para pacem“ (Wenn du den Frieden willst, arbeite für den Frieden) ist eine Entgegnung auf das von den Kriegsfanatikern bis zum Erbrehen zitierte und mit dem bekannten blutigen Ergebnis befolgte Wort „Si vis pacem, para bellum“ (Wenn du den Frieden willst, bereite dich zum Kriege vor).

1924 bis 1928 im Durchschnitt nur 120 Stück im Jahre, das heisst nur etwa 7 Prozent der normalen Vorkriegsvorgaben, betrogen, hat Ende Juli d. J. eine Arbeitsgemeinschaft in der deutschen Lokomotivbauindustrie entstehen lassen. Diese Arbeitsgemeinschaft, der unter Führung der Lokomotivfabrik Henschel u. Sohn G. m. b. H. in Kassel die Fabriken A. Borsig, Berlin-Tegel, die Berliner Maschinenbau Akt.-Ges. vorm. L. Schwartzkopf und I. A. Maffei Akt.-Ges. in München angehören, wendet ihr Augenmerk hauptsächlich der Steigerung der Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit der Lokomotiven unter strengster Wahrung der Betriebssicherheit zu, wobei zugleich die bessere Ausnutzung der Lokomotivleistung mit erhöhter Kohlen- und Betriebsstoffersparnis verbunden sein wird. Die Arbeitsgemeinschaft hat unverzüglich eine an die Reichsregierung gerichtete Denkschrift vorgelegt und darin nach Schilderung der bedrohlichen Situation drei Anträge gestellt. Einmal solle der Reichsbahn seitens des Reichs ein Kredit von zunächst 50 Millionen Mark bis Ende 1929 gewährt werden, damit mit grösster Beschleunigung eine entsprechende Anzahl von Lokomotiven bei denjenigen deutschen Lokomotivfabriken bestellt werden kann, die infolge ihrer Betätigung auf dem Auslandsmarkt der deutschen Volkswirtschaft Nutzen bringen. Zweitens wurde die Einleitung von Massnahmen gefordert, um durch Zusammenfassung und Uebertragung von Aufträgen auf eine geringere Anzahl von für die deutsche Wirtschaft wertvollen Fabriken eine Gesundung der Lokomotivindustrie und damit auch eine Verbilligung der

Produktion herbeizuführen, wie dies durch solche Massnahmen bei der Waggonindustrie erreicht wurde. Drittens verlangte man Unterstützung der auf diese Weise ausscheidenden Werke mit dem Ziele, ihnen die Umstellung auf andere Fabrikationszweige zu ermöglichen. Das Reichsverkehrsministerium hat sich im Benehmen mit der Reichsbahn bereits mit diesen Anträgen befasst und die Notwendigkeit anerkannt, dem deutschen Reich eine leistungsfähige und ausreichende Lokomotivindustrie zu erhalten. Es hat aber andererseits - unseres Erachtens mit Recht - darauf hingewiesen, dass es unter den heutigen Verhältnissen auf lange Zeit hinaus völlig unmöglich sein werde, sämtliche vorhandenen Lokomotivfabriken - zurzeit 20 Firmen - in ihrem jetzigen Umfang auch nur einigermaßen ausreichend zu beschäftigen. Auch in seinen anderen Teilen wurde der Hilferuf der Lokomotivindustrie von der Regierung abgelehnt. Dass diese sich mit der Antwort der Regierung nicht zufrieden gibt, geht aus einer neuen Erklärung der Arbeitsgemeinschaft hervor. Zu einer befriedigenden Lösung der Frage wird man in der Tat wohl nur durch ein engeres Zusammenarbeiten der Reichsbahn mit den Lokomotivfabriken, zum mindesten durch Mitwirkung bei der Auswahl ihrer Lieferwerke, kommen können. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Lokomotivfabriken, ähnlich wie die Waggonfabriken, zunächst einmal den Weg zur Zusammenarbeit untereinander finden und dann als geschlossene Liefergemeinschaft mit der Reichsbahn zusammenarbeiten.