

Nebräer Anzeiger

Gefahr für die Reichsbahn.

Wie aus einer Mitteilung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, an die Presse hervorgeht, beschäftigt sich der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft kürzlich eingehend mit der Wirtschaftslage der Reichsbahn. Es ist ein weiterer erheblicher Verkehrs- und Einnahmesturz zu verzeichnen. Die allgemeine Wirtschaftslage wirkt sich, wie selbstverständlich, auch bei diesem größten Verkehrsunternehmen nachteilig aus. Darüber aber, wie schon oft, seitens der Reichsbahn-Gesellschaft erneut Klage geführt wird, das ist bei immer weiter zunehmendem Wettbewerb des Kraftwagens, der die laufenden Einnahmen der Reichsbahn im Personen- wie im Güterverkehr ständig verringert. Mit Recht verweist die Reichsbahnverwaltung darauf, daß sie mit eigenen Maßnahmen keinen wirksamen Schutz gegen den ungerechten Kraftwagenwettbewerb, der für die finanzielle Leistungsfähigkeit der Reichsbahn immer nachteiliger wird, und die Aufrechterhaltung der billigen Rohstoffpreise gefährdet, nicht schaffen kann.

Schon zu Anfang dieses Jahres bezifferte die Reichsbahn den Ausfall an Einnahmen, der ihr durch den Kraftwagenwettbewerb zugefügt worden ist, für das abgelaufene Geschäftsjahr 1929 auf etwa 400 Millionen Mark. Er wird für das laufende Jahr noch wesentlich höher geschätzt und den Betrag der von der Reichsbahn aufzubringenden Verkehrssteuer übersteigen. Es muß als ein Übel bezeichnet werden, diese Verkehrssteuer nur von Sendungen, welche die Reichsbahn befördert, zu erheben, wohingegen die Kraftwagenleistungen befreit sind. Es ist nicht zu verstehen, daß die Reichsbahnregierung, hier einen vernünftigen Ausgleich zu schaffen, indem sie auf diese Kraftwagenleistungen mit einer Verkehrssteuer belastet, wenn sie auf diese Einnahme von der Reichsbahn nicht verzichten kann. Denn mit dem gegenwärtigen Zustande und Abwarten, läuft sie Gefahr, von beiden Seiten nichts mehr zu erhalten. Wie bedeutend die Konkurrenz des Kraftwagens zur Eisenbahn bereits geworden ist, erhellt aus der Tatsache, daß zur Zeit 2268 Kraftpostlinien mit einer Betriebslänge von 43 815 Kilometern bestehen, die im Jahre 1929 85,6 Millionen Personen befördert haben. Zum Vergleich darf angeführt werden, daß die Betriebslänge der Deutschen Eisenbahnen 58 300 Kilometer beträgt. Den privaten Kraftverkehr zum Postverkehr hinzugezählt, muß das Vielfache der Betriebslänge der deutschen Eisenbahnen ergeben.

Diese Tatsachen zwingen dazu, unverzüglich mit gesetzgeberischen Maßnahmen gleiche Wettbewerbsgrundlagen für alle Verkehrsmittel zu schaffen, um einem gesunden Wettbewerb Raum zu geben. Es geht wachlich nicht an, daß die Reichsregierung und das Parlament sich gegenüber diesen Entwicklungen noch länger so passiv verhalten wie bisher. Das in den deutschen Reichsbahn investierte Kapital von etwa 25 Milliarden Mark bedarf im volkswirtschaftlichen Interesse der sorgfältigsten Sichtung. Ein Verfall mit unabweisbar wirtschaftlichen und politischen Folgen haben. Die Reichsbahn-Gesellschaft hat den Reichsverkehrsminister unter Hinweis

auf den Ernst der Lage erneut gebeten, beschleunigt Maßnahmen zu treffen, um weitere Gefahr für dieses größte Reichsunternehmen abzuwenden. Es soll gegeben werden, daß die Reichsregierung mancherlei Sorgen noch anderer Art hat. Das darf aber nicht dazu führen, daß man, indem auf der einen Seite alles Interesse einer bestimmten Sittungsaktion zugewendet wird, an einer anderen Stelle wertvolles Gut langsam zerfallen läßt.

Die Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn sind der Reichsregierung nicht erst seit kurzem bekannt. Die Öffentlichkeit hat ein Interesse daran zu erfahren, aus welchen Gründen sie sich diesen ernstlichen Problemen bisher nicht mit dem notwendigen Nachdruck gewidmet hat. Es scheint jedenfalls nach dem Notruf des Verwaltungsrats nunmehr höchste Zeit zu sein, daß die Regierung daran erinnert wird, daß die Deutsche Reichsbahn Besitz des Deutschen Reiches ist, und daß von wirtschaftlichen wie vom nationalen Standpunkt aus die Forderung erhoben werden muß, ihn in gutem Zustand zu erhalten.

Reichsbahn und Arbeiterschaft. Der Arbeitszeiskonflikt.

Berlin, 13. Januar

In den zwischen den Eisenbahngemeinschaften und der Reichsbahn schwelenden Streitigkeiten über die Regelung der Arbeitszeit sind in einem Schlichtungsverfahren unter dem Vorsitz von Dr. Böllers am 13. Dezember und neuerdings am Sonabend, den 10. Januar, Schiedssprüche gefällt worden. Die Schiedssprüche haben nach einer reichsbahnmäßigen Mitteilung zum Inhalt:

Für einen Teil der etwa 400 000 Arbeiter (es handelt sich um etwa 220 000) wird die Arbeitszeit auf 48 Stunden herabgesetzt. Bisher betrug sie je nach den Arbeitergruppen bis zu 54 Stunden. Der Verwaltung steht jedoch das Recht zu, in dringenden Fällen bis zu 130 Stunden Leberzeit im Jahre anzuordnen. Außerdem hat die Verwaltung das Recht, den Teil der Arbeiter, der bisher auch an Sonntagen arbeiten mußte, weiter mit 8 Zulafstunden in der Woche zum Sonntagsdienst heranzuziehen.

Für die übrigen Arbeiter also etwa 180 000 Köpfe) verbleibt es bei der durch die Eigenart des Eisenbahnbetriebes bedingten Arbeitszeit. Es handelt sich um Arbeiter, die meist im Betrieb, Verkehrs- und Verwaltungsdienst beschäftigt sind. Darunter fallen: die Arbeiter der Bahnhofsdiensleistungen, des Abfertigungsdienstes, des Betriebsdienstes, des Fahrten- und des Verwaltungsdienstes. Die Schlichtung der Arbeiter steht in enger Verbindung mit der Tätigkeit der Reichsbahnbeamten, für die entsprechend der Art ihrer Tätigkeit eine Arbeitszeit, abgesehen nach der Stärke ihrer Berufsprudungen, von wöchentlich 48 bis 57 Stunden festgelegt ist.

Wie verlangt, wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft diesen Schiedsspruch annehmen und, gleich die Verbindlichkeitsklärung beantragen, um die Einheit eines tariflichen Zustandes zu erreichen.

In der Frage der Einführung von Feiertagen ist die Verwaltung mit den Gewerkschaften nicht zu einer Einigung gelangt. Sie erklärt deshalb, genötigt gewesen zu sein, durch Vereinbarung mit den einzelnen Arbeitern Feiertage einzufügen. Zu diesem Zweck hat die Reichsbahn bereitwillig die Verantwortung von Bestimmungen des Tarifvertrages im Wege der einzelvertraglichen Regelung abweisen können.

wenn diese Bestimmungen des Tarifvertrages auf diese Weise abänderbar seien. Die Annahme der Feiertage ohne Vorbehalt werde die Reichsbahn nicht gegen den Arbeiter verwerten. Es sei zu erwarten, daß sich nach Klärung in diesem Sinne überall die Einführung der von der Reichsbahn geplanten Feiertage realisieren lassen werde und dadurch eine Entlastung von Arbeitern vertrieben werden könne.

Reichsbanner und Nationalsozialisten. Große Anfrage in Thüringen.

Weimar, 14. Januar.

Die Nationalsozialisten haben im Thüringer Landtag eine Große Anfrage eingebracht, die darauf hinweist, daß die Sozialdemokraten und die Reichsbannerführer zu gewaltsamen Auseinandersetzungen aufrufen würden.

Die Regierung wird auf verschiedene Äußerungen des Reichstagsabgeordneten Crippien und des preussischen sozialdemokratischen Abgeordneten Hellmann und den letzten Aufruf des Reichsbannerführers Hörling aufmerksam gemacht, die nichts anderes als eine Vorbereitung für die neue Revolution bedeuten würden. Dieser vom Reichsbanner vorgelegene Weg führe über blutigen Bürgerkrieg erstens zum Untergang des deutschen Volkes.

Die Regierung wird gefragt, ob sie in der Lage sei, die befehlenden Befehle gegen einen neuen Umsturz von links zu schicken, die nach dem Ausdruck Hellmanns bewaffneten Reichsbannerleute zu entsenden, und was sie zu tun gedenke, um in Thüringen jeden Versuch eines bewaffneten Umsturzes durch das Reichsbanner zu verhindern.

Thüringen fragt zurück.

Staatsminister Dr. Fried hat, nachdem ihm der absehende Standpunkt des Reichsinnenministers im Falle der beantragten Auflösung der Reichsbanner-Ortsgruppe Gera bekannt wurde, an den Reichsinnenminister eine Rückfrage gerichtet.

In ihr wird der Reichsinnenminister gefragt, welcher Unterschied zwischen der jetzt vom Reichsinnen- und Reichsbannerministerium als nichtverhältnismäßig angesehenen Geraer Reichsbanner-Ortsgruppe und den bekanntlich früher vom preussischen Innenministerium unter Zustimmung des Reichsinnenministeriums verbotenen Stahlpostämtern im Rheinland bestehe.

Zentrumsabgeordneter Herold †

Berlin, 14. Januar.

Der Zentrumsabgeordnete Herold ist in Münster nach kurzer Krankheit verstorben. Herold, der im 83. Lebensjahre stand, gehörte seit 1888 dem Preussischen Landtag und seit 1888 dem Reichstag an. Er war außerdem Vorsitzender der Deutschen Zentrumspartei und gehörte seit 1906 dem Vorstand der weisfälligen Zentrumspartei an.

Carl Herold wurde am 20. Juli 1848 auf dem Gut Binsdorf bei Münster i. W. geboren. Nach landwirtschaftlichen Studien übte er diesen Beruf praktisch aus. Nach dem er eine führende Stellung in der weisfälligen Landwirtschaft ein. Er wurde bei dem vorwiegend landwirtschaftlichen Charakter seines Heimatortes Münster in den Provinzialparlament, in den Kreis- und Kreisauschuss sowie in die Gemeindevertretung gewählt. Er wurde Vorsitzender oder Ehrenvorsitzender fast aller wichtigen örtlichen Berufsvereinigungen. In der Politik trat er seit Ende der 80er Jahre als Mitglied der Zentrumspartei hervor. Seit 1889 gehörte

Fürdich, Mädli!

Ein Roman von Benzin und Liebe von Fritz Lange

Copyright by Martin Feuchtwanger, Halle (Saale)

"Du hast mir eine sehr junge Mama gegeben, Papa..."

schelte die Maganetochter und war schon mit dieser spöttischen Äußerung wieder dracul negru. Robert sah es im Gesichtsausdruck der Damen — und für ihn, der sie beide kannte, war es fraglos: Hier würde es Kampf geben, Kampf zwischen der Blonden und der Schwarzen. Und das Ergebnis würde beinahe ein Skandal sein, eine Sensation mehr für Bucuresti.

Zagelung sah Robert die Gattin Trajans nicht. Geschäfte hielten ihn in den Desfeldern Sampanluis fest. Aber dann, an einem herrlichen Sommermorgen, war Mia so vorwichtig, ihrem ehemaligen Freund ein Stellbildchen im Park zu geben. Blauschöne Feste und Empfangs im Palais Hofeju an der Ghaufide Siffelich, Aufstehende und Feuerwerke im Park hatten die Zeit verkürzt. Aber nun stand die Kreole in die tühle Geträgnisheit von Einzia, wo Hofeju sein Sommerloch hatte, bevor.

Ganz verlockt, am Ufer des stänklichen Sees, an der Bootsangelegelle, trafen sich Robert und Mia.

"Du, wie lange habe ich diese Stunde herbeigewünscht!"

gand Robert, ein heimliches Drängen im Ton.

Mia entzog ihm ihre Hand.

"Berstich mir, daß du vernünftig sein willst!"

"Ich bin dein ergebener Diener."

Sie rüberden hinaus auf's Wasser, in den Schatten der Goldregenbäume auf der kleinen, dicht bewachsenen Insel.

Sollt sich Robert die Augen ein?

"Mia, nun sag' mir bitte: Bist du glücklich in diesem Hause?"

Mia blinzelte mit rätselhaft verschleierten Augen über ihn hinweg in die Weite des tiefblauen Firmaments. Ihre Antwort ließ lange auf sich warten. "Ich habe den Rahmen

gefunden, den ich gesucht habe. Ist das nicht Glück genug?"

Nach einer Pause fragte sie mit gebuchelter Gleichgültigkeit: "Und du, Robert? Wie steht es zu Florica?"

Sein Gesichtsausdruck wurde hart.

"Sie angeliebt mir. Es wird beinahe eine Vermählung geben." Er mußte an ihre Forderung damals denken: "Der Westropolit selber soll uns trauen..."

Der überhandnehmende Wunschloß begutete sich vor. "Du, hab' ich mein Versprechen nicht gut eingehalten?"

Robert nickte.

"Deine Jofe war eine gute Landesgenossin. Sie hat dich verzeuget. Du würest krank, hat sie mich gefragt."

Mia lachte hell auf. "Damals hatte ich dich bereits mit Trajan verkauft."

Braun hatte ein verlockendes Wort auf der Zunge, sprach es aber nicht aus. Wie hatte ihm Florica geraten:

"Deine bisherige Freundin ist unglücklich zu machen, indem man sie an einen anderen weitergibt!" Ja, nun hatte sie bereits selber über sich veräußert und sich an einen anderen weiterveräußert. Und dieser andere war Floricas Vater! Ironie einer Teufel, die Trajans Glück begründete.

Mia sumpte den biden Schläger, der Robert damals, im Gmnaßstimmer, beinahe um alle Beherrschung gebracht hätte, vor sich hin: "Du dummes Herz, verließ dich nicht..."

Er sah sie vor sich sitzen: Verführerischer denn je, mit ihrem geschmeidigen Tänzermentkörper. Ihre Weine hatten Schwung und Linie. Ihre Haltung war gestrafft und beherrscht, immer unter dem stummen Befehl stehend: Sei schön und grazil zu jeder Tages- und Nachtzeit!

Wöschlich sagte er in einem rauhen, verwelkenden Ton: "Liebe? Sprich nicht von Liebe! Du verstehst dieses Wort."

Wir haben unsere Liebe verkauft, eingetauscht gegen Gold, das uns schmählicher Geiz sein muß."

Sie schreute auf, überlegte, verwarrt, gab dann doch dem inneren Gebot nach: Sie berstete von Hans Bach, wie er

sie in den Bergen retete, und schloß: "Er ist vielleicht der einzige, dem ich in bedenkenloser Liebe zugehen war..."

Robert griff zu den Hüften, tauchte sie in die klare Flut.

"Und ich? Denkst du nie mehr an die schönen Stunden in deinem Heim? An die Tanzfeste, an unsere Wochenendfahrten in die Berge?"

Sie machte eine Sandbewegung — vorbei! Und ihre Worte bildeten die Illustration.

"Das war alles nur Vorspiel — ja, Robert: Aufstakt!"

Ein mühsamer er lachen. Es war ein resigniertes, mildes Lachen.

"Ich — eine Sprosse auf der Leiter zu deinem grandiosen Aufstieg! Herrlich, nicht?" Nun wurde er zynisch:

"Wenn du später einmal deine Memoiren herausgibst, schlage ich den Titel vor: Von der Fünftaktistin zur Bojarin."

"Jetzt wirst du geschmadlos." Sie wandte sich um, ohne eigentlich beleidigt zu sein. "Für Männer seid ihr schrecklich eitel. Jeder denkt, er sei das Ideal, das nicht mehr zu übertreffen ist."

Diese Stunde war nutzlos verlan. So empfand es die Frau.

Nur eine Erkenntnis brachte sie ihr: Robert Braun würde ihr nie mehr gefährlich werden können. Geliebt hatte sie ihn wohl eigentlich nie. Immer nur war er Werkzeug für sie gewesen. Glückselig hätte durfte man ihn in diesem Sinne zur Disposition stellen. Denn niemand konnte wissen, wie sich die Zukunft gestalten. Und Bundesgenossen sind immer wertvoll...

Mit dem Boot wieder am Ufer angelegt hatte und die Anker in Richtung nach dem Palais verschunden waren, rajabete es im Gebüh der Insel. Florica, im bunten Abendrot, teilte die Zweige vorichtig auseinander, tauchte dann lautlos ins Wasser, schwamm rasch nach dem entgegengelegenen Ufer. Für Sekunden fließ sie als fleischgewordene Nixe im Glanz der Sonne, schüttelte die Tropfen von sich, daß sie aufsprühten wie flüssiges Silber.

(Schluß folgt.)

er dem preussischen Abgeordnetenhaus, seit 1898 dem alten Reichstag zunächst als Vertreter des Wahlkreises Potsdam, 1903 wurde er dann im heimatischen Wahlkreis Tecklenburg-Abens-Emsfurt gewählt. Nach der Revolution wurde er sowohl in die Nationalversammlung als auch in die preussische Landesversammlung gewählt. Gleich war er seit 1920 bis zu seinem Tode Mitglied des Reichstages und des Preussischen Landtages. Graf Bernth hat als ältestes Parlamentsmitglied die letzten Reichs- und Landtage eröffnet.

Ein Blick auf die Karte . . .

Ein Franjoze über die Zustände an der Ostgrenze.

August Kaiser, der im Auftrage der radikalsozialistischen „Republik“ eine Rundreise durch ganz Deutschland gemacht hat, berichtet jetzt über seine Einbrüche in Ostpreußen, insbesondere an der deutsch-polnischen Grenze. Es sei vergebliche Mühe zu hoffen, das Deutschland jemals den Gedanken aufgeben könne, Ostpreußen wieder mit dem Mutterlande zu vereinigen. Zwei Flächen einer Wunde hätten vielmehr stets das Bestreben, sich wiederzueingliedern.

Man brauche nur einen Blick auf die Karte zu werfen, um auch die schärfsten Gegner einer Wiedervereinigung zu überzeugen. Man habe jedoch Deutschland nicht nur in zwei Teile geteilt, sondern zum Überfließen dem besiegten Gegner noch eine Kette unruhiger Beteiligungen zugesetzt. Die Kette sei hinüber für eine Verständigung hin würden. Der Korridor, der Ostpreußen vom übrigen Deutschland trenne, sei eine Herausforderung des gesunden Menschengehirns.

Die politische Grenze, die sich in 20 Metern Entfernungen an der Weichsel entlangziehe, habe das Leben der dort wohnenden deutschen Bevölkerung in ihren Grundlagern erschüttert. Der Damm, den die Deutschen errichtet hätten, um den jährlichen Ueberschwemmungen des Flusses Einhalt zu gebieten, sei an fünf Stellen von der Grenze durchschnitten, und er habe feststellen können.

daß die Teile des Damms, die zu Deutschland gehörten, in einem vortollständigen Zustand seien, während Polen den Damm vollkommen vernachlässigte.

Damit jedoch nicht genug, habe man zum Beispiel Granitz und Bischofswerder von ihren Bahnhöfen getrennt und mit einem Schutze das ganze Wirtschaftsleben erschüttert. Die vor fünfzehn Jahren noch blühende Stadt Bischofswerder liege heute in Agonie. Kaiser berichtet ferner über die Zerstörung der Winterwälder Weichselbrücke durch die Polen.

Die Zerstörung habe nicht etwa gleich nach dem Siege in der allgemeinen Erregung stattgefunden, sondern man habe die Brücke in den Jahren 1923 und 1929 fastigig systematisch zerstört.

Der Zugang zum Korridor, den man Deutschland versprochen habe und den man ihm bei Kurzbruch gegeben habe, sei illusorisch, denn der Uebergang sei nur denjenigen gestattet, die mit allen notwendigen Papieren ausgerüstet seien, und auch nur zu bestimmten Tagesstunden.

Die Schlußfolgerung, die Kaiser aus seinen Beobachtungen zieht, geht dahin, daß man die „blühende Grenze“ durch eine gerechtere Grenzlinie ersetzen müsse, wenn man sich nicht sogar der Aufstellung anschließen wolle, daß die Frage der Grenzregelung weniger wichtig sei, da doch das ganze Problem des Korridors endlich einmal gelöst werden müsse.

Der Sturm bricht los.

Schwere Unruhen in ganz Indien.

London, 14. Januar.

Wegen der Hinrichtung von vier indischen Freiheitskämpfern wurde in Bombay vom Nationalkongress ein allgemeiner Trauertag angeordnet. Kongress-Freiwilige zogen die Ladenbesitzer zum Schließen der Geschäfte, bemerkten Autodrohnen, elektrische Straßenbahnen und andere Fahrzeuge mit Seilen und legten Schwellen und eiserne Träger auf die Schienen, bis der Verkehr völlig stillstand.

Bei den Zusammenstößen wurden sechs Menschen getötet und 150 verletzt, davon 25 schwer.

Der Stadtrat verweigerte seine Sitzung zum Zeichen des Protestes. Der Polizeibericht wurde von der Menge mit Steinen empfangen und konnte sich nur mit Mühe in Sicherheit bringen. Sein Automobil wurde durch Steinwürfe beschädigt. Drei andere Polizeifahrer wurden verwundet, ihre Helme als Ehrung für die Hingerichteten abgenommen.

Für dich, Mädi!

Ein Roman von Benzin und Liebe von Fritz Lange

Copyright by Martin Feuchtwanger, Halle (Saale)

Im Gesicht der Rumänin offenbarte sich Schmerz über eine Enttäuschung. Drüben im Pavillon sah sie dann wieder angeleitet — noch sanft nachdenklich verstanden da, wie es eigentlich gar nicht ihre Art war. Die Erkenntnis dieser Stunde hatte sie erfrischt, war geräthet, daß sie den Glauben an sich selbst verlor.

Wer war die Siegerin? Dieser Gedanke trieb ihr das Blut in die Wangen, bis in die Schläfen. Ja, so war es, sie hatte sich diesen Robert Braun aus dem Norden mitgebracht, weil sie ihn auf keinen mochte, weil sie sah, daß er an sie glaubte. Sie war ihm Verbündete und Kameradin gewesen.

Und nun? Siegerin war einzig und allein diese Mia Barnede, jetzt Herrin im Hause Popescu. Ihr Vater, dieser Herr, hatte sie aus den Händen ihres künftigen Schwiegers empfangen. Erträglich, diese Rollenverteilung, die sich da das Schicksal geteilt hatte. Diese Rollenverteilung, die sich da das Schicksal geteilt hatte.

Für kurze Zeit hatten sich die Jäger in dem hübschen, regelmäßigen Gesicht der Maganetmörderin. Selbstständig ermoog sie nun im Geiste alle Möglichkeiten, die ihr das Leben bot. Mit Mirian Constantinescu, dem netten und eleganten Erben eines zusammengefallenen Vermögens fischen? Mit dem fetthen Colonel Morenu, ihrem treuesten Freund, für einige Wochen nach Paris gehen?

„Aburdat!“ Sie verwarf dies alles. Zweckmäßig war einzig und allein: Gegen alle Welt schweigen über das, was sie auf der Insel hörte, und Robert Braun heiraten. Erst dann, wenn er gebunden war, erlangte sie ihre Handlungsfreiheit wieder. Als Mädchen hatte sie in Bularest immerhin gewisse Rücksichten zu nehmen; als verheiratete Frau war sie immum! Einmal würde sie ja doch den

In Puna törmte eine ungeheure Menge zu dem Gefängnis, in dem sie Hinrichtung stattgefunden hatte. Die Polizei hatte jedoch vorzichtsreicher die Zugangsstraßen abgesperrt. Weirerer Zuwachs verlärt die Menge, und sie ging gegen die Polizei vor, so daß es hier zu Kämpfen kam.

In Scholapur.

Der Heimaftadt der Hingerichteten, traten sofort alle Baumvollarbeiter in den Streit, und die gesamte Bevölkerung legte Trauer an.

Bundesverfassung für Indien?

Der von dem Lordkanzler in der Konferenz am Runden Tisch verlesene Bericht für Indien eine Bundesverfassung vor, die den Indern die politische Verantwortung gibt, während die vollziehende Gewalt in den Händen der Krone und des Generalkommissars bleibt. Der Generalkommissar ernannt den Ministerrat, der der gesetzgebenden Körperschaften verantwortlich ist.

Während einer gewissen Uebergangsperiode wird der Generalkommissar die Verantwortung für die Landesverteidigung und die auswärtigen Beziehungen tragen, einschließlich der Begehungen zu den indischen Staaten außerhalb des Bundesrahmens. In einigen bestimmten Fällen kann der Generalkommissar unter eigener Verantwortung handeln und Vertreter ernennen, die in der gelegentlichen Beauftragung das Wort zu ergreifen, das Recht haben.



Ozeanflugzeug „Tradenwind“ überfällig. Unser Bild zeigt die Beladung des längst überfälligen Ozeanflugzeuges „Tradenwind“, Capt. MacLaren und Frau Beryl Hart. Ueber das Schicksal der Flieger ist noch nichts bekannt.



Alexander Mojszowski 80 Jahre alt. Der bekannte Schriftsteller Alexander Mojszowski feiert am 15. Januar seinen 80. Geburtstag.

Bedürfnis und Entbehrung.

Leo Tolstoi hat einmal den Satz geprägt: „An je weniger Bedürfnisse wir uns gewöhnt haben, um so weniger Entbehrungen drohen uns.“ Er hat diesen Ausspruch nicht allein auf russische Verhältnisse bemessen, sondern er gilt für

Namen eines Mannes annehmen müssen. Und keiner schien ihr so gefällig zu sein wie Robert Braun. Letzten Endes war doch alles nur Form, Repräsentation nach außen hin. . .

Nach von Sätzen aus erhielt Hans Bach ein Danktelegramm von Trajan Popescu für seine „aufopfernde Tat: die heldenhafte Rettung Frau Mias.“

„Wie weit bist du mit den Braun-Berten?“ fragte sie nach einer Weile. „Ich habe heute die Verträge unterzeichnet. Am ersten Oktober übernehme ich die Leitung des Zweigwerkes.“ Sie sahen in der Laube bei einem Schoppen Matammerer. Der Oberkellner half drinnen in der Gaststube als vierter Mann beim Stau.

„Und wir, Elisabeth? Wie steht unsere Sache?“ Sie hob das Glas hoch. „Vater ist einverstanden: im September feiern wir Verlobung.“

Da nahm Hans sein Mädel in die Arme. „Also mit Vollgas in die Zukunft!“ stellte er glückselig fest.

Draußen vor der Laube, beidhüpernde Männer, der Dadel, das Motorrad hoch und kam dann mit zufriedenem Schmaufen in die Laube gefahren. Drüben aber, auf den Wiesen, geigten die Heimchen ein großes Abendkonzert.

— E n d . —

Die Menschen aller Nationen in gleicher Weise. Es fällt ja nicht immer leicht, seine Lebensbedürfnisse herauszufinden, es ist schwer, dem gewohnten Luxus und neuen Possionen zu lassen, wenn man sie lange Zeit hindurch als Selbstverständlichkeit betrachtet hat, und dieser Schwierigkeit wird man erst richtig gewahr, wenn die Bedürfnisse gebieten, sich wirklich und in seinen Lebensgewohnheiten umzustellen. Man fängt an zu entbehren, verlangt sich vielleicht das Wichtigste, weil man auf eine frühere Gewohnheit nicht verzichten will. Oder man fängt sich mit den veränderten Verhältnissen gar nicht vertraut machen, weil man keine großen Anstrengungen mehr stellen darf. Die Lebensbedürfnisse eines jeden Menschen sind durch Herkunft, Beruf oder gesellschaftliche Stellung grundverschieden. Was dem einen ein unerhörtes Luxus scheint, ist dem anderen selbstverständlich gewesen, was diesem ein Ereignis war, bedeutete für jenen eine banale Mühseligkeit. Und nun ist eine Zeit gekommen, in der alle diese Begriffe und Verhältnisse durcheinandergeworfen worden sind. Die ehemals Vermögenden darben und entbehren, Kleine sind groß geworden, und die irdischen Güter hind nicht mehr nach Herkunft und gesellschaftlicher Stellung verteilt. Wo einstmals große Lebensansprüche gestellt wurden, sieht man heute vielfach Not und Entbehrung, die gerade darum besonders hart empfunden werden, weil sich der Wandel vielleicht nicht vollziehen hat.

Die Obstbaumdüngung.

Die praktische Durchführung der Düngung unserer Obstbäume setzt eine gewisse Beobachtung im Laufe des Vegetationsjahres voraus. Hiernach hat sich eine einseitige oder eine vollständige zu richten. Im allgemeinen sind stickstoffhaltige Düngemittel wachstumsfördernd, phosphor- und kalkhaltige Düngemittel begünstigen den Fruchtanfall und die Holzentwässerung. Voraussetzung ist die Kenntnis des Wachstums der Obstbäume, um beurteilen zu können, ob ein normal entwickelter Jahrestrieb vorliegt und ob das Fruchtlosh sich im normalen Entwicklungsstadium befindet. Eine richtige Düngung muß dann zu der Zeit erfolgen, wenn der Baum die Nährstoffe zu seinem Aufbau braucht. Die Stickstoffdüngung findet daher bei jungen Bäumen in der Hauptsache mehr im Herbst statt, die Düngung zum Fruchtanfall wird im April-Mai gegeben, weil im Juni die Fruchtholzentwicklung einsetzt. Für jeden gelunden Obstbaum, der Erträge liefern soll, ist die Offenhaltung der Baumstämme durch Bodenlockerung eine Notwendigkeit, denn nur der gut gelockerte Boden läßt das Vordringen der Tagesmässer und damit der gelindesten Nährstoffe nach den Wurzeln zu. Gemilde Krankeitserscheinungen gehen uns Fingerzeige über das Fehlen eines wichtigen Düngstoffes bei der Obstbaumernährung. Da wäre in erster Linie der Kalk zu nennen. Das Auftreten von Gummißuß bei Steinobst ist meist auf Kalkmangel zurückzuführen, ebenso die Krebskrankheit bei den Apfelbäumen. Ist außerdem schlechter Holzzuwachs vorhanden, dann fehlt Kalk. Es ist nicht zu vermerken, wenn wir mit dem Eintritt des Winters jungen ausgewachsenen

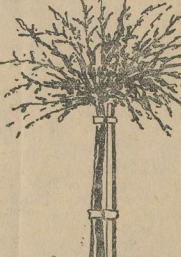
FALSCHER DÜNGUNG



HOHE MISTDECKUNG AM WURZELHAUS UND STAMM BEWIRKT WURZELSCHÄDEN

Die richtige Düngung

RICHTIGE DÜNGUNG



DÜNGUNGSGRABEN UNTER DER KRONENTRAUFE FÜHRT ZUR WURZELSTÄRKUNG

Bäumen eine leichte Stallmistdüngung auf die Baumstämme geben. Dadurch wird erreicht, daß der Frost alzu leicht in den Boden eindringt, und die Wurzelzelligkeit bleibt rege. Ein übertriebenes Jauchen, was vielfach bei Obstbäumen auf dem Lande in der Nähe von Dünggruben geschieht, ist zu vermeiden, weil hierdurch Krebsbildung eintritt. Nach jeder Richtung einwandfreie Angaben für die Obstbaumdüngung gibt es nicht, aber über ganz gewisse Düngeweisen haben wir volle Klarheit. So ist (siehe Abb.) es durchaus falsch, Mist im hohen Haufen an Wurzelhäusen und Obstbaum zu werfen, am allermeisten dann, wenn der Obstbaum frisch gepflanzt ist. Will man das Wurzelsystem gern schützen, dann ist eine gute über hand hohe Laubdecke gegen Frost am Plage.

„Die Gartenlaube“ Heft 2.

Besuch bei den Smithsund-Gesimsen. Christen Leben, der bekannte norwegische Forschungsreisende, dessen Expeditionen über die Welt in diesen Tagen seine Herausführung erlebt, erzählt im neuen Heft der „Gartenlaube“ aus seinem bishe noch unerschlossenen Tagebuch. Dieser Beitrag ist mit interessanten Aufnahmen von der Insel illustriert. Er beruht auf den neuesten Nachrichten von Dr. Th. oder Wolff in dem Aufsatz: „Der eiserne Rechenfischer“. Und für den kommenden Raconteen einige entzückende Notizen.

Neubrauer Anzeiger

Gefahr für die Reichsbahn.

Wie aus einer Mitteilung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, an die Presse hervorgeht, beschäftigt sich der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft kürzlich eingehend mit der Wirtschaftslage der Reichsbahn. Es ist ein weiterer erheblicher Verkehrs- und Einnahmerückgang zu verzeichnen. Die allgemeine Wirtschaftskrise wirkt sich, wie selbstverständlich, auch bei diesem größten Verkehrsunternehmen nachteilig aus. Vorüber aber, wie schon oft, seitens der Reichsbahn-Gesellschaft erneut Klage geführt wird, das ist der immer weiter zunehmende Wettbewerb des Kraftwagens, der die laufenden Einnahmen der Reichsbahn im Verhältnis wie im Güterverkehr ständig verringert. Mit Recht verweist die Reichsbahnverwaltung darauf, daß sie mit eigenen Maßnahmen keinen wirksamen Schutz gegen den ungerohten Kraftwagenwettbewerb, der für die finanzielle Leistungsfähigkeit der Reichsbahn immer nachteiliger wird, und die Aufrechterhaltung der billigen Tarifstruktur gefährdet, nicht schaffen kann.

Schon zu Anfang dieses Jahres bezifferte die Reichsbahn den Ausfall an Einnahmen, der ihr durch den Kraftwagenwettbewerb zugefügt worden ist, für das abgelaufene Geschäftsjahr 1929 auf etwa 400 Millionen Mark. Er wird für das laufende Jahr noch wesentlich höher geschätzt und den Betrag der von der Reichsbahn aufzubringenden Verkehrssteuer übersteigen. Es muß als ein Übel bezeichnet werden, diese Verkehrssteuer nur von Sendungen, welche die Reichsbahn befördert, zu erheben, wofür hingegen die Kraftwagenleistungen befreit sind. Es ist nicht zu verstehen, daß die Reichsbahnregierung, hier einen vernünftigen Ausgleich zu schaffen, indem sie auch die Kraftwagenleistungen mit einer Verkehrssteuer belegt, wenn sie auf diese Einnahme von der Reichsbahn nicht verzichten kann. Denn mit dem gegenwärtigen Zustande und Abwärtens, läuft sie Gefahr, von beiden Seiten nichts mehr zu erhalten. Wie bedeutend die Konkurrenz des Kraftwagens zur Eisenbahn bereits geworden ist, erhellt aus der Tatsache, daß zur Zeit 2266 Kraftwagenlinien mit einer Betriebslänge von 45 815 Kilometern bestehen, die im Jahre 1929 55,6 Millionen Personen befördert haben. Zum Vergleich darf anmaßt werden, daß die Betriebslänge der Deutschen Eisenbahnen 58 300 Kilometer beträgt. Den privaten Kraftverkehr zum Postkraftverkehr hinzurechnen, muß das Vielfache der Betriebslänge der deutschen Eisenbahnen ergeben.

Diese Tatsachen zwingen dazu, unverzüglich mit geeigneten Maßnahmen gleiche Wettbewerbsgrundlagen für alle Verkehrsmittel zu schaffen, um einem gesunden Wettbewerb Raum zu geben. Es geht wackerlich nicht an, daß die Reichsbahnverwaltung und das Parlament sich gegenüber diesen Entwicklungen noch länger so passiv verhalten wie bisher. Das in den deutschen Reichsbahnen investierte Kapital von etwa 25 Milliarden Mark bedarf im volkswirtschaftlichen Interesse der sorgfältigsten Stütze. Ein Verfall müßte unabweisbare wirtschaftliche und politische Folgen haben. Die Reichsbahn-Gesellschaft hat den Reichsverkehrsminister unter Hinweis

auf den Ernst der Lage erneut gebeten, beschleunigt Maßnahmen zu treffen, um weitere Gefahr für dieses größte Reichsunternehmen abzuwenden. Es soll ausgegeben werden, daß die Reichsbahnverwaltung mancherlei Sorgen noch anderer Art hat. Das darf aber nicht dazu führen, daß man, indem auf der einen Seite alles Interesse einer bestimmten Stützungsaktion zugewendet wird, an einer anderen Stelle wertvolles Gut langsam zerfallen läßt.

Die Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn sind der Reichsbahnverwaltung nicht erst seit kurzem bekannt. Die Öffentlichkeit hat ein Interesse daran zu erfahren, aus welchen Gründen sie sich diesen ernstlichen Problemen bisher nicht mit dem notwendigen Nachdruck gewidmet hat. Es scheint ebenfalls nach dem Notruf des Verwaltungsrats nunmehr höchste Zeit zu sein, sich mit der Regierung daran erinnert wird, daß die Deutsche Reichsbahn Besitz des Deutschen Reiches ist, und daß vom wirtschaftlichen wie vom nationalen Standpunkt aus die Forderung erhoben werden muß, ihn in gutem Zustand zu erhalten.

Reichsbahn und Arbeiterschaft. Der Arbeitszeittarif.

Berlin, 13. Januar

In den zwischen den Eisenbahngewerkschaften und der Reichsbahn schwelenden Streitigkeiten über die Regelung der Arbeitszeit sind in einem Schlichtungsausschusse unter dem Vorsitz von Dr. Börsers am 13. Dezember und neuerdings am Sonnabend, den 10. Januar, Schlichtungssprüche gefällt worden. Die Schlichtungssprüche haben nach einer reichsbahnseitigen Mitteilung zum Inhalt:

Für einen Teil der etwa 400 000 Arbeiter (es handelt sich um etwa 220 000) wird die Arbeitszeit auf 48 Stunden herabgesetzt. Dieser Betrag ist je nach den Arbeitergruppen bis zu 64 Stunden. Der Verwaltung steht jedoch das Recht zu, in bringen den Fällen bis zu 130 Stunden Leberzeit im Jahre anzuordnen. Außerdem hat die Verwaltung das Recht, den Teil der Arbeiter, der bisher auch an Sonntagen arbeiten mußte, weiter mit 8 Zusatzstunden in der Woche zum Sonntagsdienst heranzuziehen.

Für die übrigen Arbeiter (also etwa 180 000 Köpfe) verbleibt es bei der durch die Eigenart des Eisenbahnbetriebes bedingten Arbeitszeit. Es handelt sich um Arbeiter, die meist im Betrieb, Verkehrs- und Verwaltungsdienst beschäftigt sind. Darunter fallen: die Arbeiter des Bahnhofs, des Abfertigungsdienstes, des Betriebsdienstes, des Fahrtenwesens, des Schichtdienstes, des Betriebsdienstes. Die Tätigkeit dieser Arbeiter steht in enger Verbindung mit der Tätigkeit der Eisenbahnbeamten, für die entsprechend der Art ihrer Tätigkeit eine Arbeitszeit, abgesehen nach der Stärke ihrer Verhandlungen, von wöchentlich 48 bis 57 Stunden festgelegt ist.

Wie verlangt, wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft diesen Schlichtungsspruch annehmen und vorläufig die Verbindlichkeitsklärung beantragen, um bei Eintritt eines künftigen Zustandes zu verfahren.

In der Frage der Einführung von Feiertagen ist die Verwaltung mit den Gewerkschaften nicht zu einer Einigung gelangt. Sie erklärt deshalb, genötigt gewesen zu sein, durch Vereinbarung mit den einzelnen Arbeitern die Feiertage einzufügen. Zu diesem Vorgehen ist die Reichsbahn berechtigt, da sie rechtsmäßig von Bestimmungen des Tarifvertrages im Wege der einzelvertraglichen Regelung abweichen könne,

wenn diese Bestimmungen des Tarifvertrages auf diese Weise abänderbar seien. Die Annahme der Feiertage ohne Vorbehalt werde die Reichsbahn nicht gegen den Arbeiter verwerfen. Es sei zu erwarten, daß sich nach Klärung in diesem Sinne überall die Einführung der von der Reichsbahn geplanten Feiertagen reibungslos vollziehen werde und dadurch eine Entlastung von Arbeitern vermieden werden könne.

Reichsbanner und Nationalsozialisten. Große Anfrage in Thüringen.

Weimar, 14. Januar.

Die Nationalsozialisten haben im Thüringer Landtag eine Große Anfrage eingebracht, die darauf hinweist, daß die Sozialdemokraten und die Reichsbannerführer offen zu gewalttätigen Auseinandersetzungen aufrufen würden.

Die Regierung wird auf verschiedene Äußerungen des Reichstagsabgeordneten Grippen und des preussischen sozialdemokratischen Abgeordneten Hellmann und den letzten Aufbruch des Reichsbannerführers Hörling aufmerksam gemacht, die nichts anderes als eine Vorbereitung für die neue Revolution bedeuten würden. Dieser vom Reichsbanner vorgelegene Weg führe über blutigen Bürgerkrieg reibungslos zum Untergang des deutschen Volkes.

Die Regierung wird gefragt, ob sie in der Lage sei, die betreffenden Geleise gegen einen neuen Umsturz von links zu sichern, die nach dem Ausdruck Hellmanns bewaffneten Reichsbannerleute zu entzünden, und was sie zu tun gedenke, um in Thüringen jeden Versuch eines bewaffneten Umsturzes durch das Reichsbanner zu verhindern.

Thüringen fragt zurück.

Staatsminister Dr. Fried hat, nachdem ihm der abgelehnte Standpunkt des Reichsinnenministers im Falle der beantragten Auflösung der Reichsbanner-Ortsgruppe Gera bekannt wurde, an den Reichsinnenminister eine Rückfrage gerichtet.

In ihr wird der Reichsinnenminister gefragt, welcher Unterschied zwischen der jetzt vom Reichsinnen- und Reichsverkehrsministerium als nichtverfassungsmäßig angesehenen Geraer Reichsbanner-Ortsgruppe und den beamteten Reichs- oder preussischen Innenministerien unter Zustimmung des Reichsinnenministeriums verbotenen Stützpunktgruppen im Rheinland bestehe.

Zentrumsabgeordneter Herold †

Berlin, 14. Januar.

Der Zentrumsabgeordnete Herold ist in Münster nach kurzer Krankheit verstorben. Herold, der im 83. Lebensjahre stand, gehörte seit 1888 dem Preussischen Landtag an und seit 1888 dem Reichstag an. Er war außerdem Vorsitzender der Deutschen Zentrumsgruppe und gehörte seit 1906 dem Vorstand der westfälischen Zentrumsgruppe an.

Carl Herold wurde am 20. Juli 1848 auf dem Gut Borsdorf bei Münster i. W. geboren. Nach landwirtschaftlichen Studien über erliefen Beruf praktisch aus. Bald nahm er eine führende Stellung in der westfälischen Landwirtschaft ein. Er wurde bei dem ausserordentlich landwirtschaftlichen Charakter seines Heimatortes Münster in den Provinzialparlament, in den Kreisrat und Kreisrat auszuwählen sowie in die Gemeindevertretung gewählt. Er wurde Vorsitzender oder Ehrenvorsitzender fast aller wichtigen örtlichen Berufsvereinigungen. An der Politik trat er erst Ende der 80er Jahre als Mitglied der Zentrumsgruppe hervor. Seit 1889 gehörte

Fürdich, Mädi!

Ein Roman von Benzin und Liebe von Fritz Lange

Copyright by Martin Feuchtwanger, Halle (Saale)

„Du hast mir eine sehr junge Mama gegeben, Papa...“
 „Lächelte die Magnatentochter und war schon mit dieser spöttischen Aeußerung wieder dracul negru. Robert sah es im Gesichtsausdruck der Damen — und für ihn, der sie beide kannte, war es fraglos: Hier würde es Kampf geben, Kampf zwischen der Blondin und der Schwarzen. Und das Ergebnis würde beinahe ein Skandal sein, eine Sensation mehr für Bucuresti.“

Zagelung sah Robert die Gattin Trajans nicht. Geschäfte ließen ihn in den Desolaten Gampulungs fest. Aber dann, an einem herrlichen Sommermorgen, war Mia so unvorstellig, ihrem ehemaligen Freund ein Stellbildchen im Bart zu geben. Blauschöne Felle und Einfänge im Palast Poesen an der Gasse. Mia, die blauschöne und zwergerichte im Bart hatten die Zeit verklingen lassen. Aber nun stand die Aelce in die tüble Gebräutigamkeit von Zinoia, wo Poesen sein Sommerloch hatte, bevor.

Ganz verlost, am Ufer des künftigen Sees, an der Bootsanlegestelle, trafen sich Robert und Mia.
 „Du, wie lange habe ich diese Stunde herbeigewünscht!“
 gefand Robert, ein heimliches Drängen im Ton.

Mia entzog ihm ihre Hand.
 „Verspricht mir, daß du vernünftig sein wirst!“
 „Ich bin dein ergebener Diener.“

Sie trübten hinaus aufs Wasser, in den Schatten der Goldregenbüsche auf der kleinen, dicht bewachsenen Insel. Dort zog Robert die Aelce ein.
 „Mia, nun sag mir bitte: Wirst du glücklich in diesem Hause?“

Mia blickte mit rätselhaft verschleierten Augen über ihn hinweg in die Weite des tiefblauen Firmaments. Ihre Antwort ließ lange auf sich warten. „Ich habe den Namen

gefunden, den ich gesucht habe. Ist das nicht Glück genug?“

Nach einer Pause fragte sie mit geübelter Gleichgültigkeit: „Und du, Robert? Wie heißt du zu Florica?“
 Sein Gesichtsausdruck wurde hart.

„Sie angelockt mit. Es wird denselben eine Vermutliche geben.“ Er mußte an ihre Forderung damals denken: „Der Metropolit selber soll uns trauen...“

Der Ährenblonde schloß Kopf beugte sich vor. „Du, hab ich mein Herz ausgeben?“

„Sie hat mit mir gesagt.“
 „Hast dich bereits mit Florica getraut?“
 „Nicht zu machen, Florica geriet: Ich will nicht.“
 „Ja, nun und sich an einen anderen Mann?“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“



„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“

„Robert damals, bevor du Florica tratest.“
 „Robert damals, bevor du Florica tratest.“