

Bezugspreis: Wöchentlich 70 Pfennig, monatlich 2,- Reichsmark...

Der 'Vorwärts' mit der illustrierten Sonntagsbeilage 'Rolf und Feit'...

Telegramm-Adresse: 'Sozialdemokrat Berlin'

Vorwärts

Berliner Volksblatt

Zentralorgan der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands

Anzeigenpreise: Die einpaltige Anzeigenzeile 50 Pfennig...

Anzeigen für die 2. und 3. Nummer müssen bis 4 1/2 Uhr nachmittags...

Redaktion und Verlag: Berlin SW. 68, Lindenstraße 3

Sonnabend, den 18. Juni 1927

Vorwärts-Verlag G. m. b. H., Berlin SW. 68, Lindenstr. 3

Erklärungen Vanderveldes.

Kategorisches Dementi gegen die antirussischen Einheitsfrontgerüchte.

Genf, 17. Juni. (Eigener Drahtbericht.) Der Genfer Sonderberichterstatter des 'Soz. Pressedienst' hat den belgischen Außenminister Vandervelde...

'Behauptungen dieser Art stehen in direktem, schärfstem Widerspruch zu dem, was gesagt und angeregt worden ist. Der englische Außenminister Chamberlain hat unumwunden erklärt...

Die Gestaltung der zukünftigen Beziehungen zwischen Sowjetrußland und den übrigen europäischen Kontinentalstaaten hängt von der Politik der Moskauer Regierung ab.

Ist alles, was man über die angebliche Bildung einer Kampffront gegen Rußland geschrieben und gesagt hat, den Tatsachen schroff widersprechend.'

Die Ratstagung geschlossen.

W. S. Genf, 17. Juni. (Eigener Drahtbericht.) An die öffentliche Debatte über die Danziger Frage schloß sich noch eine kurze vertrauliche Sitzung des Rates...

Stresemann und Chamberlain sind beide in Genf geblieben. Sie haben sich jedoch heute außerhalb des Rates noch nicht wiedergesehen. Eine Besprechung ist für morgen, Sonnabend, in Aussicht genommen.

Lambert tritt zurück.

Das belgische Mitglied der Regierungskommission des Saargebietes, Lambert, wird, wie dem 'Soz. Pressedienst' aus Genf gemeldet wird, in den nächsten Wochen zurücktreten.

Wie erinnerlich, hatte man schon auf der Märztagung bei der Behandlung der Saarfragen zu erreichen versucht, daß Lambert, der sich bei der saarländischen Bevölkerung geringer Beliebtheit erfreut...

Theater um die Postgebühren.

Der Postminister zieht die Gebührenvorlage zurück - die Wirtschaft drängt sie ihm wieder auf! - Auch Erhöhung der Rundfunkgebühr?

Das, was sich gestern im Verwaltungsrat der Deutschen Reichspost abgepielt hat, kann man nicht anders als ein Theater schlechtester Güte bezeichnen. Man bedenke, der Minister gibt mit großen Worten zu Beginn eine Erklärung ab...

Zurückziehung der Vorlage

namens der Deutschen Reichspost.

Vorher hatte der Postminister noch eine Vorlage über die Erhöhung der Rundfunkgebühren von 2 auf 3 M. monatlich eingebracht - eine Forderung, die sachlich nach keiner Richtung begründet...

Was nun folgte, war noch übler als der erste Akt. Die Mehrheit der Mitglieder des Verwaltungsrats hatten sich noch nicht von ihrer Überraschung erholt, als plötzlich wie auf ein Signal der Zentrumsabgeordnete Alletotte sich erhob...

nicht ganz einwandfreies Spiel

getrieben wurde, mit dem Ziel, der Regierung eine Genugtuung für die im Reichstag erlittene Schlappe zu bieten. Tatsächlich überboten sich nun auf einmal die Herren Wirtschaftsvertreter...

wenn er diese Vorgänge als ganz unmöglich bezeichnete, und verlangte, daß wegen Einbringung einer neuen Vorlage die Initiative einzig und allein beim Reichspostminister liege.

Zwei Dinge aber haben sich bei dieser Spielerei klar und deutlich herausgestellt. Das eine ist

die Doppeltzügeligkeit der Wirtschaft und der ihnen nahestehenden Parteien.

Die Wirtschaft war es, die in unzähligen Protesten, Kundgebungen und Eingaben gegen die Gebührenvorlage des Postministers Sturm gelaufen ist. Die Presse der Regierungsparteien und ganz besonders die der Deutschnationalen und des Zentrums hat in schärfster Tonart gegen die Vorlage mobilgemacht.

Zum anderen aber hat sich diesmal unwiderleglich gezeigt, daß das Reichspostfinanzgesetz in dieser Form einfach nicht mehr aufrechtzuerhalten

ist. Man mag es aufheben oder ändern, dieser Rudeleimuddel darf aber nicht weiter bestehen bleiben.

Zum Schluß noch ein Wort über die Drohung des Ministers, durch Zurückziehung von Aufträgen Arbeiterentlassungen unermesslich zu machen. Wir bedauern ausdrücklich, daß der Minister glaubte, solche Erklärungen abgeben zu müssen.

Methoden der Scharfmacherunternehmer.

die lediglich zu Sogenationen herausfordern, aber sonst keine Wirkungen erzielen. Rechtmäßig erklären wir, daß ein Antrag zu einer Zurückziehung von Aufträgen absolut nicht vorliegt. Dem Reichspostminister sind sowohl im Reichstag als auch im Verwaltungsrat Mittel und Wege gewiesen worden...

Der Nationalfeiertag.

Zur heutigen Beratung des sozialdemokratischen Antrags im Reichstag.

Von Karl Severing.

Am 24. Juni sind fünf Jahre verflossen, seit Walter Rathenau den Kugeln der Meuchelmörder zum Opfer fiel. Eine ungeheure Empörung ging an dem blutigen Johannistage des Jahres 1922 durch das Land...

In dieser Zeit bekannnen sich die Republikaner auch darauf, daß wir in einer Republik leben und daß es nun auch wohl nicht länger zu umgehen sei, dieser Republik auch äußerlich die Achtung und Ehrung zu verschaffen...

Auch sie feiert nun bald ihr fünfjähriges Jubiläum. Aber wenn der Reichstag der 3. Wahlperiode nicht in einem kräftigen Tempo das Wollen seiner 1. Periode mit einem erfolgreichen Vollbringen krönt, dann wird der Jubiläumstag (7. Juli) besonders freudiges Ereignis für die deutschen Republikaner bedeuten.

Die Reichstagsauflösungen im Jahre 1924 haben ein übriges getan, um die Lösung der Frage des Nationalfeiertages zu verzögern, obgleich in jeder Periode Anregungen dazu aus dem Reichstag erfolgten.

Heute sind ja nun wohl alle Hindernisse aus dem Weg geräumt. Die deutschnationalen Mitglieder der Reichsregierung, die sich mit den Richtlinien des Zentrums einverstanden erklärten, die der Verlängerung des Republikanengesetzes zustimmten, die ebenso den Kriegsgeräte-Paragrafen zustimmen werden...

Gefährliche Reichsbahn-Experimente.

Beseitigung des Stationsdienstes auf Nebenbahnen. — Rationalisierung am falschem Ort.

In den Reichsbahndirektionen Königsberg, Stettin und Trier werden auf einzelnen Nebenbahnen neue Verfahren ausprobiert, die dazu dienen sollen, den Betrieb und Verkehr der Reichsbahn zu verbilligen. Es handelt sich in der Hauptsache um den Versuch, inwieweit ohne Gefährdung der Betriebssicherheit und Schädigung des Verkehrs die Aufgaben des Stationsdienstes auf das Zugpersonal, das in Abhängigkeit von einer sogenannten „Zugleitstation“ gebracht wird, übertragen werden können.

Vorweg dürfte schon jetzt festgestellt werden, daß die von der Hauptverwaltung herausgegebenen

Richtlinien zur Verbilligung des Betriebs- und Abfertigungsdienstes auf Nebenbahnen

geeignet sind, den Betrieb und den Warentransport wesentlich zu verlangsamen, die Betriebsgefahren für alle Beteiligten wesentlich zu erhöhen und überdies noch höhere Dienstleistungen aus dem schon heute stark überlasteten Personal herauszuholen.

Grundätzlich sollen bei der desaströsen Regelung die Bahnhöfe gewisser Nebenbahntrecken durch rationales Personal überhaupt nicht mehr besetzt sein. Das Personal des einfahrenden Zuges soll den Dienst auf den Stationen übernehmen. Mit Abfahrt eines jeden Zuges ist der Bahnhof dann wieder unbefestigt. Das bedeutet, daß eine Fahrpläneinstellung auf diesen Stationen überhaupt nicht mehr stattfindet. Da das Zugmeldeverfahren wegfällt, müssen sich die Gefahren für Zugzusammenstöße auf den Stationen sowohl, wie auch auf freier Strecke vermehren. Wenn nach den gegebenen Richtlinien jeder Zug vor der Einfahrt in einen unbefestigten Bahnhof zu halten und der Zugführer verpflichtet ist, vor der Weiterfahrt sich zu überzeugen, daß die Fahrstraße für die Einfahrt des Zuges in Ordnung ist, so stellt diese Vorschrift eine Unmöglichkeit dar, da die Entfernungen und Witterungseinflüsse dem Zugführer oftmals jede Möglichkeit hierfür nehmen. Diese Vorschrift hat die schwerwiegende Bedeutung, daß bei Zusammenstößen und Entgleisungen jedesmal ein Beamter der unteren Besoldungsgruppen als Bligabnehmer und Sündenbock vor den Staatsanwalt kommen wird. Entschieden zu protestieren ist gegen die Bestimmung, daß auf den Strecken, bei denen die Hauptverwaltung aus Ersparnisrücksichten glaubt, auf einen Zugführer verzichten zu können,

der Lokomotivführer vor Antritt der Fahrt die Dienstobliegenheiten des Zugführers wahrzunehmen hat.

Damit wird die Einmannbesetzung der Lokomotive mit ihren großen Gefahren, die z. B. gelegentlich des Unfalles bei Reutte in die Erscheinung traten, in den normalen Zugdienst übertragen. Die Öffentlichkeit hat alle Veranlassung, sich gegen derartige Experimente der Reichsbahnverwaltung auf das entschiedenste zu wehren. Ebenso gefährlich ist die Bestimmung, daß bei Besetzung der Lokomotiven mit zwei Beamten die reine Arbeitszeit im täglichen Zeitraum in der Regel mindestens 260 Stunden betragen soll.

Auch die Streckenbegehung soll derart eingeschränkt werden,

daß im allgemeinen ein wöchentlich dreimaliger Streckenbezug genügt. Bei besonderen Verhältnissen glaubt die Verwaltung sogar mit einer wöchentlich einmaligen Kontrolle auskommen zu können. Zum Widerspruch reizt auch die Bestimmung, nach der die Begehranten auf freier Strecke möglichst zu beiseite zu gehen sind. Erhöhter Verlust von Menschenleben und Gütern wird die Folge davon sein. Geradezu klassisch mußt die wörtliche

Begründung für diese Ersparnismaßnahme an: „Das Vorhandensein dieser Schranken darf nicht ohne weiteres als Hindernisgrund für eine etwa sonst mögliche Personaleinschränkung (Richtbefehle der Station) angesehen werden.“

Auf derartigen Stationen hat den gesamten Verkehrsdiens, d. h. Fahrartenverkauf und Güterabfertigung, der Zugführer des einlaufenden Zuges wahrzunehmen, obwohl die Bearbeitung eines einzelnen Frachtbriefes u. a. stundenlange Arbeit erfordern kann. Söll die Annahme und Ausgabe von Gütern sich nur auf die Aufenthaltzeiten der Züge beschränken, dann muß jeder sich nach stundenlangem Wege nur kurze Zeit veripärende Abfender oder Empfänger wieder umkehren und am nächsten Tage wiederkommen; hat dann jedoch außerdem noch Lager- oder Standgeld zu zahlen. Geradezu sträflich ist die Sorglosigkeit, mit der die Reichsbahn bestimmt, daß

Die Bereitstellung von Wagenladungen zur Entladung als Ablieferung an den Empfänger angesehen werden muß.

Der Zugführer hat sich nur von der ordnungsmäßigen Beschaffenheit des Wagens und der Ladung zu überzeugen und fährt weiter. Der Empfänger der Sendung, der vielleicht erst am Abend des betreffenden Tages vom Einlauf des Wagens Kenntnis erhält, kann dann erleben, daß ein Unberechtigter die Ladung inzwischen lange abgeholt hat. Der richtige Empfänger kann in solchen Fällen irgendwelche Erklärungsversuche an die Verwaltung nur dann stellen, wenn er in der Lage ist, den Nachweis zu führen, daß die Eisenbahn schuldhafterweise ihren Verpflichtungen nicht nachgekommen ist; ein Nachweis, der gegenüber den neuen Bestimmungen, wodurch die Bereitstellung zur Entladung als Ablieferung an den Empfänger angesehen ist, kaum jemals erbracht werden kann. Man stelle sich bei dem im Güterzugverkehr oft stundenlangen Verpätungen die Folgen für die Abfertigung von Leichen und von lebenden Tieren vor. Wenn in glühender Sommerhitze oder in starker Kälte lebende Tiere durch eine derartige Abfertigung verenden, hat die Eisenbahn Schadenerfolg ebensowenig zu leisten.

Dieses aus reinen Ersparnisgründen erdachte neue Abfertigungssystem ist für die Verhältnisse eines Kulturlandes selbst bei schwachem Nebenbahnverkehr vollkommen ungeeignet und unter allen Umständen abzulehnen. Die Gefahren werden bedeutend gesteigert, der Warentransport verlangsamt und auch das Personal über Gebühr beansprucht. Dabei muß berücksichtigt werden, daß der Reichsverkehrsminister für die Dauer des Versuches bereits die Abweichungen von der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt hat, daß also schon Gefahr im Verzuge ist. Dabei tritt eine Personalverminderung kaum ein, da die gesamte Rechnungslegung und Kassenführung der unbefestigten Bahnhöfe, die bestimmungsgemäß für jeden Bahnhof getrennt zu geschehen hat, einem sogenannten Mutterbahnhof übertragen werden soll. Es erfolgt also nur eine Verschiebung des Personals nach diesen Mutterstationen hin. Ruhen und Gefahren dürften bei diesem Rationalisierungsversuch also in entgegengegesetztem Verhältnis stehen. Hoffentlich führen schon diese Darlegungen dazu, daß die Reichsbahn-Gesellschaft erkennt, daß hier der Gedanke der Rationalisierung durch seine schematische und überspannte Anwendung eher schädigend als fördernd wirken muß.

Die Gruppengasversorgung der städtischen Gaswerke. Während die Durchführung der Ferngasversorgungspläne bisher nur langsam vorwärts kommt, hat die von den städtischen Gaswerken betriebene Gruppengasversorgung in den letzten Jahren recht gute Fortschritte gemacht, indem örtliche Zentralstellen nach Stilllegung der übrigen, meist kleineren Werke die Gasversorgung des Gesamtgebietes übernehmen. Im Jahre 1925 wurde von 80 städtischen Gaswerken die Gruppengasversorgung betrieben und es wurden für diesen Zweck 140 Millionen Kubikmeter Gas abgegeben. Das Leitungsnetz dieser Werke betrug insgesamt 1290 Kilometer. Gegenüber dem vorhergehenden Jahr liegt die für die Zwecke der Gruppengasversorgung abgegebene Gasmenge in Berlin von 10 300 000 auf 18 Millionen Kubikmeter (Leitungslänge 175 Kilometer), in Dresden von 3 300 000 auf 4 Millionen Kubikmeter (49,5 Kilometer), in Stuttgart von 2 991 000 auf 3 799 000 Kubikmeter (239 Kilometer), in Mainz von 1 227 000 auf 1 326 000 Kubikmeter (17 Kilometer) und in Chemnitz von 1 100 000 auf 1 300 000 Kubikmeter (79 Kilometer).

Die Umstellung bei Hirsch-Kupfer. Die Hirsch-Kupfer- und Wessingwerke A. G. Berlin-Eberswalde hat sich infolge der Auswirkungen der Krisenperiode zu einer umfassenden Sanierung entschließen müssen, die jetzt von der Generalversammlung genehmigt wurde. Die Sanierung ist durch ganz bedeutende außerordentliche Abschreibungen auf die Anlagen- und Maschinenwerte für die stillgelegten Betriebe gekennzeichnet. Neben den üblichen Abschreibungen von 5 Proz. auf die Gebäude und 10 Proz. auf die Maschinen werden über 4 Millionen von diesen Anlagen abgebaut, und zwar rund 35 Proz. von den Gebäude- und fast 40 Proz. von den Maschinenwerten. Der hieraus entstandene Jahresverlust von 2,8 Millionen wird durch Auflösung des Reservefonds II voll abgedeckt. Die Produktion des Konzerns ist nunmehr in Eberswalde und Wessing betrieblich zusammengefaßt und durch weitestgehende Mechanisierung der Betriebe nach dem Vorbild der modernsten amerikanischen Betriebsweise ausgebaut worden. Das Verhältnis zwischen Produktion und Absatz im vergangenen Jahr kommt sehr plastisch darin zum Ausdruck, daß bei einem durchschnittlichen Monatsverbrauch an Wessinghalbzeugfabrikaten von 7500 Tonnen im Jahre 1925 die Aufnahmefähigkeit der Märkte in den niedrigsten Konsummonaten des Vorjahres auf 3300 Tonnen sank. Im laufenden Jahre hat sich der Metallmarkt wieder dem guten Stand von 1925 angepaßt und der vorliegende Auftragsbestand sichert den Betrieben bis zum Herbst volle Beschäftigung.

Nachwehen der Inflation in der französischen Autoindustrie. Zur Krise in der französischen Automobilindustrie ist vor uns geschrieben: Die französischen Automobilfabriken leiden besonders darunter, daß sie noch große Autolieferungen zu den Niedrigstpreisen der Frankens-Inflationszeit auszuführen haben. Diese Aufträge sind durchweg Verlustaufträge. Hier sind die Fabriken von Renault, Citroën, Delage, de Dion, Dornier und Jodel am heftigsten betroffen. — Die großen Werke benutzen natürlich die Situation, um große Fusionen und Konzentrationen durchzuführen. Das geschieht in der Weise, daß kleine Automobilfabriken aufgekauft werden oder man sie durch Darlehen an irgendeine größere Gesellschaft knüpft. Auf diesem Gebiete betätigt sich neben der Reifensfirma Michelin der bekannte Peugeot-Konzern. Ansehend sind auch die Amerikaner gekommen, in dem wichtigen Automobilland Europas Fuß zu fassen. Wie es heißt, soll es der nordamerikanischen General-Motor-Gesellschaft möglich geworden sein, wichtige französische Fabriken von sich abhängig zu machen. Andererseits veruchen die französischen Fabriken, durch Auslandsaufträge die schwierige Zeit der Frankens-Inflation auszugleichen. So hat die Firma Citroën besondere Anstrengungen gemacht, in das deutsche und englische Automobilgeschäft einzudringen.

Hohe Gewinne und Rückstellungen bei den Berliner Mörtelewerken. Die Vereinigten Berliner Mörtelewerke A. G. legt für das abgelaufene Geschäftsjahr einen überlohnend guten Abschluß vor. Das Unternehmen profitiert in seiner Stellung als Hauptlieferant von Mörtele und Kalk für den Groß-Berliner Baumineral von der riesenhaften Absatzbasis der Weltstadt für Massenprodukte. Die Gewinne sind sehr groß — die Verwaltung war natürlich bemüht, diese Gewinne hinter einer verhältnismäßig bescheidenen Dividende von 6 Proz. zu verbergen, mußte jedoch, obwohl sie vorher offiziell erklärt hatte, es seien keine Rückstellungen aus den Gewinnen vorgenommen worden, im Kreuzfeuer der Opposition auf der Generalversammlung zugehen, daß aus den laufenden Betriebseinnahmen Reserven zurückgehalten seien. Die Bilanz weist einen von 1,9 auf 2,6 Millionen gestiegenen Rohgewinn und nach Abzug aller Unkosten einen mit rund 180 000 M. fast um das Vierfache erhöhten Reingewinn auf. Die auffallend stark von 0,7 auf 1,1 Millionen erhöhten Zuhilfenahmen führt die Verwaltung auf den um 50 Proz. gestiegenen Umsatz zurück. In der Generalversammlung mußte sie aber, auf die Behauptung eines Aktionärs, der Umsatz sei nicht um 50, sondern um 100 Proz. gestiegen, die Antwort schuldig bleiben. Nach dem allen dürfte die Anündigung des Aufsichtsratsmitglieds Graf Arco über eine 12prozentige Dividende sehr viel mehr den Tatsachen entsprechen, als die 6 Proz., die jetzt verteilt werden.

Produktionseinschränkung trotz reichlicher Aufträge und steigender Preise. Die gegenwärtige Produktionsregelung in der Industrie, nach der für die Mitglieder der Interessengemeinschaft Deutscher Industrieunternehmer eine Einschränkung von 40 Proz. festgesetzt ist, gilt bis zum 1. Juni d. A. Eine Aufhebung der Produktionseinschränkung ist zu diesem Zeitpunkt nicht beabsichtigt. Ob man sich in Anbetracht der verhältnismäßig guten Beschäftigung sämtlicher Werke zu einer Herabsetzung der Einschränkungswerte entschließen wird, ist noch ungewiß. Die Industrie ist im allgemeinen mit Aufträgen für zwei bis drei Monate reichlich versehen und die Interessengemeinschaft hat soeben eine Erhöhung der Preise um 1 Mark pro 100 Kilogramm vorgenommen.

310 Millionen Mark Rußlandaufträge aus England zurückgezogen. Das Pressebureau der russischen Handelsvertretung in Berlin schlägt auf Grund des Planes für die Ausnützung des Kreditabkommens mit der Londoner Midland-Bank den Wert der schon vorbereiteten, nunmehr zurückgezogenen Bestellungen auf 10,5 Millionen Pfund Sterling. Weitere Bestellungen für 5 Millionen Pfund sollten vergeben werden. Es handelte sich fast durchwegs um Maschinenaufträge. Mit dem Aufhören der Bestellungen in England ist auch eine erhebliche Einschränkung des russischen Exports nach England verknüpft. Schon jetzt sieht Rußland eine Kürzung seines Einfuhrprogrammes vor, um dafür einen Ausgleich zu schaffen. Die Hoffnungen der deutschen Industrie, beim englisch-russischen Streit der lachende Dritte zu sein, dürfen also nicht zu hoch gespannt werden. Die russische Einfuhrbeschränkung wird auch die ehemals für England bestimmten Aufträge droffeln.

Die Früchte der Rationalisierung.

Wer erntet sie?

Am 15. Juni hat der Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller durch seinen Syndikus, den deutschen Reichstagsabgeordneten Dr. Reichert, behaupten lassen, daß durch die Forderungen der Arbeiterhöfe die Früchte der Rationalisierung nur den Belegschaften, nicht aber den Aktionären zugute kommen. Im letzten Heft der „Gewerkschaftszeitung“ veröffentlicht der ADGB, eine vom Deutschen Metallarbeiterverband geleitete Zusammenstellung, die die besonders in der Schwerindustrie den Konzernen zugeflossenen Rationalisierungsgewinne in dem Halbjahr von Juli 1926 bis Dezember 1926 anschaulich verdeutlicht.

Im Bochumer Verein ist die Roheisenerzeugung um 66,2 Proz., die Rohstahlerzeugung um 86,2 und die Erzeugung von Walzwerkfabrikaten um 75,7 Proz. gestiegen. Gleichzeitig nahm die Belegschaft aber nur um 6,9 Proz. zu. In den Hüttenanlagen „Vulcan“ bei Duisburg stieg die Roheisenerzeugung um 60,3 Proz., die Belegschaft aber nur um 1,9 Proz. abgenommen. Auf der August-Thyssen-Hütte in Hamborn wuchs die Erzeugung um 46,4 Proz.; die Belegschaft ging aber um 43,8 Proz. zurück. Auf der Dortmunder Union ist eine Erzeugungsteigerung von 17 Proz. und ein Belegschaftsrückgang von 16,1 Proz. und auf der Gute-Hoffnung-Hütte eine Produktionsvermehrung von 27,8 und eine Belegschaftsverminderung von 7,8 Proz. zu verzeichnen.

Nun waren die Preise in diesem Zeitraum im Durchschnitt gewiß nicht schlecht. Die gewaltige Steigerung der Erzeugung bei relativem und absolutem Rückgang der Lohnkosten hat sich auch in entsprechenden Gewinnen niederschlagen. Selbstverständlich müßten diese Gewinne auch den Aktionären zugute kommen. Wenn Herr Dr. Reichert also glaubt, sich vor die Aktionäre und gegen die Arbeiterhöfe stellen zu müssen, so mögen die Aktionäre einmal nachprüfen, in welchen Reserven die künftigen Rationalisierungsgewinne verschwunden sind. In den geringfügigen Lohnerhöhungen stecken sie ganz gewiß nicht, und auch die von der Arbeiterhöfe mit Zug und Recht geforderte Arbeitszeitverlängerung wird sie noch nicht erschöpfen.

Börse und Wirtschaftsentwicklung. Die Deutsche Bank schreibt in ihrem letzten Monatsbericht, daß die Kursrückgänge seit Mitte Mai auf den Verlauf der Wirtschaftskontunktur keinen merklichen Einfluß ausgeübt haben. Die Anforderungen, die von der Wirtschaft an den Geldmarkt und die Banken gestellt werden, seien noch in der Zunahme begriffen.

Auch die „Hibernia“ im Aufstieg.

Im Zeichen des englischen Bergarbeiterstreiks.

Die Bergwerksgesellschaft „Hibernia“, die sich fast ganz im Besitz des preussischen Staates befindet, hat im Geschäftsjahr 1926 große finanzielle und betriebliche Erfolge aufzuweisen. Gegen Mitte des Jahres begann sich der im Mai einsetzende Streik auszuwirken, um nach der völligen Räumung der Halben im Herbst die Nachfrage zu einem Umfang zu steigern, der nicht mehr voll befriedigt werden konnte.

Die Kohlenrohförderung stieg gegenüber dem Vorjahr von 5 111 509 Tonnen auf 5 570 741 Tonnen, d. h. um etwa 7 Proz., obwohl die Belegschaft von 17 323 auf 15 691, das sind mehr als 9 Proz., sank. Der Förderanteil pro Kopf ist damit gegen 1913, wo bei einer Belegschaft von 19 423 Mann 6 215 579 Tonnen gefördert wurden, um rund 10 Proz. gestiegen. Im Vorjahr wurden bei 4 866 882 M. Betriebsüberschuß und 4 936 100 M. Abschreibungen 225 846 M. als Gewinn vorgetragen. Im Berichtsjahr dagegen 8 056 910 M. Betriebsüberschuß erzielt, Abschreibungen in Höhe von 5 253 245 M. vorgenommen, 2 760 000 M. Dividende verteilt (5 Proz. auf die Stammaktien und 4 1/2 Proz. auf die Vorzugsaktien) und noch 269 511 M. vorgetragen.

Die ungewöhnlich hohen Abschreibungen von 10 189 345 Mark, das sind fast 17 Proz. des Aktienkapitals von 56 000 000 M., in zwei Jahren, lassen die starken Rationalisierungsgewinne auch bei der „Hibernia“ erkennen, da der Hauptanteil auf Abschreibungen von Maschinen und Geräten entfällt. Die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr 1927 werden nicht günstig beurteilt. Trotzdem dürfte bei der allgemein ansteigenden Konjunktur, die den Inlandmarkt sehr stark ausnahmsfähig gemacht hat, wieder ein guter Gewinnabschluß zu erwarten sein.

100 elektrische Lokomotiven von der Reichsbahn bestellt. Nachdem die Reichsbahn-Gesellschaft erst ganz kürzlich außerhalb des Arbeitsbeschaffungsprogrammes 7500 neue Güterwagen in Auftrag gegeben hat, wird jetzt die Bestellung von 100 elektrischen Lokomotiven und Triebwagen gemeldet im Auftragswert von rund 34 Millionen Mark. 45 Schnellzuglokomotiven werden bei Brown und Boveri, Mannheim, der Lokomotivenfabrik Krauss-München, der AEG, den Siemens-Schuckertwerken, der Firma Borsig, den Bergmann-Elektrizitätswerken und der Firma Schwarzkopff A. G. in Auftrag gegeben. 55 Güterzuglokomotiven und 8 Rangierlokomotiven verteilen sich weiter auf Siemens-Schuckert, Bergmann, Raffen-Schwarzkopff, Linke-Hoffmann und Raffen-München. Die restlichen Trieb- und Steuerwagen werden von Brown und Boveri, der Waggonfabrik H. Fucho-Heidelberg und der Maschinenfabrik Augsburg-Kürnberg gebaut.

Es geht auch ohne Sonnabendbörse. Der Börsenvorstand hat beschlossen, in den Monaten Juli und August die Effektenbörse Sonnabends ausfallen zu lassen.

Für das Wochenende:

MAGGI'S Suppen-Würfel

MAGGI'S Fleischbrüh-Würfel

der richtige Proviant.

