Nummer 344

Berliner Börsen-Zeitung

Morgenausgabe · Preis 4000 Mk. 69. Jahrgang Freitag, 27. Juli 1923

Als Beilagen erscheinen: Der tägliche vollständige Kurszettel der Berliner Börse, Zinsschein-Kalender, die Steuerpraxis, Praxis des Arbeitsrechts, Schiffahrt und Schiffbau, der Handel mit dem Osten und viele andere tabellarische Übersichten

Telegramm-Adr.: „Börsenkrone" | Für Manuskripte übernimmt d. Verlag keine Verantwortung | Unverlangt eingef. Manuskripten ist Rückporto beizufügen | Postscheck-Konto: Berlin 26412

Verantwortl. Leiter: Handelsteil W. Funk, Berlin; Polit. Teil: Inneres P. Steinborn, Schöneberg; Aeußeres Dr. R. Jügler, Berlin; Kunst Wissenschaft u. Lokales: F. Köppen, Bln.-Friedenau; Inseratenteil: H. Ronglewsky, Bln.-Charlottenburg. Verlag u. Druck: Berliner Börsen-Zeitung, Druckerei u. Verlag, Ges. m. b. H., Berlin W 8, Kronenstr. 37

Schriftleitung und Geschäftsstelle: Berlin W 8, Kronenstr. 37

Fernsprecher: Für den Handel Zentrum 8669; für Politik, Kunst und Lokales Zentrum 243, für die Expedition Zentrum 12352 und für die Druckerei Zentrum 2488

Anzeigen-Preis: Die 12 gespalt. Zeile 20000 M., Reklameteil 80000 M., Stellungsuchende 8000 M. Bezugs-Preis freibl.: für Monat August 110000 M. Die Zeitung erscheint in der Woche zwölfmal, Bestellungen werden bei sämtl. Zeitungsspediteuren, unserer Geschäftsstelle und bei allen Postanstalten des Deutschen Reiches angenommen. Auslands-Bezug nur unter Streifband zulässig; Bestellungen sind direkt an unsere Geschäftsstelle zu richten. Der Bezugspreis beträgt im III. Quartal 1923 für Amerika 4 Dollar, Frankreich 45 franz. Francs, Belgien 45 belg. Francs, Schweiz 20 schweiz. Francs, Holland 10 holl. Gulden, Dänemark 20 dän. Kronen, Schweden 15 schwed. Kronen, Norwegen 20 norw. Kronen, England 20 Schilling, Italien 90 Lire, Rumänien 500 rum. Lei, Spanien 25 span. Pesetas, Finnland 150 finn. Mark, Tschechoslowakei 125 tschech. Kronen, Brasilien 40 Milreis, Argentinien 12 Pesos, Serbien 300 Dinar, f. August Oesterreich 150000 M., Ungarn u. Polen 200000 M

Zuschriften sind nur an die Geschäftsstelle zu richten | Im Falle höherer Gewalt oder Streiks haben unsere Bezieher keinen Anspruch auf Nachlieferung oder Erstattung eines entsprechenden Entgelts | Zuschriften sind nur an die Geschäftsstelle zu richten

Rückgang der Brennstoffbeutezahlen im Ruhrgebiet.

In letzter Zeit hat der französische Arbeitsminister Le Trocquer phantastische Zahlen über die Kohlen- und Koksbeute im Ruhrgebiet veröffentlichen lassen, die sogar Widerspruch in Frankreich selbst, unter anderem zuletzt in dem von André Tardieu geleiteten „Echo National" vom 16. d. M. gefunden haben. Nach Le Trocquer soll die Kohlenbeuteabfuhr aus dem Ruhrgebiet 225 000 Tonnen monatlich betragen, während Poincaré selbst noch am 29. Juni für die Gesamtzeit der Besetzung bis zum 20. Juni 1923 eine Gesamtbeuteabfuhr von 405 406 Tonnen Kohlen, also monatlich nur 67 000 Tonnen Kohlen angegeben hatte. In der ersten Junidekade 1923 soll die Kohlenabfuhr 69 900 Tonnen, die Koksabfuhr 56 000 Tonnen, in der dritten Junidekade 69 400 Tonnen und die Koksabfuhr 87 800 Tonnen betragen haben, während in der ersten Julidekade 1923 als Brennstoffbeuteabfuhr nur 52 800 Tonnen Kohlen und 59 700 Koks von der „Journée Industrielle" gemeldet waren.

Bei der Beurteilung der französischen Ziffern muß immer in Betracht gezogen werden, daß die Abfuhrzahl bedeutend höher ist, als die von den zuständigen französischen Stellen gemeldeten Ziffern über den tatsächlichen Beuteeingang. So schrieb die „Journée Industrielle" vom 14. Juli bei der Erwähnung der Zahlen über den Hochofenkokseingang bei der Scof in der Zeit vom 1.—6. Juli d. J., der sich nur auf 3700 Tonnen täglich belief: „Wie man sieht, ist das Ergebnis nicht glänzend, und wir haben bessere Zahlen gekannt." In der Zeit vom 7.—12. Juli sind täglich nur 3433 Tonnen Koks nach Frankreich gelangt. Somit ist erklärlich, daß die Bemühungen des französischen Arbeitsministers Le Trocquer darauf hinausgehen, mit Zahlen zu brillieren, die einer Prüfung selbst auf Grund amtlicher französischer Zahlen nicht standhalten und den Gedanken an den Unterschied der beiden Begriffe „betragen" und „betrügen" bei kritischen Beobachtern aufkommen lassen, zumal die abgefahrenen Mengen nicht als Eingangsmengen angesehen werden können und die Tagesdurchschnittsleistung des Eingangs in Frankreich selbst bei angeblicher Zunahme der Monatsabfuhrmengen abnimmt.

Der Zweck dürfte auch hier die Mittel geheiligt haben, da in absehbarer Zeit die Kohlen- und Koksstapel im Ruhrgebiet abgetragen sein werden, was schon jetzt aus dem oben bewiesenen Rückgang der Brennstoffbeutezahlen zu schließen ist.

Die Beschlagnahme des Dampfers „Merkur".

Wie der Ost-Expreß von zuständiger Seite erfährt, hat die deutsche Regierung in Angelegenheit der Beschlagnahmung des deutschen Dampfers „Merkur" auf Anordnung der Moskauer Zentralbehörden in Archangelsk bereits Schritte unternommen. Der Dampfer gehört der deutschen Reederei Heinrich Schmidt-Flensburg und soll während des Weltkrieges im Bestande der russischen Freiwilligen Flotte an den Kämpfen im Schwarzen Meer teilgenommen haben. Der Dampfer soll später in die Hände der Entente gelangt sein und hat mehrfach den Besitzer gewechselt. Die Bestimmungen des Rapallovertrages könneen in diesem Falle nicht in Anwendung gebracht werden, da der Dampfer erst nach Abschluß desselben durch Verkauf in deutschen Besitz gelangt ist. Die deutsche Regierung, welche die Besitzfrage untersucht hat, verlangt von der russischen Regierung, daß diese Frage durch ein neutrales Schiedsgericht entschieden werden soll.

— **Die Ende Juli gelösten Reichsbahnfahrkarten** werden von den Ausgabestellen innerhalb der Geltungsdauer (1. bis 3. August) nur zurückgenommen, wenn ein Rechtsanspruch (Nichterfüllung der Beförderung, einfache Verspätung, oder Ausfall von Zügen) besteht. In allen übrigen Fällen wird das Fahrgeld nur durch die zuständigen Verkehrsämter, auf schriftlichen Antrag, bei Angabe der Gründe der Nichtbenutzung, unter Abzug der 10 Prozent Verwaltungskosten, erstattet.

Die Wahrheit über das Ruhrgebiet.

Ein französisches Urteil.

Mtb Paris, 26. Juli.

Die „Humanité" bringt auf Grund ausführlicher Nachrichten aus dem Rheinland und dem Ruhrgebiet eine Schilderung über die Lage der Bevölkerung des besetzten Gebietes. „Es ist hoh Zeit", so sagt das französische Blatt, „daß die französische Arbeiterklasse gegen die **brutalen Akte der französischen Militär-Kamarilla, die im Ruhrgebiet ihre Diktatur errichtet hat, protestiert. Man bereitet die Lostrennung des Rheinlandes vor.** Die Besatzungsbehörden unterstützen immer aktiver und offener die separatistische Bewegung. Wir haben Beweise, daß in Essen z. B. von den Truppen Flugblätter verteilt wurden mit der Aufforderung an die Bevölkerung, die Unabhängigkeit des Rheinlandes zu verlangen. Die Abschließung wird in der brutalsten Weise durchgeführt. Wer die Grenze zu überschreiten versucht, läuft Gefahr, erbarmungslos niedergeschossen zu werden. **Ständig hört man in der Nähe der Grenzposten Gewehrfeuer. Es fehlt meistens an den unbedingt notwendigen Lebensmitteln. Das ganze Ruhrgebiet steht vor einer Lebensmittelkatastrophe.** Viele Kaufleute haben ihre Läden schließen müssen. Die Preise steigen unsagbar rasch und der Mangel an Lebensmitteln wird dadurch verschärft, daß die Truppen für sich Lebensmittel requirieren. In Aachen sind schon Unruhen ausgebrochen. Von den Arbeitslosen wurden die Bäckereien völlig geplündert. Ueber mehrere Städte im Ruhrgebiet ist der verschärfte Belagerungszustand verhängt worden. Der Straßenbahnverkehr ist ganz eingeschränkt worden und die Benutzung dieser Verkehrsmittel erscheint jetzt unmöglich. Innerhalb der Städte, wo der Belagerungszustand proklamiert wurde, besteht Verkehrsverbot von 6 Uhr abends bis 5 Uhr morgens. Der Bevölkerung ist sogar das **Oeffnen der Fenster verboten, auf die Gefahr hin, sofort niedergeschossen zu werden.** Frauen, die vor ihrer Entbindung stehen, machen ein furchtbares Martyrium durch. Mehrere mußten ohne ärztliche Hilfe entbinden, weil kein Arzt sich auf die Straße wagen wollte.

Nur teilweise Aufhebung der Sperre.

Frankfurt a. M., 26. Juli.

Die „Frankfurter Zeitung" meldet, daß die Grenze zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet nur tagsüber offen ist. Von 8 Uhr abends bis 5 Uhr morgens bleibt sie gesperrt.

Mtb Hamm, 26. Juli.

Die ersten Frühzüge, die verhältnismäßig normal besetzt waren, haben die Kontrollstationen nach kurzem Aufenthalt passieren können. Seit heute morgen 7 Uhr hat der Verkehr wesentlich zugenommen. Auf allen Linien des Einbruchsgebietes herrscht zurzeit starker Andrang. Besondere Zwischenläufe sind an der Grenze des Einbruchsgebietes bisher nicht bekannt geworden. Der Fahrplan wird seitens der deutschen Eisenbahnen in gleicher Weise wie vor der Sperre durchgeführt.

Aus Kronenberg wird gemeldet, daß dort die Sperre zur Stunde noch aufrecht erhalten wird.

Mtb Frankfurt a. M., 26. Juli.

Der Verkehr vom unbesetzten ins besetzte Gebiet stößt zurzeit noch auf Hindernisse. Der Verkehr beschränkt sich zunächst auf die Reisenden, die durch die Sperre bisher an der Rückkehr ins besetzte Gebiet verhindert waren. Ein Teil von ihnen, der die roten Ausweisscheine mit Aufenthaltsbefristung für das unbesetzte Gebiet hatte, konnte ohne weiteres einreisen.

Goerges begnadigt!

TU Gelsenkirchen, 26. Juli.

General Degoutte hat Monsignore Testa, der sich namens des Papstes um Begnadigung des in Mainz zum Tode verurteilten Goerges bemühte, mitgeteilt, daß dem Gnadengesuch stattgegeben worden sei.

Der 29. Juli im Ruhrgebiet.

B Aus dem Ruhrbezirk, 26. Juli.

Die kommunistischen Organisationen des Ruhrbezirks geben bekannt, daß sie trotz des Verbots des preußischen Ministers des Innern am 29. d. M., bei dem für die bekannten Forderungen der Kommunisten, Sturz der gegenwärtigen Regierung und Einsetzung einer Arbeiter- und Bauernregierung, Bewaffnung der Arbeiterschaft, Bündnis mit Rußland usw. demonstriert werden soll, in der beabsichtigten Weise durchführen werden. Nun hat aber die französische Besatzungsbehörde in Dortmund sämtliche Versammlungen und Demonstrationen verboten, ebenso hat der belgische Kommandant in Buer die geplanten kommunistischen Demonstrationen untersagt und erklärt, daß er Menschenansammlungen unter allen Umständen verhindern werde. Es ist wohl zu erwarten, daß die Besatzungsbehörde im ganzen Ruhrbezirk eine gleiche Haltung gegenüber dem Antifazisten-Tag einnimmt.

Die Bestattung des Staatsanwalts Haas.

Frankfurt a. M., 26. Juli.

Der hiesige Magistrat hat beschlossen, die Kosten der Bestattung für den Staatsanwaltschaftsrat Dr. Haas, der anläßlich der Demonstrationen am Montag erschlagen wurde, zu übernehmen und sich an der am Sonnabend stattfindenden Trauerfeier zu beteiligen.

Haussuchungen bei Kommunisten.

TU Bremen, 26. Juli.

Auf richterliche Anordnung erfolgten in den Morgenstunden des 25. Juli im Parteibureau der Kommunistischen Partei und bei zahlreichen Parteifunktionären Haussuchungen durch Beamte der politischen Polizei. Zahlreiches Material wurde dabei beschlagnahmt. Mit Rücksicht auf das schwebende Verfahren kann über die Veranlassung zu dieser Maßnahme und über den Erfolg nichts Näheres gesagt werden.

Der „Vorwärts" gegen den Antifaszistentag.

Der „Vorwärts" schreibt in seiner gestrigen Abendausgabe zu dem trotz des Verbotes von den Kommunisten geplanten Antifaszistentage:

„Von der Leitung der KPD. ist zu verlangen, daß sie solche Stimmungen unglücklicher Menschen nicht mißbraucht und nicht aus Gründen ihres Prestiges ein Blutvergießen riskiert. Von der Regierung aber ist die Einsicht zu fordern, daß keine polizeilichen Ruhegebote, sondern nur ernste Maßnahmen zur Behebung der schlimmsten Not die Unruhe in den Massen bannen können."

Aktion im englischen Oberhause?

London, 26. Juli.

Im Oberhaus haben Lord Grey und Lord Birkenhead eine Anfrage an die Regierung eingebracht, ob sie in der Lage sei, neue Mitteilungen über die Reparations- und Ruhrfrage zu geben.

Das erste Motorschiff der Werft Kiel.

eca Kiel, 24. Juli

Der 21. Juli d. J. bildete einen Markstein in der Entwickelung der Werft Kiel der Deutsche Werke A.-G., fand doch an ihm die erfolgreiche Probe- und Abnahmefahrt des auf ihr erbauten Doppelschrauben-Motortankschiffes „Urano" statt, eines Werkes, mit dem die ehemalige Kaiserliche Werft Zeugnis davon ablegen konnte, in wie kurzer Zeit und in wie hervorragendem Maße es ihr gelungen ist, ihren bis Kriegsende nur für militärische Zwecke arbeitenden Betrieb auf die Friedensproduktion umzustellen. Nur härteste und angestrengteste Arbeit aller auf ihr Beschäftigten und der feste Wille, damit zu ihrem Teil am Wiederaufbau des Vaterlandes mitzuwirken, konnten dies neue Meisterwerk deutscher Ingenieurkunst vollbringen. Leider ist der Bau dieses Schiffes für uns keine ungemischte Freude, denn es bleibt nicht in deutschem Besitz, sondern wird auf Reparationskonto an eine italienische Reederei geliefert.

Die Werft Kiel hat sich nach ihrer Umstellung den Bau von Schweröl-Antriebsmaschinen zur besonderen Aufgabe gemacht. In der verhältnismäßig kurzen Zeit von knapp drei Jahren ist es ihr auch gelungen, eine eigene Konstruktion eines Schiffs-Dieselmotors herauszubringen, bei der sämtliche Erfahrungen über den Bau von Großdiesel-Maschinen berücksichtigt wurden. Der „Urano", der bei einer Länge von 121,4 Meter und einer Breite von 16,45 Meter eine Tragfähigkeit von 8000 to besitzt, ist mit den beiden ersten großen Schiffsdieselmotoren von je 950 PS ausgerüstet, die dem Schiff bei voller Ladung eine Geschwindigkeit von zehn Knoten in der Stunde verleihen. Die beiden Maschinen sind 4-Takt-Dieselmotoren mit je 6-Arbeitszylindern und laufen mit 130 Umdrehungen in der Minute. Die zu ihrem Betrieb nötige hochgespannte Einblaseluft wird von zwei Luftkompressoren geliefert, die von je einer Hauptmaschine angetrieben werden. Für den Notfall sind ein Reservekompressor und ein weiterer Notkompressor vorgesehen, die mittels eines besonderen 3-zylindrigen Dieselmotors von 180 PS bezw. von einem die Lichtmaschine antreibenden Glühkopfmotor (auf der Werft Friedrichsort hergestellt) in Bewegung gesetzt werden. Bemerkenswert ist, daß sämtliche Schiffshilfsmaschinen, wie Rudermaschine, Pumpen und Winden, mittels der von den Kompressoren gelieferten Druckluft oder mit Hilfe von Dampf, der von einem Hilfskessel mit Oelfeuerung geliefert wird, in Tätigkeit gesetzt werden, so daß auf dem ganzen Schiff zum Betrieb der Maschinen kein Stück Kohle erforderlich ist. Zur Aufnahme der Ladung ist das Schiff mit acht großen Oeltanks versehen, die vom Kiel bis zum Zwischendeck reichen.

An der Probefahrt nahmen außer der italienischen Abnahmekommission auf Einladung der Werft zahlreiche Vertreter staatlicher und städtischer Behörden, sowie der Technik und der Presse teil. Die Gäste wurden mit schnellen Motorbooten, die am Bug ein grünes „D", das Kennzeichen der Deutsche Werke A.-G., führen, von der Landungsbrücke am Hauptbahnhof abgeholt und zu dem vor der Werft auf dem jenseitigen Ufer vor Anker liegenden Schiffe befördert, das mit seinem schornsteinlosen Aufbau auf den Neuling einen ungewohnten Eindruck macht. Kaum hat der letzte Gast das Deck betreten, als sich der schlanke hohe Schiffskörper, von mehreren Schleppern gezogen, langsam in Bewegung setzt. Nachdem das freie Fahrwasser erreicht ist, fallen die Stahltrossen der Bugsierdampfer, ein schrilles Klingelzeichen ertönt im Maschinenraum und der Zeiger an der Schalttafel springt auf „Adagio" (langsam vorwärts). Der Maschinist stellt zum Zeichen, daß er das Kommando verstanden hat, seinen Zeiger auf die gleiche Stelle der Schalttafel. Dann packen zwei kräftige Männerfäuste einen Hebel und es ist eine Freude mit anzusehen, wie leicht die Motoren anspringen und exakt arbeiten. Das geht alles ohne die leiseste Er-

Schlußkurs der Mark in New-York
0,000136.
Hiesige Parität
735294.

Der anerkannte
Sport- und Tourenwagen
Das neue Modell!
Sofort lieferbar!
12/40 PS STEYR 6 Zylinder
General-Vertretung für Berlin und Brandenburg:
KARL A. KLEIN
BERLIN-FRIEDENAU, Hauptstraße 81/82. Tel. Rheingau 9450-9455.
BERLIN W 62, Kurfürstendamm 1. Tel. Kurfürst 1318. Telegramm-Adresse Kleinkraft-Berlin.