Nummer 537

Berliner Börsen-Zeitung

Morgenausgabe • Preis 10 Pfennig. 72. Jahrgang. Mittwoch, 17. November 1926

Als Beilagen erscheinen: Der vollständige Kurszettel der Berliner Börse, die Steuerpraxis, Praxis des Arbeitsrechts, Deutsche Wirtschaftszentren, der Handel mit dem Osten und viele tabellarische Übersichten

Für Manuskripte übernimmt unser Verlag keine Verantwortung | Der deutsche Beamte, Reise- und Bäder-Beilage sowie „Kunst Welt Wissen" mit Roman | Unverlangt eingeschickte Manuskripte werden nicht berücksichtigt

Verantwortl. Leiter Handelsteil: W. Funk, Berlin. Polit. Teil: Dr. Paul Oestreich, Berlin. Kunst, Wissenschaft und Lokales: F. Köppen, Berlin-Friedenau. Inseratenteil: I. V. Direktor A. Loreq, Berlin W 8. Verlag und Druck: Berliner Börsen-Zeitung Druckerei und Verlag Ges. m. b. H., Berlin W 8, Kronenstraße 37

Schriftleitung und Geschäftsstelle: Berlin W 8, Kronenstr. 37
Zuschriften sind nur an die Geschäftsstelle zu richten

Fernsprecher: Für den Handel Zentrum 2469 u. 2489, für Politik, Kunst und Lokales Zentrum 2449, für die Expedition Zentrum 2487 und für die Druckerei Zentrum 2488

Anzeigenpreis: Die 12gespaltene Zeile 1,— Rmk., Stellungsuchende 0,50 Rmk., Reklamezeile 5,— Rmk. Bezugs-Preis: Monatlich 6,00 Rmk. Die Zeitung erscheint in der Woche zwölfmal. Bestellungen nehmen Zeitungsspediteure, unsere Geschäftsstelle und alle Postanstalten des Deutschen Reiches entgegen. Auslands-Bezug nur unter Streifband. Bestellungen sind direkt an unsere Geschäftsstelle zu richten. Der Bezugspreis beträgt im IV. Quartal 1926 für Amerika 7,50 Dollar, Frankreich 250 französische Francs, Belgien 250 belgische Francs, Schweiz 40 schweizerische Francs, Holland 18 holländische Gulden, Dänemark 30 dänische Kronen, Schweden 30 schwedische Kronen, Norwegen 40 norwegische Kronen, England 36 Schilling, Italien 200 Lire, Rumänien 2000 rumänische Lei, Spanien 50 spanische Pesetas, Tschechoslowakei 250 tschechische Kronen, Brasilien 50 Milreis, Argentinien 20 Pesos, Serbien 500 Dinar; für den Monat November 1926 nach Oesterreich, Ungarn, Polen 10,— Rmk., Litauen 30 Lit, Lettland 775 lettische Rubel, Finnland 100 finnische Mark, Estland 1300 estländische Mark.

Telegramm-Adresse: „Börsenkrone" | Im Falle höherer Gewalt oder Streiks haben unsere Bezieher keinen Anspruch auf Nachlieferung oder Erstattung eines entsprechenden Entgelts | Postscheck-Konto: Berlin Nr. 26412.

Oberschlesien ist deutsch!

Alle Meldungen aus Polen stimmen darin überein, daß die Erregung, besonders in Warschau, über den Ausfall der Wahlen in Oberschlesien außerordentlich groß ist. Die Nervosität entlädt sich, entsprechend dem polnischen Volkscharakter, in Exzessen gegen die Deutschen in Ostoberschlesien. Schon liegen wieder Meldungen über Ausschreitungen der polnischen Aufständischenorganisationen gegen friedliche deutsche Bürger vor. Angstvoll rufen führende polnische Blätter, die Wahlen seien eine rein innenpolitische Angelegenheit Polens, die niemanden im Auslande etwas angehe und die schon gar nicht Deutschland zu irgendwelchen Folgerungen Anlaß geben dürfte. Die Herren Polen werden es uns schon erlauben müssen, daß wir trotz der polnischen Furcht vor der Wahrheit die logischen Konsequenzen kurz erörtern.

Das Gedächtnis der Deutschen ist im allgemeinen leider sehr schlecht, soweit es sich um erlittene Unbill handelt. Man weiß und spricht heute kaum noch von jenen Wochen im März 1921, in denen Polen die Entscheidung über Oberschlesiens Schicksal vorbereitete. Unter den Augen der Interalliierten Kommission und mit der Unterstützung der polnischen Regierung übten die polnischen Insurgentenbanden in Oberschlesien einen Wahlterror aus, dessen Grausamkeit für alle Zeiten ein Schandfleck in der Geschichte der auf diesem Gebiet gewiß sehr routinierten polnischen Nation ist. Trotzdem ergab der 21. März, der Abstimmungstag, für Oberschlesien eine Mehrheit von 715 000 deutschen Stimmen gegen 460 000 polnische Stimmen. Die polnischen Stimmen wurden hauptsächlich in den Kreisen Rybnik und Pleß und in den ländlichen Kreisen Lublinitz und Tarnowitz abgegeben. Es ist genau nachweisbar, daß es diese Gebiete waren, die von den polnischen Insurgenten beherrscht wurden. Wo der Einfluß dieser bewaffneten Aufrührer aufhörte, war überall eine große deutsche Mehrheit. Nachdem über 60 Prozent der oberschlesischen Bevölkerung sich für Deutschland ausgesprochen hatten, ging die selbstverständliche Annahme in Deutschland dahin, daß Oberschlesien beim Reiche verbleiben würde. Am Tage nach der Abstimmung aber begann die systematische Bearbeitung der Weltmeinung durch die französische Presse dahin, daß Oberschlesien geteilt werden müsse. Dementsprechend wurde dann in Genf entschieden. Die Entscheidung ist von einer unvergleichlichen Willkür. Im Süden lagen die beiden Kreise Rybnik und Pleß, im Norden die Kreise Lublinitz und Tarnowitz. Dazwischen in der Mitte das Gebiet der hochentwickelten Industrie mit einwandsfrei deutscher Mehrheit. Um das neue Ostoberschlesien zu einem einigermaßen geschlossenen Wirtschaftskörper, ohne Rücksicht auf den Grad der Lebensfähigkeit des bei Deutschland verbleibenden Industriegebietes, zu machen, riß man aus dem Industriegebiet das Stück Königshütte-Kattowitz heraus, das die nördlichen und die südlichen Kreise verbindet, so daß das neue Ostoberschlesien den wertvollsten Teil des Industriegebiets, die gewaltigen Kohlenflöze von Pleß und Rybnik und das ländliche Gebiet von Lublinitz und Tarnowitz umschloß. Die Teilung Oberschlesiens war also rechtlich unhaltbar, erstens, weil die Abstimmung unter blutigem Terror vor sich ging, zweitens, weil das Abstimmungsresultat willkürlich zugunsten Polens mißbraucht wurde.

Fünf Jahre hat Ostoberschlesien nun unter polnischer Herrschaft gestanden. Dem 14. November 1926 sah Polen gespannt und mit Hoffnung entgegen. Das Ergebnis ist eine starke deutsche Mehrheit, nicht nur, wie zu erwarten, in dem Stück Königshütte-Kattowitz, sondern auch in jenen vier Kreisen Tarnowitz, Lublinitz, Pleß und Rybnik, mit deren „polnischer Mehrheit" Polen und seine französischen Freunde damals den Genfer Schandspruch herbeigeführt haben. Die Wahrheit ist an den Tag gekommen. Wenn wir bedenken, welche ungeheure Einbuße für uns der Verlust Ostoberschlesiens bedeutet, so wird uns klar, wie selbstverständlich es ist, daß Deutschland über das Wahlergebnis des 14. November 1926 nicht einfach zur Tagesordnung übergehen darf. Der Schein des Rechtes, mit dem die Entente die Zerreißung Oberschlesiens auf Grund des Abstimmungsergebnisses von 1921 umgab, ist heruntergerissen: Sonnenklar ist es nun trotz der Tatsache, daß auch die Wahlen dieses Jahres nicht frei von gewalttätiger polnischer Beeinflussung waren, zutage getreten, daß ganz Oberschlesien von Oppeln bis Pleß, und von Ratibor bis Kattowitz in seiner gewaltigen Mehrheit deutsch ist, deutsch denkt und geschlossen deutsch sein will. Es wird uns ja immer wieder versichert, daß der Geist von Locarno und Thoiry jede Ungerechtigkeit Deutschland gegenüber unmöglich mache. Hier ist eine Ungerechtigkeit zu reparieren, die juristisch und moralisch ungeheuerlich ist! Hier muß sich der Geist von Locarno und Thoiry betätigen!

Dr. J.

Die Marin-Affäre vor der Pariser Kammer.

Poincarés Forderung auf Vertagung der Interpellation Hulin mit geringer Mehrheit angenommen.

TU **Paris**, 16. November.

Die Interpellation Hulin ist von der Kammer durch Handaufheben vertagt worden. Es ist jedoch beachtlich, daß für die Vertagung nur eine geringe Mehrheit stimmte.

Nach langatmiger Budgetdebatte bestieg

Poincaré

die Tribüne, um die angekündigte Erklärung zu verlesen. Die Erklärung spricht von dem Recht auf freie Meinungsäußerung der einzelnen Kabinettsmitglieder und erklärt, daß Marin von diesem Rechte Gebrauch gemacht habe. Marin habe seinen Ministerkollegen erklärt, daß er nicht beabsichtigt hatte, fremde Ueberzeugungen zu kränken. Alle Kabinettsmitglieder würden lebhaft bedauern, wenn die Solidarität ihrer Arbeit untergraben würde.

Eine Krisis inmitten der Arbeit für die Gesundung der Finanzen würde von unausdenkbaren Folgen begleitet sein.

Die Regierung wende sich daher an alle guten Republikaner und beschwöre sie, gemeinsam mit ihr zu arbeiten.

Nach Poincaré wurde Hulin das Wort erteilt. Von seinen politischen Freunden und der Linken lebhaft begrüßt, erklärte er, daß er sich darüber beklagen müsse, daß ein Mitglied des Kabinetts eine leidenschaftliche und rein politische Rede gehalten hätte. Dem Kabinett gehörten politisch links gerichtete Minister an. Er glaube, daß diese ihren Kollegen offen die Meinung sagen würden und sich nicht ohne Antwort abspeisen ließen. Er erinnere daran, daß auch Herriot und Painlevé öffentliche Reden gehalten hätten, die jedoch stets taktvoll gewesen seien. Die von der Regierung verlesene Erklärung sei nicht ausreichend. Er protestiere gegen eine Politik, die von dem Ministerpräsidenten gedeckt werde, obgleich sie sich gegen die Demokratie in verleumderischer Weise richte.

Der Versuch der Radikalsozialisten, die Mehrheit des nationalen Kabinetts zu schwächen, um ihren Einfluß auf die Regierung Poincaré zu verstärken, kann als gelungen gelten. Das geht aus der schwachen Mehrheit hervor, die sich bei der Abstimmung für den Minister Marin ergab.

*

In den Wandelgängen der Kammer herrschte weiter heute große Erregung. In Aussprachen verlangte der radikalsozialistische Abgeordnete Archimbaud verlangte in den Wandelgängen der Kammer unzweideutig die Demission Marins. Das Exekutivkomitee der Radikalen wird morgen abend zusammentreten. Man erwartet, daß sich aus den Beratungen dieses Komitees Rückschlüsse auf eine wirkliche Schwächung der Regierungsbasis ergeben werden. Daß die Rede Marins unmittelbar zu einer Umgestaltung der Regierung oder zur Demission derselben führen sollte, wird in den gemäßigten parlamentarischen Kreisen angezweifelt. Es wird aber darauf verwiesen, daß Marin der Einigkeit innerhalb der Regierung schwer geschadet habe.

Die Verhandlungen im Ministerrat.

Paris, 16. November.

Die über den heute vormittag abgehaltenen Ministerrat ausgegebene amtliche Mitteilung besagt lediglich, daß der Minister des Aeußern Briand über die auswärtige Lage berichtete und im übrigen laufende Angelegenheiten behandelt wurden. Ein neuer Ministerrat findet am Sonnabend statt.

Nach Schluß des Ministerrats erklärte der Minister des Innern Sarraut Vertretern der Presse, bei Beendigung der heute nachmittag stattfindenden Kammersitzung werde Ministerpräsident Poincaré die Vertagung der Interpellation des radikalen Abgeordneten Hulin über die Rede Louis Marins fordern, falls sie aufrecht erhalten werden sollte, und hierbei eine Erklärung verlesen, deren Fassung einstimmig vom Ministerrat festgesetzt worden sei.

„Temps" berichtet hierzu, daß Poincaré heute abend in der Kammer für den Fall, daß die Interpellation über die Rede des Pensionsministers Marin eingebracht werden sollte erklären werde,

jeder Minister seines Kabinetts habe seine vollkommene Meinungsfreiheit

behalten, wenn irgend ein Minister aus Parteirücksicht sich über besondere Fälle ausgesprochen habe, tue er es auf seine eigene Verantwortung, da nur er, der Premierminister, das Recht habe, im Namen der Regierung Erklärungen abzugeben, gemäß der ihm von seinen Ministerkollegen übertragenen Mission.

Keine Sondermission des Generals Walch.

Von zuständiger französischer Seite wird Wert auf die Erklärung gelegt, daß General Walch nicht in Sondermission nach Berlin abgereist sei, sondern nur auf seinen Posten zurückkehre. Wie weiter erklärt wird, soll die Frage der Befestigungen von Königsberg vor ihrer Lösung stehen; man erwartet eine baldige Verständigung.

Dorpmüllers Programm.

Die Reichsbahn und ihre nächste Zukunft.

Der neue Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr. Dorpmüller, hatte zu gestern abend Vertreter des öffentlichen Lebens, der Regierung, der Ministerien, der Parlamente, der Industrie, der Finanzwelt, der Presse und der mit der Reichsbahn zusammenarbeitenden Behörden und Gewerbe zu einem Empfang in die Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geladen, um bei dieser Gelegenheit grundlegende Ausführungen über die wirtschaftliche Lage der Reichsbahn und die deutsche Verkehrspolitik zu machen. Es hatten dieser Einladung mehrere hundert Persönlichkeiten Folge geleistet, u. a. der Reichsverkehrsminister Dr. Krone, der Reichspostminister Dr. Stingl, der neue Reichspressechef, Ministerialdirektor Dr. Zechlin, der Reichstagspräsident Löbe, der Präsident des Preußischen Landtages Bartels, die bekanntesten Repräsentanten der Berliner haute finance wie Herr von Gwinner, Franz Urbig, Dr. Solmssen, Jakob Goldschmidt, Direktor Nathan, der Präsident der Seehandlung Staatssekretär Schröder, aus der Industrie Geheimrat Deutsch von der A. E. G., Geheimrat Ernst von Borsig und zahlreiche andere Wirtschaftsführer. Die Berliner Presse war durch ihre Chefredakteure vollzählig vertreten.

Die Ausführungen Dr. Dorpmüllers wurden von diesem Gremium mit außerordentlichem Interesse aufgenommen und verfehlten nicht, eine starke Wirkung auszuüben. Der neue Generaldirektor gab ein klares Bild von den Lasten, die von der Deutschen Reichsbahn zu tragen sind, konnte aber auch von den überaus günstigen Folgen berichten, die der englische Bergarbeiterstreik ausgeübt hat, und versicherte, daß, soweit man die Dinge für das laufende und das nächste Geschäftsjahr der Reichsbahn überblicken könne, eine gesunde Finanzgebarung zu erwarten sei. Besonders beachtenswert waren die Ausführungen Dr. Dorpmüllers über die Stellung der Deutschen Reichsbahn zu den bekannten neuen Kanalbauplänen, wobei der Generaldirektor der Reichsbahn sich nachdrücklich auf den in der „Berliner Börsen-Zeitung" vertretenen Standpunkt stellte. Die günstigen Einflüsse des englischen Bergarbeiterstreiks werden nach Ansicht Dr. Dorpmüllers wahrscheinlich noch bis zur Mitte des nächsten Jahres anhalten. Auch ein dauernder Gewinn wird voraussichtlich für die deutsche Wirtschaft bleiben. Aus den Ziffern, die Dr. Dorpmüller für die Bestellungen der Reichsbahn an die deutsche Industrie bekanntgab, ging deutlich hervor, eine wie starke Konjunkturbelebung von dieser Seite aus zu verzeichnen und zu erwarten ist. Wenn die Anzeichen für einen weiteren und nachhaltigen Konjunkturanstieg in der deutschen Wirtschaft nicht trügen, wird die Deutsche Reichsbahn aus dieser Entwicklung selbst Vorteile ziehen, die ihr Generaldirektor in seiner gestrigen Rede noch nicht in Rechnung stellte.

Nachstehend lassen wir die bedeutsamen Ausführungen

Dr. Dorpmüllers

im Wortlaut folgen:

Es bietet sich heute zum ersten Male, nachdem ich mein Amt als Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn angetreten habe, Gelegenheit, zu einem größeren Kreis von Herren zu sprechen, die die öffentliche Meinung und die Wirtschaft vertreten. Sie haben Anspruch darauf, von mir zu erfahren, wie ich zu den Hauptfragen, die die Reichsbahn betreffen und damit die weite Oeffentlichkeit hier berühren, mich einstelle. Ich will gleich in medias res gehen.

Ein so gewaltiger Betrieb wie der der Reichsbahn untersteht mehr als jeder andere der öffentlichen Kritik. Wenn mehr als 700 000 Menschen, die mit ihren Familienangehörigen etwa 2 bis 3 Millionen ausmachen, betreut werden, ist es selbstverständlich, daß sich die Oeffentlichkeit mit der Leitung des Unternehmens dauernd beschäftigt.

Zuerst das für die deutsche Wirtschaft so wichtige Gebiet der

Tarifgestaltung:

Wie Sie wissen, ist die Reichsbahn-Gesellschaft an eine systematische Neuordnung der Normalgütertarife herangegangen. Dem im Jahre 1920 eingeführten Staffelsystem in den Normalgütertarifen lag im Durchschnitt die Höhe der Normalgütertarife im Frieden zugrunde. Beim Zusammenbruch der Währung mußte die Reichsbahn diese Normalgütertarife des Friedens verdoppeln, um sich am Leben halten zu können. Dieses grobe Verfahren, das auf eine berechtigte individuelle Behandlung der einzelnen Güter keine Rücksicht nahm, machte eine Nachprüfung des Tarifsystems zur Pflicht, um so mehr, als einzelne Güter, die vor dem Kriege in einer niederen Normalklasse oder in einem aufgehobenen Ausnahmetarif aufgeführt waren, zu stark belastet erschienen. Die Arbeiten für die Neuordnung der Normalgütertarife, deren Beendigung so lange hat auf sich warten lassen, weil es bis dahin an einer genauen Staffeltarifstatistik fehlte, gehen nunmehr ihrem Abschluß entgegen. Noch in diesem Monat gelangt das Ergebnis der Arbeiten an die Ständige Tarifkommission und an den Ausschuß für Verkehrsinteressenten zur Begutachtung und damit an die Oeffentlichkeit. Der Entwurf sieht vor, die Spannung zwischen den einzelnen Wagenladungsklassen durch Einführung neuer Wagenladungsklassen zu verringern und damit auch die Versetzung von der einen in die andere Klasse zu erleichtern.

Die eine Klasse soll zwischen die Klassen D und E, die zweite zwischen die Klassen E und F kommen. Die höheren Klassen sollen nach diesem Plan etwas gesenkt und auf die Sätze für die Wagenladungsklassen von 10 Tonnen etwas ermäßigt werden. Auch eine Ermäßigung der Frachten für Eilgut in Wagenladungen soll, abgesehen von der Klasse A, eintreten.

Wie auch das Schicksal dieses Entwurfes sich gestalten wird, ich werde stets bemüht sein, den Wünschen der Wirtschaft entgegenzukommen. Das ist auch in der letzten Zeit durch eine Reihe von

Frachterleichterungen

für die deutsche Wirtschaft bewiesen. Ich erinnere an die bedeutenden Frachtermäßigungen für Eisen und Stahlwaren, an die Frachtermäßigungen für Erze, Felle, Häute, Getreide, Kartoffeln sowie für Zucker und Zement. Auf dem Gebiete der

Frachtstundung

ist vom 1. November ab ebenfalls eine Erleichterung eingetreten. Die Verkehrs-Kredit-Bank hat den Zinssatz von 2 ‰ auf 1¼ ‰ heruntersetzen müssen und ist damit auf den Diskontsatz von 6 Prozent im Jahre angelangt.

Im Interesse der deutschen Ausfuhr sind für unsere deutsche Seeschiffahrt die niedrigen

Seehafentarife ermäßigt und erweitert

werden, soweit es eben für uns noch finanziell tragbar war. Die Einführung einer Anzahl von

Binnenumschlagtarifen

ist erfolgt und soll auch noch weiter erfolgen. Ich erinnere hier nur an die Donau-Umschlagtarife, die die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse nach den Donauländern fördern.

Auf die soviel umstrittenen

Durchfuhrtarife

kann nicht verzichtet werden. Die Auslandstransporte sollen nicht um Deutschland herumlaufen: Durch Deutschland hindurch, in deutsche Häfen, auf deutsche Schiffe, das ist die Losung. Es darf uns nicht stören, wenn dadurch ausländische Güter billiger nach deutschen Häfen kommen als gleichartige deutsche. Hierdurch erleidet die deutsche Wirtschaft keinen Schaden. Wir werden schon darauf achten, daß diese Frachtsätze erhöht werden, wenn die entsprechenden Frachtsätze auf den ausländischen Bahnen sich erhöhen oder die ausländische Währung steigt. Wie bereits früher, so erkläre ich auch heute wieder, daß bei nachweisbarer Schädigung der deutschen Wirtschaft im Einzelfall ein solcher Durchfuhrtarif aufgehoben werden soll. Es schadet dabei der deutschen Wirtschaft nicht, wenn ausländisches Gut nach deutschen Häfen gelangt, das durch Fahrten um Deutschland herum dem ausländischen Hafen zuläuft.

Oberstes Gesetz muß für uns immer eine

geregelte Finanzverwaltung

bleiben, das dient dem Reich und dem deutschen Volke. Ich freue mich, feststellen zu können, daß von all den vielen Angriffen, die gegen die Deutsche Reichsbahn gerichtet worden sind, sich keine gegen die Bilanz der Reichsbahn gerichtet haben, die doch das Fundament für unser Finanzgebaren darstellt. Nun wurde in letzter Zeit soviel von der

Mobilisierung der deutschen Reichsbahnobligationen

gesprochen, mit deren Hilfe unser besetztes Deutschland vor den Versailler Terminen freigemacht werden könnte. Mag dieser Plan zustande kommen oder nicht — das ist Sache der Außenpolitik — auf jeden Fall ist bisher kein Zweifel an der Güte dieser Schuldscheine geäußert worden, denn sie haben ja ihre gute Stütze in unserer Bilanz. Doch dürfen wir nicht vergessen, daß das Geschäftsjahr 1925 ein Schonjahr war. Die Reparationszahlungen betrugen nur 400 Millionen. Es gelang, die gesetzliche Ausgleichsrücklage von über 100 Millionen Mark anzusammeln. Aus dem Betriebe konnten Mittel in Höhe von 150 Millionen Mark zu Investitionen herausgenommen werden, und außerdem konnten noch 153 Millionen auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die ersten 150 Millionen müssen dem Betriebe auf dem Wege einer