Nummer 233

Berliner Börsen-Zeitung

Morgenausgabe · Preis 10 Pfennig. 75. Jahrgang. Mittwoch, 21. Mai 1930

Als Beilagen erscheinen: Der vollständige Kurszettel der Berliner Börse sowie ausführliche Berichte über die internationalen Börsen, der Handel mit dem Osten und viele tabellarische Übersichten Flugsport und Luftverkehr, Am Steuer des Kraftwagens, Der deutsche Beamte, Reise- und Bäder-Beilage, „Kunst Welt Wissen" mit Roman sowie Aktuelle Fragen aus dem Wirtschaftsrecht.

Für Manuskripte keine Verantwortung | Unverlangt keine Manuskripte einsenden

Verantwortl. Leiter Handelsteil: i. V. Wilhelm Steneberg. Polit. Teil: Dr. Richard Jügler, Kunst und Wissenschaft: Franz Köppen, Lokales und Sport: Gerhart Rentner, Inseratenteil: i. V.: A. Lorey, sämtlich in Berlin. Verlag und Druck: Berliner Börsen-Zeitung Druckerei und Verlag Ges. m. b. H., Berlin W 8, Kronenstr. 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 12gespalt. Zeile 1,20 Rmk., Stellungsuchende 0,50 Rmk., Reklamezeile 5 Rmk. Bezugspreis: Monatl. 6 Rmk. ohne Bestellgeld einschl. Rmk. 0,96 Postzeitungsgebühr (§ 8 U. St. G.). Die Zeitung erscheint i. d. Woche zwölfmal. Bestellungen nehmen Zeitungsspediteure, unsere Geschäftsstelle u. alle Postanstalten des Deutschen Reiches entgegen. Auslandsbezug: Durch Streifband od. Postanweisung. Postanweisungen sind zulässig nach Belgien, Dänemark, Estland, Frankreich, Italien, Lettland, Niederlande, Oesterreich u. Ungarn. Der Bezugspreis beträgt im II. Quartal 1930 für Amerika 7,50 $, Frankreich 155 franz. Francs, Belgien 44 Belga, Schweiz 40 schweiz. Franken, Holland 16 holl. Gulden, Dänemark 22 dän. Kronen, Schweden 27 schwed. Kronen, Norwegen 28 norweg. Kronen, England 30 Schilling, Italien 120 Lire, Rumänien 1200 rumänische Lei, Spanien 50 span. Pesetas, Tschechoslowakei 250 tschechische Kronen, Brasilien 60 Milreis, Argentinien 18 Pesos, Jugoslawien 400 Dinare, Oesterreich 38 Schillinge, Litauen 70 Litas, Lettland 30 Lat, Finnland 300 finnische Mark, Estland 22 estnische Kronen, Polen 30 Goldmark, Ungarn 25,50 Goldmark, U. d. S. S. R. 30 Goldmark.

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

Das Urteil gegen Böß.

Dienstentlassung und Herabsetzung der Pension.

Der Amtliche Preußische Pressedienst meldet: In der Disziplinarsache gegen den Oberbürgermeister Böß fand am Dienstag, den 20. Mai d. J., unter dem Vorsitz des Präsidenten Mooshake die mündliche Verhandlung statt. Das Gericht fällte folgendes Urteil:

Der Angeschuldigte hat die Pflichten verletzt, die ihm sein Amt auferlegte, und sich durch sein Verhalten in und außer dem Amte der Achtung, des Ansehens und des Vertrauens, die sein Beruf erfordern, unwürdig gezeigt. Er wird deshalb mit Dienstentlassung bestraft. Dem Angeschuldigten wird auf Lebenszeit zwei Drittel des ihm reglementmäßig zustehenden Pensionsbetrages als Unterstützung gewährt. Die baren Auslagen des Verfahrens fallen dem Angeschuldigten zur Last.

Der Angeschuldigte hat sofort gegen das Urteil Berufung eingelegt.

*

Oberbürgermeister Böß scheint mit einem Urteil, in dem die Begründung besonders eindeutig ist und an Klarheit nichts zu wünschen übrig läßt, nicht gerechnet zu haben. Daraus geht hervor, daß er sich der Tragweite des peinlichen Aufsehens, das seine Amtsführung erregt hat, nicht bewußt ist. Dr. Böß hat den Posten des Oberbürgermeisters von Berlin im wesentlichen repräsentativ aufgefaßt und hat dabei wichtigste Funktionen seines Amtes vernachlässigt. Er hat seine Aufmerksamkeit parteipolitischen Neigungen zugewendet und hat übersehen, daß in seiner unmittelbarsten Umgebung Sumpfblumen aufwuchsen. Er hat, mit einem Wort gesagt, sich nicht als erster Beamter der Viermillionenstadt gefühlt, sondern hat anscheinend einen neuen Typ des „modernen", „großzügigen" Oberbürgermeisters schaffen wollen. Er ist dabei an seiner Unzulänglichkeit gescheitert. Er hat das Unterscheidungsvermögen, den Maßstab für die Bewertung seiner Freunde verloren. Er hat es auf die leichte Achsel genommen, als seine Beamten ihn auf Korruptionserscheinungen gefährlichster Art aufmerksam machten, die dicht neben ihm wucherten. Er hat — in der Pelzaffäre — das Gefühl für die Integrität verloren, auf die gerade der Beamte besonders peinlich zu achten hat. Wir sind deshalb der Meinung, daß die Dienstentlassung des Oberbürgermeisters zu Recht erfolgt ist und daß die Zuerkennung eines recht auskömmlichen Pensionssatzes ein weitgehendes Gnadengeschenk ist.

(Näheres über die Verhandlung siehe unter Groß-Berlin.)

Der sächsische Landtag aufgelöst.

Dresden, 20. Mai.

Im sächsischen Landtag fand heute in der 17. Stunde die Abstimmung über die Auflösungsanträge statt. Für die Anträge wurden 50 Stimmen abgegeben, dagegen 46. Landtagspräsident Weckel erklärte um 16,25 Uhr den sächsischen Landtag auf Grund dieses Stimmenergebnisses für aufgelöst.

*

Die Nationalsozialisten haben es also für richtig gehalten, in trauter Gemeinschaft mit den Kommunisten und Sozialdemokraten dem Landtage das Lebenslicht auszublasen, diesem Landtage, der zum erstenmal in der nachrevolutionären Zeit Sachsens ein antimarxistisches Gesicht zeigte und die Bildung einer nichtsozialistischen Regierung ermöglicht hatte. Mit dem sinnlosen Sturz des Kabinetts Bünger, wofür die Deutschnationalen und die Nationalsozialisten zu gleichen Teilen die Verantwortung tragen, ist zugleich auch das Schicksal des Landtages selbst entschieden worden, weil inzwischen auch die Nationalsozialisten gelernt haben, das Parteiinteresse über das Gemeinwohl zu stellen. Gewisse unklare Vorstellungen über einen zukünftigen Block Mitteldeutschland, Sachsen-Thüringen, wo die Nationalsozialisten die entscheidende Rolle spielen könnten, etwa nach dem Muster des schon längst selig entschlafenen Roten Blockes Mitteldeutschland, mögen mit der Grund gewesen sein, daß der Befehl ausgegeben worden ist, den marxistischen Auflösungsanträgen zuzustimmen. Was sonst noch alles als Gründe angegeben wird, ist wohl rhetorisches Beiwerk. Die Nationalsozialisten haben zweimal Schieck zum Ministerpräsidenten gewählt und im entscheidenden Wahlgange durch Abgabe weißer Stimmzettel die Wahl Schiecks zum Ministerpräsidenten erst ermöglicht. Und wenige Tage später haben sie der Landtagsauflösung zugestimmt, ohne dem von ihnen gewählten Mann und Kabinett auch nur die Gelegenheit zu geben, die Arbeit wirklich aufzunehmen. Die Spekulation der Marxisten auf die politisch-parlamentarische Naivität der Nationalsozialisten ist also vom vollen Erfolg begleitet gewesen, und das ohnehin schwergeprüfte Land ist in den sinnlosesten aller Wahlkämpfe gestürzt worden, den es je in seiner Geschichte erlebt hat. Wo je Sinn zum Unsinn und Wohltat zur Plage ward — hier ist diese Umwandlung im vollsten Maße gelungen.

Das Gesamtministerium hat beschlossen, als Tag für die Wahl des neuen Landtags den 22. Juni zu bestimmen. Die Wahlvorschläge der Parteien müssen infolgedessen bis zum 5. Juni eingereicht sein.

Zwischen den Kontinenten.

„Graf Zeppelin" Kurs auf Madeira.

Friedrichshafen, 20. Mai.

Ueber den Flug des Luftschiffes „Graf Zeppelin" ging um 19.45 Uhr beim Luftschiffbau folgender Funkspruch ein:

16 Uhr: 34 Grad Nord, 12 Grad West; Luftschiff fährt noch nicht besonders schnell, da Gegenwinde aus Süd bis Südwest, ausholen nach Westen, Richtung Madeira, um Tief nördlich Kanarische Inseln zu umfahren und eher Passat zu erreichen.

*

Ueber die vorher eingeschlagene Fahrtroute wird aus Madrid berichtet, daß das Luftschiff um 10.35 Uhr MEZ. San Lucar und um 10.50 Uhr Cadiz überflog. Um 15.30 Uhr wurde der Zeppelin von dem spanischen Dampfer „Isla Gran Canaria" gesichtet, der zwischen den verschiedenen Inseln des kanarischen Archipels verkehrt. Es wird angenommen, daß der Zeppelin sich zur gemeldeten Zeit etwa 200 Kilometer vor Teneriffa befand.

Die Londoner Vertretung des „Associated Preß" erhielt eine Privatmeldung des Dampfers „Orita", der den „Graf Zeppelin" um 17.24 Uhr Greenwicher Zeit unter 34 Grad 44 Minuten Nördlicher Breite und 12 Grad 53 Minuten Westlicher Länge gesichtet hat. Es herrschte leichter Südwestwind. Die See war ruhig, die Sicht gut.

Die Wetterlage auf der Flugstrecke

ist nach dem gestern 11 Uhr vom Seeflugreferat der Hamburger Deutschen Seewarte ausgegebenen Bericht im allgemeinen nicht sehr günstig. An der afrikanischen Westküste herrscht größtenteils bewölktes Wetter, von der marokkanischen Küste bis etwa nach Rio de Oro südwärts sogar strichweise Nebel bei allgemein schwacher Luftbewegung. Auf dem unmittelbaren Kurs nach den Kanarischen Inseln dreht der Wind von Nordost über Nord auf Nordwest bei einer Geschwindigkeit von 20—30 Stundenkilometer. Dabei ist auch auf diesem Kurs die Bewölkung noch recht stark, während auf dem Kurs nach Madeira, den das Luftschiff nunmehr eingeschlagen hat, bei Nordostwind das Wetter heiter ist. Im Raume zwischen den Kanarischen und Kapverdischen Inseln wehen nördliche bis nordöstliche Winde von 10—20 Stundenkilometern Geschwindigkeit bei Schönwetterbewölkung, während weiter südlich eine tropische Tiefdruckrinne mit Regenfällen folgt.

Postexpreßdienst der Lufthansa zwischen Barcelona—Cadiz und Cadiz—Kanarische Inseln.

Das Luft-Hansa-Postflugzeug, das Post für den „Zeppelin" nach Sevilla brachte, wird zunächst noch in Spanien bleiben, um in den nächsten Tagen für einen Postexpreßdienst Barcelona—Cadiz eingesetzt zu werden, durch den dem Dampfer „Cap Arcona" Eilpost nach den Kanarischen Inseln nachgebracht werden soll. Auf der Strecke Cadiz—Kanarische Inseln wird ein Dornier-Walflugzeug der Luft Hansa eingesetzt werden, das in den Tagen vom 17. bis 19. Mai von Travemünde nach Cadiz über Southampton und La Coruna überführt wurde. Das Flugboot wird auf den Kanarischen Inseln von dem von Südamerika kommenden Dampfer „Cap Polonia" erwartet, um dann von diesem Post nach Cadiz vorauszubringen. Auf der Strecke von Cadiz nach Deutschland übernehmen dann Landflugzeuge der Luft Hansa die Weiterbeförderung.

*

Las Palmas, 20. Mai.

Der „Graf Zeppelin" wurde heute nachmittag auf halbem Wege zwischen der spanischen Küste und den Kanarischen Inseln von mehreren Dampfern beobachtet. Der Dampfer „Sturias" sichtete den Zeppelin etwa 325 Meilen nordöstlich der Kanarischen Inseln. Das Luftschiff flog mit einer Geschwindigkeit von etwa 50 Meilen in der Stunde. Der Dampfer „Gran Canarias" berichtet, daß er den Bordsender des Zeppelin hörte.

Die Unterbringung des englischen Anteils der Tributanleihe.

TU London, 20. Mai.

Schatzkanzler Snowden hatte am Dienstag im Unterhause eine Reihe von Anfragen über die Unterbringung eines Teiles der deutschen Tributanleihe auf dem englischen Geldmarkt zu beantworten. Die Aufforderung eines Abgeordneten, darzulegen, ob die Zeichnung der Tributanleihe nicht der britischen Industrie wichtige Substanz entziehen würde, beantwortete Snowden mit dem Hinweis, daß der in London aufzulegende Anteil an der Anleihe auf den Anteil des britischen Weltreiches an den Bruttoerträgnissen der Anleihe beschränkt sei. Die Tributzahlungen an England würden zur Verminderung der nationalen Schuld benutzt werden und von einer Beeinträchtigung der britischen Industrie könne keine Rede sein. Auf eine weitere Frage, ob britische Finanzhäuser berechtigt sein würden, von der gesamten Anleihe von 60 Millionen Pfund 5 250 000 Pfund zu übernehmen, und ob dieser Betrag in Großbritannien oder anderweitig aufgelegt werden solle, erwiderte Snowden, daß dieser Betrag dem ganzen britischen Weltreich zugeteilt würde, Großbritannien jedoch kein Anrecht auf anderswo gezeichnete Teile der Anleihe besitze. Der genaue Betrag des in London zu zeichnenden Teiles der Anleihe sei noch nicht festgesetzt. Da die Zahlungen an das Schatzamt erfolgten, habe er die Bank von England ersucht, die Verantwortung für die Ausgabe des englischen Anteiles zu übernehmen.

Französische Zerstörungswut am Rhein.

Die französische Zerstörungswut am Rhein kennt in der letzten Zeit keine Grenzen. Fast keine Woche vergeht, ohne daß nicht in dieser Beziehung neue Forderungen der Franzosen gestellt werden. Mit der Zerstörung der rheinischen Eisenbahnen fing es Ende des vergangenen Jahres an. Sie ist inzwischen so gut wie durchgeführt. Auf zwei Strecken, den beiden Eifelbahnen Hillesheim—Losheim und Hillesheim—Steinebrück, ist das zweite Gleis ganz, auf zwei weiteren Strecken, den Bahnen Remagen—Hillesheim und Bad Münster—Homburg—Saarbrücken, teilweise, bei Remagen außerdem noch eine Verbindungskurve entfernt worden. Diesen Zerstörungen folgte schon sehr bald danach Anfang Januar dieses Jahres die Zerstörung der Befestigungswerke von Mainz und Kehl. Sie erstreckte sich nicht nur auf die Forts und Stützpunkte, sondern auch auf alle Munitionsdepots und Kasematten und war noch nicht einmal ganz zu Ende geführt, als die Franzosen schon neue Forderungen anmeldeten. Sie betrafen die Zerstörung der Flugplatzeinrichtungen auf den Flugplätzen bei Kaiserslautern, Lachen-Speiersdorf und Griesheim, dann aber anscheinend auch die Niederlegung einzelner Teile der Mainzer Zitadelle.

Diese Zitadelle stammt bereits aus dem Jahre 1660. Sie umfaßt außer einem Hauptgebäude noch einige Bastionen und Kasernen, die natürlich auch nicht den allergeringsten militärischen Wert mehr, wohl aber einen umso größeren kulturhistorischen Wert besitzen. Ihr Hauptgebäude stand schon in der Vorkriegszeit unter Denkmalsschutz. Trotzdem wollen die Franzosen anscheinend auch sie zerstört haben. Ebenso bestehen sie auf der Vernichtung der rheinischen Flugplatzeinrichtungen, gegen die deutscherseits seinerzeit unter Berufung auf eine deutsch-französische Vereinbarung vom Januar dieses Jahres Einspruch erhoben worden ist. Auf allen drei Flugplätzen sollen nicht nur die Flugzeughallen und Maschinenhäuser niedergelegt werden. Auch die Drainageanlagen sollen unbrauchbar, ja selbst alle Gebäude dem Erdboden gleichgemacht werden, die zum Teil erst in den Jahren 1923 und 1924 auf Verlangen der Besatzungsbehörden unter schweren Opfern seitens des Reichs erbaut worden sind. Es handelt sich um insgesamt etwa 100 Gebäude, die für eine militärische Verwendung seitens Deutschlands überhaupt nicht in Frage kommen, wohl aber sehr gut wirtschaftlichen Zwecken und dem zivilen Luftverkehr im Rheinland nutzbar gemacht werden könnten. Das gleiche gilt auch von der Zeppelinhalle und den Flugzeugschuppen auf dem Eurener Exerzierplatz bei Trier, die vor einigen Tagen durch die französische Besatzungsbehörde ohne Rücksicht auf die deutscherseits geltend gemachten Einwände zwecks Niederlegung an französische Firmen in Mülhausen und Metz zu Spottpreisen versteigert worden sind. Auch diese Anlagen sind militärisch bedeutungslos. Sie sind bereits vor dem Kriege gebaut und in ihren Ausmaßen viel zu klein, um heute noch zur Unterbringung von Luftschiffen oder Flugzeugen verwandt werden zu können. Wohl aber hätten sie der hart um ihr Dasein ringenden Stadt Trier eine günstige Gelegenheit zur Unterbringung von Industrieunternehmungen geboten, wie dies auch von der Stadt beabsichtigt war.

Alles dies weiß man natürlich im französischen Generalstab in Mainz ganz genau. Gerade deshalb aber besteht man auf der Ausführung der geforderten Zerstörungen, kommt man dauernd mit neuen derartigen Forderungen. Man will provozieren und sich dadurch geeignete Grundlagen schaffen, um die Räumung weiter hinausschieben zu können. Das ist das eigentliche Ziel der französischen Zerstörungswut am Rhein. Diesem Ziele dienen auch die sogenannten technischen Schwierigkeiten, die man seitens der französischen Militärkreise — unter Billigung sogar linksstehender Pariser Zeitungen! — jetzt wieder gegen die Innehaltung des Räumungstermins am 30. Juni geltend zu machen versucht. Sie sind, wie dies bereits im vergangenen Jahre während der ersten Haager Verhandlungen an dieser Stelle zum Ausdruck gebracht worden ist, nichts anderes als Spiegelfechterei. Die Franzosen haben zur Zeit im Rheinland nur noch drei schwache Infanterie-Divisionen, eine Kavallerie-Brigade und eine Luftbrigade stehen. Um sie und das zu ihnen gehörige Material zurückzuziehen, bedarf es keiner langen Vorbereitungen, ganz abgesehen davon, daß diese Vorbereitungen, wie dies wiederholt französischerseits erklärt worden ist, bereits sämtlichst getroffen sein sollten. Dem französischen Generalstab stehen zum Abtransport der Besatzungsarmee neben allen den zahlreichen Kraftwagenkolonnen, über die sie im Rheinland verfügen, allein neun durchgehende Eisenbahnlinien zur Verfügung. Sie brauchen für jede Division im