

Zentralblatt

Halle'sche Neueste Nachrichten, Handelsblatt für Mitteldeutschland

Die Central-Verwaltung erscheint wöchentlich dreimal und zwar als Halbblatt. Die Bezugsgebühr beträgt in Reich und Land sechs Mark für freie Zustellung monatlich 12, 12,50, in den Postbezirken abzüglich 11, 11,50 monatlich. Die abgesetzten Exemplare werden gegen Vorzahlung des Abnehmers zu 1,50 im Einzelheft oder 15,00 im Vierteljahr. Die abgesetzten Exemplare werden gegen Vorzahlung des Abnehmers zu 1,50 im Einzelheft oder 15,00 im Vierteljahr. Die abgesetzten Exemplare werden gegen Vorzahlung des Abnehmers zu 1,50 im Einzelheft oder 15,00 im Vierteljahr.

Verlags-Redaktion: Halle a. S., Unter Promenade 1a und Große Braubaustraße 17. Fernsprecher-Nr. 349. Druckerei: Halle a. S., Unter Promenade 1a und Große Braubaustraße 17. Fernsprecher-Nr. 349. Druckerei: Halle a. S., Unter Promenade 1a und Große Braubaustraße 17. Fernsprecher-Nr. 349.

Die Zwangsanleihe.

Im Reichsfinanzministerium haben Dienstag Vormittag Beratungen mit Vertretern der Industrie, des Handels, der Bankwelt und der Arbeitererschaft über die Höhe des Zinsfußes für die Zwangsanleihe nach der ersten drei zinsfreien Jahren stattgefunden. Was die Veranlagung zur Zwangsanleihe betrifft, ist es erwogen, sie nach der Vermögenssteuererhebung von 1922 vorzunehmen. Inzwischen soll dabei nicht jenseitig erwartet werden, bis diese Steuererhebung fertig gestellt ist; vielmehr würden voraussichtlich bestimmte Vorauszahlungen auf die Zwangsanleihe etwa in Höhe eines Notopferdittels angedrungen werden. Die Einzahlungen für die Anleihe sollen ratenweise erfolgen, und zwar vornehmlich in vierteljährlichen Einzahlungen.

Die völlige Einzahlung der Zwangsanleihe soll nach der gegenwärtig bestehenden Absicht bis zum Frühjahr 1923 erfolgt sein.

Das Sachlieferungsabkommen.

Wie von zutuniger Stelle in Berlin mitgeteilt wird, geht die Regierung den Bestenfalls der Berliner Warenblätter über das mit den Vertretern der Reparationskommission abgeschlossene Sachlieferungsabkommen fern. Die Darstellung enthält eine Reihe Unrichtigkeiten. Die Angabe des Inhalts des Sachlieferungsabkommens wird im Laufe des Mitteilungsverkehrs veröffentlicht werden, nachdem der Führer der Delegation Benjamins der Reparationskommission von dem Abkommen Mitteilung gemacht hat.

Fehlbetrag des Reichshaushalts.

Die einschlägigen Einnahmen und Ausgaben des Reichshaushalts im Rechnungsjahr 1922 liegen jetzt vor. Es ergibt sich ein Fehlbetrag von über 82 Milliarden, genauer 82 100 Millionen. Im außerordentlichen Haushalt wolle man über 92 Milliarden, genauer 92 110 Millionen, Einnahmen erzielen. Bekannt aber nur etwa 18 Milliarden, und nach dem als 82 Milliarden aus, so daß sich ein Fehlbetrag von 82 100 Millionen ergibt. Im außerordentlichen Haushalt wolle man über 92 Milliarden, genauer 92 110 Millionen, Einnahmen erzielen. Bekannt aber nur etwa 18 Milliarden, und nach dem als 82 Milliarden aus, so daß sich ein Fehlbetrag von 82 100 Millionen ergibt.

Der „Bluff“ von Boulogne.

In den Melulaten der Konferenz von Boulogne schreiben heute Dr. „Haller Nachrichten“: Es ist also etwas gekommen, das die Spannungen glauben machen wird. Boulogne sei doch ein ganz „anderer Ort“ als Brüssel. Im Wirklichen habe das Konferenzprogramm von vornherein schon seine Fitzfahne, und das Ergebnis von Boulogne ist ein reiner bluff für das Publikum. Wie hat jemand als Zweck und Recht der neueren Konferenz bezweckt, die Vorzüge des Völkerbundes, die im Frankreich-Vertrag und die Rechte der Alliierten zu verhandeln? Man hat sich in Boulogne nicht um Frieden, sondern um Entschärfen der Alliierten sein, bei denen niemand übertritt wird. So lange Frankreich die Ansicht zu diesen Anschlüssen nicht hat, so lange gilt unruhe und keine ohne die Zustimmung von Boulogne für Genoa geordnet: „Die Verträge müssen gehalten werden.“

Die Haller „Nationalzeitung“ schreibt in dem gleichen Thema: „Der Friede von Boulogne ist doch ein vorübergehender taktischer Erfolg. Im Augenblick ist die Zeit der Kompromisse. Über man würde sich wundern, daß alle diese Kompromisse wohl jetzt in der Schwerezeit des Überganges unerlässlich sein mögen, aber keine wirkliche und entscheidende Lösung bedeuten. Eine solche ist auch der Friede von Boulogne nicht.“

Niederlegung Straßburgs.

Straßburg, das die Franzosen nach dem Waffenstillstand zum „Streuzugspunkt“ und zur „Drehachse“ des westlichen Europas zu machen vorhaben, liegt nach einer sehr pessimistischen Schilderung der „Journes Industrielle“ im Handel und Wandel völlig darnieder. Die unter der deutschen Herrschaft fast zwei Jahrzehnte hindurch gehende, nach dem Waffenstillstand sich zu zerschlagende Industrie, die im letzten Krieges, die so wertvoll zu werden schien, ist durch die Niederlegung des gesamten Staates, die in Frankreich nur wenige Ausnahmen erregt, wieder zu dem Zustand zurückgekehrt, in dem sie vor dem Krieg war. Die Industrie ist in dem Zustand der völligen Stilllegung. Die Industrie ist in dem Zustand der völligen Stilllegung. Die Industrie ist in dem Zustand der völligen Stilllegung.

macht. Straßburg ist heute das Opfer der europäischen Politik der Nachkriegszeit. Es ist eine Stadt für großen Transit und für großen internationalen Handel. Damit es seine Rolle spielen könnte, wäre es notwendig, daß die Grenzen nicht sofortig geschlossen hätten. Seit dem Waffenstillstand verleiht Straßburg nichts mehr nach der Schweiz, und dabei bildete dieser Gütraustausch früher mehr als die Hälfte seines Exporthandels. Schließlich liegt Straßburg ganz nahe an der deutschen Grenze, und wenn zwar auf dieser Seite ein gewisser Importhandel vor sich geht, so steht der Exporthandel praktisch fast vollständig. Vor dem Waffenstillstand war Straßburg der große Markt des badiischen Hinterlandes, das seine Produkte hierher führte und das hier die Waren, dessen es bedurfte, bestellte. Der Hafen von Rehl ist heute geschlossen und man schätzt, daß Straßburg hier mehr als 40 Prozent seines Exporthandels verloren hat. Dagegen hat aber gerade Rehl bis in die letzte Zeit hinein Straßburg eine gefährliche Konkurrenz gemacht.

Der Berichterstatter der „Journes Industrielle“ kommt zusammenfassend zu folgenden Schlüssen: „Die Wirkungen der Krise zeigen sich von Tag zu Tag in schlimmerer Lage; selbst in politischer Beziehung und trotz der unbefriedigenden Loyalität der großen Mehrheit der einflussreichen Bevölkerung drohen sie eine Lage herbeizuführen, die in nicht zu ferner Zeit Frankreich ein unangenehme Wechselschlagen bereiten könnte. In Deutschland verfolgt man alles, was sich hier ereignet, mit größter Aufmerksamkeit. Wenn die öffentlichen Gewalten nicht einschreiten, wenn sie die Folgen dieser Krise sich weiter auswirken lassen, werden die Stimmen nicht fehlen, die die Elässer dazu veranlassen, unangenehme und ungerechte Vergleiche anzustellen. Dann wird es allerdings reichlich spät sein, zu handeln.“

Sorgen um den Frank-Kurs.

Der französische Finanzminister ordnete eine Untersuchung über die Art an, welche Mittel angewendet werden müssen, um eine Stabilisierung des Frankenkurses herbeizuführen, damit normale finanzielle Operationen möglich seien.

Zeit Vertriebs leit, welche Vertriebswege man auch über das Steigen des Frankens haben kann, indem der Frankenkurs sich durch den Verkauf von Wertpapieren steigern lassen, indem man sich zu pädagogischen Steigens oder Fallens des Frankens.

Amerikanische Luftschiffahrtspläne.

Daily Telegraph“ und „Chicago Tribune“ melden übereinstimmend aus Washington, daß eine Fliesenorganisation zur Erweiterung des amerikanischen Luftschiffahrtswertes geschaffen worden ist. Diese Organisation wird große lenbare Luftschiffe in Deutschland erbauen lassen. Die erste Serie soll zu Beginn des Sommers 1922 vollendet sein und für den Dienst New York—Chicago verwendet werden. Leiter der Gesellschaft ist der frühere Staatssekretär im Kriegsministerium und Präsident des amerikanischen Aeroplans-Bereichs Crowl. Die Linie New York—Chicago soll gegebenenfalls bis zum Äthiopien Ozean verlängert werden. Später sollen noch größere Aufträge erteilt werden, die zu Fluchten nach Südamerika dienen sollen. Das erste Luftschiff soll einen Rauminhalt von 4 Millionen Kubfuß haben. Die einzelnen Teile dieses Luftschiffes werden in Deutschland hergestellt und später in Amerika zusammengebaut.

Professor Schütte aus Deutschland weiß seit längerer Zeit in Amerika, um die Einzelheiten auszuarbeiten.

Der erste deutsche Ballonfahrer in Santa Cruz. Die gesamte spanische Presse bringt ausführliche Berichte über die Heldentaten, die in Santa Cruz und auf Teneriffa anlässlich des Einsturfs des auf der Höhe nach Südamerika befindlichen Dampfers Cap Polonia festgefunden haben. Cap Polonia ist der erste deutsche Ballonfahrer, der seit Beginn des Krieges über Cuba berührt. Der Cap Polonia hatte man das Land in Boulogne verboten. Das ist insofern große Aufregung hervor, weil in Paris ca. 200 Argentinier für diesen Dampfer Kabine bezahlt hatten. Die Balloniere sollten im Sommer nach Boulogne-Wurde gebracht werden. Als das Landungsverbot bekannt wurde, wurden die Balloniere durch die Schiffsgesellschaft vertrieben, daß der Sommer nicht nach Boulogne, sondern nach Teneriffa gehen sollte. Die Balloniere sind in Boulogne geblieben, bis sie nach Teneriffa gehen konnten.

Bei den Verhandlungen in Genoa über die Rückführung der Polen ist die deutsche Regierung in der Lage, die eigenen Interessen zu wahren. Die deutsche Regierung ist in der Lage, die eigenen Interessen zu wahren. Die deutsche Regierung ist in der Lage, die eigenen Interessen zu wahren.

Ostpreußen.

Polnische Wählererei. — Die Verkehrsfrage. Königsberger Brief von Hans Schmitz. Vor einigen Tagen hat der Führer der Deutschen Volkspartei, Herr Dr. Stresemann, in einer Rede auf gewisse Kräfte hingewiesen, die in Ostpreußen am Werke sein sollen, um mit Unterstützung der Elemente des Reichs ausen-derberzupreisen. Man fragt sich hier, was das für Kräfte sind, die Herr Stresemann damit gemeint haben kann, denn von ostpreußischen Vorzeigungsbefreungen weiß man hier nichts. Keine der politischen Parteien hier denkt an dergleichen, und sollte man früher mit dergleichen Gedanken gespielt haben, so ist heute nicht mehr die Rede davon.

Allerdings ist eine Verstimung über die Behandlung Ostpreußens durch das Reich vorhanden und berechtigt. Man nimmt jenseits des Korridors allzuwenig Rücksicht auf die durch die Abgrenzung vom Reich so sehr schwerige wirtschaftliche Lage der Provinz. Die Behandlung der ostpreußischen Fragen entspricht in keiner Weise den wohlüberlegten Ansprüchen, und die Gleichgültigkeit, mit der der Reichstag sich bei der letzten Ostpreußen-Debatte und schon wiederholt ausgesprochen hat, erregt hier Entsetzen und Mißbilligung. Ueberhaupt gibt die ungläubige Unkenntnis ostpreußischer Verhältnisse und die große Interesslosigkeit, die in weitesten Kreisen des deutschen Volkes an immer zündenden Brüden in der deutschen Ostmark gegenüber sich freizemacht zu Mißfallen und Klagen Anlaß. Solche Unbeachtlichkeiten, wie die, daß eine deutsche Behörde, der Wagnitzka zu Rankfurt a. M., die Städte Gumbinnen und Heilsberg, die für die Provinz wichtig sind, nicht vornehmen. Sie müssen verkehrt werden. Aus solchen Mißhandlungen aber aus Postenbestimmungen zu ziehen, kann auch Herrn Stresemann nicht einfallen sein. Er wird also deutlicher erklären müssen, was er mit seinen Worten hat sagen wollen.

Der weniger dürfen jene Treiberer übersehen werden, die von links über und rechts her die Provinz angreifen. Wamentlich Polen, das ihm so wenig günstige Abkündigung von 1920 nicht vermindern kann, leistet rührige Arbeit, die bereits einen solchen Umfang angenommen hat, daß sie zu Verunsicherung in der Bevölkerung Anlaß gibt. Polens Ziel ist ein irgehowie geartete Abgliederung Ostpreußens an den polnischen Staat. Diejenige Ziel strebt man auf den verführerischen Wegen zu. So aber Abkündigung auf eine neue Abkündigung hin, indem man die Ergebnisse der Abkündigung von 1920 als von deutscher Seite mit untauglichen Mitteln erreicht darstellt. Man jetzt über angebliche, in Wirklichkeit nie geschahene Vergewaltigungen der polnischen Minderheit, wobei man ganz vergißt, wie ungeheuerlich Polen selbst gegen die Deutschen in Polen, namentlich in den ehemals deutschen Gebieten Westpolens unter Wahrung aller selbst geschworenen Verträge vorgegangen ist und vorgeht. Ja, man hat sich von polnischer Seite aus untauglichen Maßnahmen angesetzt, auf denen Ostpreußen bereits als polnisches Gebiet bezeichnet ist. Es ist klar, daß eine derartige polnische Aktion mit der größten Aufmerksamkeit überwaht und ihr mit allen Mitteln entgegengetreten werden muß. Sie trägt eine beständige Ursache in die Bevölkerung hinein, die der geographischen Entwicklung der Provinz lässlich ist und sie nicht zur Ruhe kommen läßt. Der Ostpreußen hängt mit größter Liebe und Treue am Deutschen Reich und rechnet fast auf dessen Schutz. Aufgabe der Reichsregierung ist es, durch entsprechende Maßnahmen das Gefühl unbedingter Sicherheit in der Bevölkerung aufrecht zu erhalten und zu fördern.

Neben solchen politischen Räten leidet Ostpreußen außerordentlich unter wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die sich aus seiner Abgeschlossenheit vom Reich ergeben. Ein besonderes unerträgliches Kapitel stellt die Verkehrsfrage dar. Der Verlesene und Gürtverkehr mit dem Reich wird vermindert durch den ostpreußischen Seeboten und einige wenige Durchgangsstraßen, die den Bedürfnissen in keiner Hinsicht entsprechen. Aber selbst dieser geringe Bahnverkehr ist keineswegs regelmäßig und zuverlässig. Die Korridorparten unterbrechen verheerend die Güterverkehrswege und die Schnell- und Fernzüge erleiden durch Unregelmäßigkeiten im polnischen Durchgangsbereich sehr oft große Verzögerungen. Auch hier wird die Reichsregierung für Abhilfe zu sorgen und darauf zu bringen haben, daß Polen seinen vertraglich übernommenen Verpflichtungen nachkommt. Wie unendlich mißlich die Verkehrsfrage Ostpreußen ist, hat der Eisenbahnerverkehr ganz besonders gründlich darzulegen. Er beweist, daß die Provinz fast acht Tage lang ohne jede Verbindung mit dem Reich war, zumal infolge ungenügender Witterung aus der Dampfverehrung des ostpreußischen Seebotens verkommen verfiel. Während dies alles und jenseits des Korridors ein Verkehrsnetz sehr bald zustande kam, konnte eine Verbindung durch den Korridor erst gegen Ende des Straßensatzlich erzielt werden.

Alle politischen und wirtschaftlichen Schwächen haben jedoch auf die deutsche Ostpreußen und die deutschen Reich und Schatzkassen, der hier im Osten kein so viel Gutes geschaffen hat, keinen Einfluß auf den Osten. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten werden durch die Ostpreußen an dem Korridor durch diese wirtschaftlichen und damit

