

Chronik des Tages.

Die Interfraktionelle Koloniale Vereinigung des Reichstags will im Auswärtigen Amt gegen die englischen Ostafrika-Pläne Protest erheben.
Die amerikanischen Reparations-Sachverständigen, Owen Young und Morgan, stützten Coolidge einen Abschließbesuch ab.
In Ciudad Real in Spanien wurden die an der Revolte beteiligten Offiziere verhaftet; drei von ihnen wurden zum Tode verurteilt.
In der Kleiststraße in Berlin drangen Diebe auf unterirdischem Wege in die Stahlkammer der Diskonto-Gesellschaft und raubten sie aus.
In Berlin ist das Warenhaus Tietz in der Chausseestraße vollständig ausgebrannt.
Bei einem Schlittenunfall im Berner Oberland wurden drei Personen getötet.
Auf einem Gut in Polen hat ein Forstarbeiter vier Personen aus Nähe erschossen.
Bei einem Eisenbahnzusammenstoß in Frankreich wurden 60 Personen verletzt.

Die Ziele der Reichsbahn.

Von Dr. Dörpmüller,
Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft.
Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Dr. Dörpmüller, machte auf einem Empfangsabend vor Ministern, Parlamentariern und Journalisten Ausführungen über die Lage der Reichsbahn, die wir nachfolgend im Auszug wiedergeben:
Die Einnahmen der Reichsbahn haben sich seit 1925 gut entwickelt. Das Kalenderjahr 1925 brachte 4669 Millionen Reichsmark, 1927 5039 Millionen und 1928 wird voraussichtlich mit 5140 Millionen Reichsmark abschließen. Die Ausgaben sind aber im gleichen Schritt mit den Einnahmen gewachsen. Insgesamt stiegen die persönlichen Ausgaben einschließlich der Abzöge von 2470 Millionen Reichsmark 1925 auf 2913 Millionen Reichsmark 1928. Obgleich die Kopfzahl in den Jahren 1925 bis 1928 um 32 298 gesunken ist, sind die persönlichen Ausgaben im gleichen Zeitraum demnach um 18 v. H. gestiegen.
Das Sachprogramm hat eine Einschränkung erfahren, doch ist dabei zu bedenken, daß noch erhebliche Kriegsschäden nachgeholt werden müssen, von denen der Oberbau noch acht Jahre jährlich 70 Millionen, die Hochbauten und Sicherungsanlagen fünf Jahre lang jährlich 30 Millionen, die Brücken fünf Jahre lang jährlich 50 Millionen, die Verbesserung an Fahrzeugen jährlich 100 Millionen erfordern.
Die Hauptverwaltung ist bereit, den Begriff des besonders anstrengenden Dienstes, bei dem die wöchentliche Arbeitszeit 48 Stunden beträgt, weiter zu fassen. Im Lokomotivdienst soll auch die wöchentliche Arbeitszeit bei Schnell- und Eilzügen auf 51 Stunden gegen 54 Stunden begrenzt werden. Schließlich beachtlichen wir, die höchstzulässige Arbeitszeit von wöchentlich 57 Stunden bei dem im eigentlichen Betriebsdienst auf Hauptbahnen beschäftigten Personal auf 56 Stunden herabzusetzen. Damit ist dann aber die Grenze dessen erreicht, was wir unter den jetzigen Umständen tun können.

Gewiß, die Rationalisierung wird niemals aufhören, aber die Zeit ist vorbei, wo eine einzelne Rationalisierungsmaßnahme Beträge in Höhe von 50 bis 100 Millionen im Jahre einbrachte. Trotzdem kann ich heute noch gewisse Gebiete nennen, auf denen noch viele Millionen gespart werden könnten. Wir haben noch große Werkstätten, die kaum bis zu 40 v. H. ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt sind; solche Werkstätten können spielend die Arbeit kleinerer Werkstätten aufnehmen und damit zu großen Ersparnissen beitragen. Es ist auch nicht zu vertreten, daß wir 30 Reichsbahndirektionen haben, von denen die größte zehnmal so groß ist als die kleinste. Hier ist ein Zusammenwirken mit den Ressorts der Regierungen erforderlich. Denn es geht nicht an, daß die Reichsbahn eine Direktion unterdrückt, die Finanzverwaltung in derselben Stadt das Finanzamt oder zugleich noch die Post aus ihr die Oberpostdirektion oder das Wehrministerium die Garnison wegnimmt.
Die Tarifierhöhung für den Personenverkehr hat sich so ausgewirkt, wie wir es gehäht haben. Noch im Laufe dieses Jahres werden von den 1000 preislich ausgestatteten 11. Klassewagen 750 durch ordnungsgemäß ausgestattete Wagen ersetzt werden. Vollkommen unklar ist leider das Bild der Tarifierhöhung im Güterverkehr. Der Einnahmeausfall, der durch die Arbeitskämpfe eingetreten ist, beziffert sich etwa auf 16 Millionen Reichsmark für den gesamten Reichsbahnbereich. Man wird nicht fehlgehen, wenn man den Verlust der Reichsbahn durch Arbeitskämpfe und Konjunkturrückgang bis zum Schluß 1928 mit 35 bis 40 Millionen Reichsmark beifert.

Wir schätzen die infolge Wettbewerbes des Kraftwagens verlorenen Verkehrseinnahmen bereits auf etwa 250 Millionen im Jahre und fürchten, daß sie in einigen Jahren 500 Millionen betragen werden! Die letzte Tarifierhöhung wäre nicht notwendig gewesen, wenn wir die Einnahme von 250 Millionen Mark behalten hätten. Das Auto hat sich gerade der hochwertigen Güter bemächtigt. Die Kraftwagenunternehmer bleiben unter den Tarifen der Reichsbahn und machen damit noch sehr gute Geschäfte.
Ergreifendweise wird die Belastung der Reichsbahn sich in absehbarer Zeit verringern. Ende 1929 werden wir von der Verpflichtung befreit, in jedem Jahre 100 Millionen gesetzliche Rücklage aus dem Betriebe in Reserve zu nehmen. Die nächsten fünf Jahre sollen uns befreien von den Kriegsschäden der Anlagen, die uns zusammen mit jährlich 150 Millionen

Mark belasten. Wir werden diese schwere Periode überwinden; wenn wir recht bald langfristige Anleihen zu erträglichen Bedingungen bekommen, wenn uns die kommenden Reparationsverhandlungen Erleichterungen gewähren, wenn wir in unseren Rationalisierungsplänen nicht gehemmt werden, wenn uns der Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln unter gleichen Lasten und gleichen Rechten freigegeben wird und wenn Reichstag, Personalvertretung und Schlichter ihre Forderungen für das Personal den finanziellen Möglichkeiten anpassen.

Diebe plündern eine Großbank.

Die Fahndungen der Polizei.
Alle Werkzeuge mitgenommen. — Hohe Belohnungen ausgesetzt. — Drei leere Kognakflaschen die einzige Hinterlassenschaft!

Die Fahndungen der Polizei nach den Dieben gestalten sich äußerst schwierig. Erschwert werden sie noch dadurch, daß die Diebe einen Vorprung von zwei einhalb Tagen erlangen konnten. Man glaubt, daß drei oder vier Personen den Einbruch verübt haben. Ihre Werkzeuge haben die Diebe mitgenommen; hinterlassen haben sie lediglich 3 leere Kognakflaschen! Auf die Ergreifung der Täter sind hohe Belohnungen ausgesetzt; von der Bank allein 20 000 Mark.

Die Vernehmung des Wächters, der den Außendienst besorgt, ergab, daß vor etwa vier Wochen eine der Marmorplatten, die unterhalb der Bankfenster eine Schutzverkleidung der Mauer bildeten, sich gelockert hatte und herausgefallen war. Es ist nicht unmöglich, daß schon zu dieser Zeit die Eindringler am Werke waren, um eine Angriffsstelle zu finden!

Der Wert der Beute.

Millionenverluste der Bank wahrscheinlich. — Das Urteil der Sachmänner.
Der Wert der Beute, die den Dieben in die Hände gefallen ist, läßt sich noch nicht annähernd veranschlagen. Man rechnet mit Millionenverlusten und beziffert allein den Wert der gestohlenen Edelsteine auf über eine Million Mark!

Was die Entschädigungspflicht der Bank betrifft, stellt sie rechtlich ein sehr verwickeltes Problem dar. Die Bank ist nämlich nur dann zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn der Diebstahl dadurch möglich geworden ist, daß sie es an der nötigen Sorgfalt hat fehlen lassen. Das ist aber nicht der Fall. Die Diebe sind sich vielmehr darüber einig, daß der Einbruch auf unerhöht raffinierte Art ausgeführt worden ist und das Tollste darstellt, was sich in der Kriminalgeschichte der letzten Jahre ereignet hat.

Hugo Junkers 70 Jahre alt.

Am 3. Februar feiert Professor Dr. Hugo Junkers, der Gründer und Leiter der Junkers-Werke in Dessau, seinen 70. Geburtstag. Professor Junkers hat sich um die Entwicklung der deutschen Flugtechnik große Verdienste erworben und steht als Repräsentant des deutschen Flugwesens an erster Stelle! 1928 nahm die ganze Nation an dem Erfolg der Junkers-Werke teil, als die von Junkers gebaute „Dreiecke“ als erstes Flugzeug den Ozean von Europa nach Amerika überquerte.

Hugo Junkers wurde 1859 in Rheydt als Sohn eines Weberbesizers geboren; nach längeren Studienjahren bestand er in Aachen das Regierungs-Bauführer-Examen. 1890 errichtete er in Dessau eine Versuchsanstalt für Gasstrommaschinen, 1895 erfolgte die Gründung der Firma „Junkers u. Co.“, die sich mit der Herstellung von Heizapparaten befaßte. Reiche Erfolge waren Junkers in der Zeit beschieden, in der er als Professor an der Technischen Hochschule Aachen und als Motorenkonstrukteur wirkte. 1915 konnte das erste Ganzmetall-Flugzeug Junkers an die Front gehen; 1919 brachte die Gründung der nunmehr weltberühmt gewordenen Junkers-Flugzeug-Werke A. G. in Dessau.

Anerkennung verdienen auch die erfolgreichen Bemühungen des Gründers der Junkers-Werke, die verschiedenen Luftfahrtgesellschaften einander näher zu bringen. Später wurden die Gesellschaften dann von der Deutschen Luft Hansa übernommen. Erschwert wurde die Entwicklung der Junkers-Werke durch die Politik der ehemaligen Feindstaaten, die zeitweise sogar jeden Bau deutscher Flugzeuge verboten hatten!

Welche Bedeutung den Junkers-Werken zukommt, geht schon daraus hervor, daß von dem jetzt etwa 5000 Kilometer betragenden Weltluftnetz mehr als ein Drittel mit Junkers-Flugzeugen besetzt wird!

Politische Rundschau.

— Berlin, den 1. Februar 1929.
— In Berlin wurde die Reichstagsfraktion der Demokratischen Partei durch Reichstagsabgeordnete versammelt und durch Reichstagsabgeordnete geleitet, die gemeinsam mit den kommunistischen Abgeordneten die Internationale anstimmten.

Haas Vorsitzender der demokratischen Reichstagsfraktion. Die Reichstagsfraktion der Deutschen Demokratischen Partei hat an Stelle des Reichsjustizministers Koch-Weser, der mit Arbeit überlastet ist, den Abg. Dr. Haas zum Fraktionsvorsitzenden gewählt. Dem Fraktionsvorsitzenden gehören noch an: Frau Gertrud Bäumer, Dr. Fischer, Schneider und Dr. Meyer.

Kranzspenden der Reichsbehörden müssen Schleißen in Reichsfarben tragen. Amtlich wird mitgeteilt:

Das Reichskabinett hat beschlossen, daß Kranzspenden der Reichsbehörden und Reichsstellen zu Ehren verstorbener Beamter, Angestellter und Arbeiter oder in Erfüllung sonstiger repräsentativer Pflichten mit einer Schleiße in den Reichsfarben zu versehen sind.

Rundschau im Auslande.

Der Auswärtige Ausschuss der französischen Kammer hat sich einstimmig für die Befestigung des Kriegsausgleichs ausgesprochen.

In Krakau wurde der Generalsekretär des Untereingangs der polnischen Sozialisten, Szuma, verhaftet.

Amerika benötigt den Schutz einer erstklassigen Flotte.

Im Washingtoner Senat nahm während der Aussprache über die Flottenvorlage der Demokrat Reed das Wort. Er erklärte u. a., daß sich die Welt im mechanischen Zeitalter befinde, in dem in einem Kriege unvorhergesehene Nationen unterliegen könnten. Daran änderten auch alle Friedenspakte nichts. Reed wies dann auf angebliche Kriegsvorbereitungen auswärtiger Mächte hin und erklärte, die Kapazität würde den Amerikanern im nächsten Kriege nichts nützen; Amerika benötigte Schutz durch eine erstklassige Flotte.

Boden und Pflanzen-Ernährung.

(Von unserem landwirtschaftlichen Sonderberichterstatter.)

— Berlin, 31. Januar.

Pflanzen müssen „ernährt“ werden, wie jedes Lebewesen, und das, woraus sie bestehen, muß sich im Boden befinden, sonst können sie sich nicht „aufbauen“.

Aus dieser Erkenntnis heraus hat man den Kunstdünger geschaffen, nach Liebig's Entdeckungen. Weil, wie bei allem auf unserer Erde, auch bei den Pflanzen der Kalk von grundlegender Wichtigkeit ist, auch an vielen, aber leider nicht allen Stellen der Erde vorkommt, rechnet man ihn nicht zu den eigentlichen Düngemitteln, setzt seine Anwesenheit vielmehr als selbstverständlich voraus und beschränkt damit den Kreis der ertragbedürftigen Pflanzen-Nährstoffe auf Stickstoff, das Antriebsmittel, Kalk, den Lieferer des Zellenaufbaues in der Pflanze, und Phosphorsäure zur Entwicklung der Frucht des Kornes.

Die Dünger beizugeben, hat man seit Liebig ausgiebig gelernt. Eine große Industrie hat sich dafür eingerichtet, und eine gewaltige Propaganda treibt deren Benutzung immer höher. Bis zum Kriege hatte man damit eine ständige Steigerung der Ernten herbeigeführt. In der Zeit des Kunstdüngermangels im Kriege schlugen diese Ernten aber rapide zurück, und nach dem Kriege ist zwar unter dem Einflusse der „Intensiv“-Propaganda der Gebrauch des Kunstdüngers wieder gewaltig angestiegen, aber die Ernten wollen noch nicht wieder mit. Ergebnis: Fortgesetzte hohe Einfuhr aus dem Auslande.

Also wieder mal umstellen! Denn wenn der Kunstdünger es nicht mehr tut, dann muß irgend ein anderes Hilfsmittel herhalten. Man studiert also das Verhalten des Bodens, seine Zusammenhänge und Zustände, kommt dann zu dem Ergebnis, daß nicht bloß die Anwesenheit von Nährstoffen im Boden notwendig ist, sondern auch deren richtige Zubereitung; und diese Zubereitung müssen die Kleinlebewesen, also die unsichtbaren „Bakterien“ besorgen. Also muß man deren Anwesenheit sichern, ihr Wohlbefinden, ihre Befähigung zu kräftigster Verdauungs- und Lösungsarbeit fördern. Neben Pflanzennährstoffen, somit noch

Bakterien-Futter.

besonders bei leichten Böden, und außerdem Schaffung bequemer Wohnung im Boden, durch Foderung zur Fäulung und schnellen Erwärmung. Und diese Kombination von Pflanzennährstoffen und Bakterienfutter findet man im Stallmist und im Kompost, überhaupt in allem, was Humus bildet, also auch im Gründünger, wie in allen Pflanzenresten. Das Zusammenleben beider Kräfte in das richtige Verhältnis jedes Alters für jedes Wetter, bei jeder Bodenart und für die Besonderheit jeder einzelnen Frucht zu bringen, war in den Beratungen der D. V. G. immer und auch dieses Jahr wieder ein wichtiges Kapitel.

„Das Auge des Herrn dünkt den Acker“. Der Landwirt muß bei jedem Wetter und in jedem Entwicklungsstadium der Pflanzen den Boden studieren, indem er ihn betritt, ihn und das Wachstum beobachtet, mit den Schaufeln schon fühlt, ob er in der richtigen Verfassung ist. Luft und möglichst auch Licht müssen hinein kommen. Dann können die Bakterien leben und die Nährstoffe für die zarten Wurzeln „mundgerecht“ machen. Die Erreichung dieses „Gare“-Zustandes des Bodens ist das große Problem allen Ackerbaues, des alten sowohl als auch des neuen. Mechanisch allein läßt es sich nicht erreichen. Das würde zuviel Kräfte erfordern.

Die allgemeine Einführung der motorischen Bodenbearbeitung macht einige Fortschritte, — nachdem sich die Industrie auf einer einheitlichen Stärke der Traktoren von etwa 22 bis 30 P.S. festgelegt hat —, zwar Fortschritte, aber die betriebswirtschaftlichen Schwierigkeiten dauern fort, da die Zahl der Betriebe mit der für die gewinnbringende Ausnutzung dieser teuren Kraftmaschinen erforderlichen gleichmäßigen Arbeitsgelegenheit doch zu gering ist, die Steuerbehörden aber krampfhaft daran festhalten, daß auch diese Maschinen, die angesichts ihres Gewichtes hohe Autosteuern zahlen müssen, sobald sie, wenn auch nur ausnahmsweise, zum Ziehen von Wagen, wenn auch nur auf dem Hof selber, benutzt werden.

Das Gute hat aber die Erörterung über die Trecker auch für die kleineren Betriebe gehabt, daß deren Leiter und Besitzer über die mannigfaltigen Möglichkeiten und ihren Auswirkungen bei der Boden-