

# Berliner Tageblatt



53. Jahrgang  
Herausgeber Theodor Wolff in Berlin.

und Handels-Zeitung

Nr. 525

Druck und Verlag von Rudolf Wolff in Berlin.

## Der Wahltag in Amerika.

### Ein politischer Selbstmord.

Wahrfultate nicht vor Mittwoch früh zu erwarten.  
(Telegramm unseres Korrespondenten.)

Washington, 4. November.

Die Spaltung unter den Deutschamerikanern hat ein tragisches Opfer gefordert. Der Chefredakteur und Verlagsdirektor einer der größten deutschsprachigen Zeitungen Amerikas, der „Westlichen Post“ in St. Louis, Hans Sadel, wurde gestern Nacht von seiner aus dem Theater herentretenden Frau tot in der Küche aufgefunden. Er hatte durch Öffnung des Gaskloßes Selbstmord begangen und einen Zettel hinterlassen, in dem er sagt, daß er den politischen Kampf nicht länger aushalten könne. Sadel hatte sich im Gegensatz zur Mehrheit der Deutschamerikaner mit seinem Blatte für Coolidge eingesetzt. In den Kreisen seiner Landsleute war ihm das sehr verübelt worden, und man vermutet, daß er wegen der gegen ihn gerichteten Vorwürfe selbstmordlich freiwillig aus dem Leben zu scheiden.

Der letzte Tag vor der Wahl wurde heute von sämtlichen Parteiführern, gleich welcher Richtung, dazu benutzt, um noch einmal den Sieg der eigenen Kandidaten vorzusagen und die Wähler in letzter Stunde noch einmal anzufragen. Trotzdem alle Kandidaten eine fleißigere Miene zur Schau tragen, hält die Allgemeinheit an, wie zu Beginn des Wahlkampfes vermag niemand mit Bestimmtheit zu sagen, in welchem Umfang er entscheidende Faktor. La Follette's Stimmengewinn, sich auswirken wird. Während in den Kreisen der Berufspolitiker die Spannung sehr groß ist, macht sich im großen Publikum keine besondere Erregung bemerkbar. Lediglich ein gewisses sportliches Interesse am Ausgang des „Rennens“

der drei Kandidaten kommt zum Ausdruck. In sämtlichen größeren Städten des Landes sind eifrig Vorbereitungen getroffen worden, um den Hotels, Restaurants und Clubs durch Kundfunk und andere Hilfsmittel die einzelnen Wahlergebnisse so rasch wie möglich bekanntzugeben. Die großen Zeitungen werden die ganze Nacht hindurch die letzten Meldungen auf riesengroßen Transparenzen bekanntgeben und durch Lautsprecher in den Straßen öffentlich angekündigt werden. Neben den in der Fremde der Wollenfänger New-Yorks, Chicago, Washington und anderer Großstädte auf weite Entfernungen die Resultate anzeigen. Bei dem Zeitunterhaltend zwischen der West- und Ostküste ist aber anzunehmen, daß ein einseitiges amerikanisches Lebensbild nicht vor zwei bis drei Uhr Mittwoch früh, also etwa neun Uhr vormittags deutscher Zeit, zu erwarten sein wird. Trotz der offensichtlich geringen Anteilnahme der breiten Massen am Wahlkampf hoffen die Parteien auf starke Wahlbeteiligung, ob zu recht, bleibt abzuwarten. Gleichzeitig mit der Neuwahl des Präsidenten wird auch die sämtliche Abgeordneten des Repräsentantenhauses und von vierunddreißig Senatoren und Gouverneuren sowie zahlreichen anderen öffentlichen Beamten erfolgen.

Paris, 4. November.

Die Pariser Blätter zeigen lebhaftes Interesse für die amerikanischen Wahlverhältnisse, verhalten sich aber hinsichtlich des zu erwartenden Ausgangs sehr reserviert. Allgemein glaubt man jedoch, daß eine Wahl La Follette's ganz unmöglich sei. Das „Echo de Paris“ schreibt: „Sein Präsident wird eine ganz gerade Linie einhalten können. Er wird immer mit einer starken Opposition rechnen müssen.“

## Ihre Majestät die Straßenbahn.

Berlin, wie es weint und lacht.

Von  
Erich Dombrowski.

Am dem Berliner Verkehr haben sich im Laufe der Zeit schon verschiedene Leute die Zähne ausgebissen. Das ist ein bitterer Vergleich. Aber nur scheitern. Denn alle Verkehrsverbesserungen, die jahrein und jahraus herauskommen sind, hatten Haare auf den Zähnen. Und trotzdem? Trotzdem. Herr v. Jagow, der schimmernde Polizeipräsident Wilhelm's des Zweiten, kam, um die Fußgänger zu schützen, auf die geniale Idee, zu bestimmen, daß der Straßenbaum in rechten Winkel vom Köpfturm zu überfahren ist. In einer anderen Verbindung stellte er kategorisch fest, daß der Strauch für den Verkehr ist. Das sieht wie ein Schlußfolgerung aus. Dennoch liegt eine tiefe Wahrheit darin. Es geht uns damit wie einst in der Schule. Die Sprüche eines Plato, eines Aristoteles, eines Seneca und eines Marc Aurel überleben vor Wort für Wort und drängen darüber in die Grammatik, aber nicht in den Sinn des Lesers ein. Erst später im Leben erdachte man, was hinter der Wortfassade stand. Auch der Sinn des Jowwischen Lehrbuchs. Die Strafe ist für den Verkehr ist uns, nach Zeiten wechsellöcher Erfahrungen, erst jetzt aufgegeben, nachdem eine neue Polizeiverordnung gegen den Verkehr herausgegeben ist. Darüber einige Worte.

Die modernen Weltstädte New-York, Chicago, London, Paris und nicht zuletzt Berlin leben, verkehrstechnisch, an einem Wendepunkt. Der Kern der Stadt, wie auch vom Konzentrationsspunkt des geschäftlichen und des öffentlichen Lebens. Die Häuser reihen sich über die üblichen drei oder vier Stockwerke hinaus. Die ersten Wolkenkratzer entstehen auch in Europa. Im tiefen Innern der Stadt, das einen wimmelnden Ameisenhaufen gleich, dehnen sich im Kreise die Hochbauten der achtziger und neunziger Jahre, diese auch architektonisch weit fürchterlichen Meisterwerken, in denen, noch nicht streng geliebten, Kontor, Geschäft und Wohnung nebeneinander eingedrängt sind. Darüber hinaus erstrecken sich die eigentlichen reinen Wohnviertel Villen und Einfamilienhäuser, meist Flachbauten, die das Weichbild der Stadt flächenerweitert hinaus verlegen, und deren Expansion, wenn erst die neue Bautätigkeit wieder einsetzen wird, noch nicht abzusehen ist. Gleichzeitig stehen wir vor einer Verkehrsrevolution. Die Herstellung des Autos (auf Abzahlung) ist zunächst in Amerika, so billig geworden, daß es in Kürze auch in den europäischen Großstädten selbst dem kleinen Mann zur Verfügung stehen und die übrigen privaten Verkehrsmittel aus dem Felde schlagen wird. Wie der Bürgerliche durch Zukunfts von Fußgängern befreit wird, so wird über Jahr und Tag der Straßenbaum ein unübersehbares Bild von Kraftfahrzeugen aller Art bieten. Wer auch nur ein wenig die Augen offen gehalten hat, wird die rasche Zunahme der Autos auch in Berlin schon feststellen haben. Die Polizei, als Hüterin des Verkehrs, hätte im Zusammenhang mit der Stadterweiterung allmählich die notwendigen Konsequenzen daraus ziehen müssen, um so mehr, als der Oberbürgermeister Hoff gerade für das moderne Verkehrsweisen nicht nur Interesse, sondern auch Ideen hat.

Was war alles, um es kurz zu sagen, zu tun? Aus der City, wo jetzt Gedrösel, mußte die Straße abgebaut, die heute den Verkehr hemmt, die hier oft langwierig fährt und fahren muß, als der Fußgänger geht, radikal verschwinden. Sie mußte an die Peripherie der Innenstadt verlegt werden, um dann von dort aus strahlenförmig die Außenbezirke der Stadt zu erschließen. Neben dem langwierigen Verkehr von Haltestelle zu Haltestelle mußte ein drittes Glied gelegt werden, das der Straßenbahn erschlösse, nur an wenigen Stationen zu halten, und gegen ein erhöhtes Fahrgehalt, in raschem Zuge in die eigentlichen, abgelegeneren Wohnviertel zu gelangen. Zur Entlastung der Straßenbahn mußten, neben den bestehenden Stadt-, Ring- und Vorortzügen der Eisenbahn, die Interurbanbahnen und die Auto-Omnibuslinien in größerem Umfang wie bisher treten. Sie, die nicht an Stelle auf dem Straßendammbunden sind, hätten auch den Massenverkehr in der City zu bewältigen. Durch all das würde der Straßenverkehr in der City von allen Störungen und Störungen befreit, und die zunehmend wachsende Zahl der Autos konnte sich in gleichmäßig schnellem Strom durch die Straßen bewegen. Die Polizei hätte dann an den Kreuzungen ein verhältnismäßig leichtes Spiel und im übrigen nur noch auf drei Dinge zu achten, die heute dem Autoverkehr im Vordergrund stehen: die heute fast unmerklich machend, auf die Verletzung der Gefahr, des Geräusches und des Gestanks. Und wenigstens doch auf eine wesentliche Herabminderung dieser Momente.

Was aber will man jetzt tun? Man will die Straßenbahn konservieren. Man will das fortwährende Ausbessern und Ausfüllen des Walfatters an den Schienen bereinigen. Man will die zahlreichen Straßenbahnunfälle, die sich aus der Zunahme des Verkehrs und aus der Überfüllung dieses Verkehrsmittels ergeben, in unendlicher Reihe wuschen lassen. Man will den Autoverkehr erdroffeln. Man will die Lauffahnen, die Drochfen und alle übrigen Gefahren in den Hauptverkehrs- und Geschäftstenden vom Verkehr ausschließen, um der Straßenbahn freie Bahn für ihre Langsamkeit, für ihre Mühseligkeit, für ihre Störungen und für ihre Unfälle geben. Alles soll sich vor Ihrer Majestät der Straßenbahn beugen. Und die diese Straßenbahn, die hier in angeblicher Allgemeininteresse von neuem inkorporiert wird, nachdem die öffentliche Meinung sie längst schon entthront hat, treibt mit dem Publikum, dem sie dienen soll, Schindluder. Alle Augen-

## Die heutige Kabinettsitzung in London.

Heute oder morgen Rücktritt MacDonalds. — Die Unterzeichnung der Sinowjew-Affäre.  
(Telegramm unseres Korrespondenten.)

London, 4. November.

Erst am Nachmittag, glaubt der parlamentarische Korrespondent der „Times“, wird es sich entscheiden, ob der Premierminister bereits heute oder erst im Laufe des morgigen Tages dem Könige sein Rücktrittsgesuch überreichen werde, denn eine der Hauptaufgaben, die heute nachmittags stattfindenden Kabinettsitzung werden es sein. Der Rücktritt MacDonalds erst morgen stattfinden werde. Es habe einiges Erläuterungen hervorgerufen, bemerkt der Korrespondent, daß MacDonald als Außenminister selbst Mitglied des eingeleiteten Untersuchungskomitees sei, nachdem zuvor sein eigenes Departement, das auswärtige Amt, entschieden habe, daß der Brief echt sei und den bekannten Protest an die Sowjetregierung abgelehnt habe. Das Komitee habe gestern den ganzen Tag bis 4 Uhr nachmittags gearbeitet. Eine weitere Zusammenkunft werde wahrscheinlich heute vor der Kabinettsitzung stattfinden. Alle Wahrscheinlichkeit nach, meint der Korrespondent, werde das Komitee die Ansicht des auswärtigen Amtes als die Gehörte des Briefes hin bezweifeln. Die kaum nützliche Partei, erwidert gestern das Komitee um die Erklärung, ihren Sekretär und MacDonalds, einen der ausgedienten Untergeordneten des Sinowjew-Briefes, als Zeugen zu qualifizieren. Der politische Korrespondent des „Daily Chronicle“ schreibt: Die mittlere Sinowjew-Affäre werde dunkler und dunkler; in den nächsten Tagen würde aber wahrscheinlich eine sensationelle Enthüllung gemacht werden. Der Brief sei am 14. September dem Sinowjew unterzeichnet und von MacDonalds, dem englischen Außenminister, der sich damals in Moskau aufhielt, gegengezeichnet worden. MacDonalds leugnet aber, daß er einen solchen Brief unterzeichnet habe, folgendes Laßtanden haben aber seit drei oder vier Briefe ähnlichen Charakters seien von Moskau verschickt worden, und durch einen besonderen Boten sei einer dieser Briefe von Moskau nach England gebracht worden. Das konfirmierte Hauptquartier habe ihn hier empfangen. Drei andere authentische Briefe, wahrscheinlich Kopien, seien vorhanden. Das auswärtige Amt habe eine solche Kopie MacDonald am 14. Oktober zugesandt. Eine der Kopien sei einem der bedeutendsten früheren konservativen Minister am 22. Oktober, gelegentlich der Geburt von King's Tochter, zugesandt worden. Dieser Brief wurde sofort der Presse übergeben. Das auswärtige Amt sei dann am 24. Oktober abends davon benachrichtigt worden, daß der Brief der Presse zu Veröffentlichung übergeben worden sei, worauf dieses sofort den von MacDonald geschriebenen Brief, der für alle Fälle überbereitet worden war, veröffentlicht habe. Der Korrespondent will jedoch wissen, daß es dem Komitee bereits gelungen sei, zu entdecken, wie es möglich gewesen ist, daß einer der Briefe in die Hände des konservativen Ministers gelangen konnte.

Baldwin wird heute nachmittag nach London zurückkehren, um für alle Fälle gerüstet zu sein. Er wird vermutlich in nächster Zeit eine große Rede halten, in der er die Politik der konservativen Partei darlegen wird; wahrscheinlich wird vor oder nach dem Zusammentritt des neuen Parlaments wird die konservative Partei eine Sitzung abhalten. MacDonald wird seine

## Reparationskonferenz der internationalen Handelskammer.

Vorbereitung in Washington. — Drei Fragen für Brüssel.  
(Funktelegramm unseres Korrespondenten.)

New-York, 4. November.

Das „Journal of Commerce“ berichtet, daß die amerikanische Handelskammer eifrig die Vorbereitungen zur Abhaltung der internationalen Konferenz von Geschäftsleuten bereitet. Die im Dezember oder Anfang Januar in Washington abgehalten werden soll. Die Beratungen der Konferenz, an der vierzig verschiedene Länder teilnehmen, sollen vor allem den Daves-Plan zum Gegenstand haben. Der Präsident der amerikanischen Handelskammer, Willis Booth, denkt sich die Konferenz als Einleitung zur Tagung der internationalen Handelskammer in Brüssel im kommenden Juni. Wenn man sich daran erinnert, daß dieses Tagung vor zwei Jahren in Rom entscheidend zum Zustandekommen des Dawes-Planes beigetragen hat, so wird man die Bedeutung der jetzt vorgeschlagenen Konferenz nicht unterschätzen. Präsident Booth glaubt, daß vor allem drei Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung des Dawes-Planes auftauchen werden: 1. auf welchen Betrag soll die Gesamtsumme der deutschen Reparationsschuld festgelegt werden? Man könne jetzt nicht erwarten, daß Deutschland innerhalb Jahresfrist Reparationen leisten, ohne über die Gesamtsumme Klarheit zu erlangen. 2. Wie kann Ausgleich der Verbindlichkeiten der europäischen Nationen untereinander geschaffen werden? Die europäischen Schulden an Amerika sollen dabei nicht erwaogen werden, da ja für deren Tilgung mit dem amerikanisch-englischen Abkommen eine praktische Basis geschaffen sei. An so wichtiger sei aber die Erörterung des Verhältnisses der europäischen Schuldner- und Gläubigerstaaten untereinander. 3. Die wichtigste und zugleich schwierigste Frage, wie in der Praxis die Transferrierung von Schuldenghlichten aus einem Lande in das andere überhaupt ermöglicht werden könne. Die Brüsseler Handelskammerkonferenz wird sich mit allen diesen Fragen zu befassen haben. Daher dürften politische Beschlüsse, die aus der geplanten Vorbereitung in Washington hervorgehen sollten, von großer Wichtigkeit sein. Es verläutet vorläufig noch nichts darüber, ob auch deutsche Delegierte an der Tagung teilnehmen werden.

## Eine Zeppelin-Linie Holland-Sibirien-Amerika?

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

Paris, 4. November.

Die „Chicago-Tribune“ bringt ein Telegramm aus Riga über einen Plan der Zeppelin-Gesellschaft, mit dem die russische Akademie der Wissenschaften sich beschäftigen soll. Es soll ein Luftschiffdienst zwischen Amsterdam, Nordamerika und San Francisco über Petersburg, Archangel, Nome (Alaska) und Vancouver eingerichtet werden. Eine Nebenlinie soll von Riga über die Alusen nach Jofoka an gehen. Die Zeppelin-Gesellschaft beschuldigt den Bau von sechs Luftschiffen, die je 100 Passagiere befördern können.