Ausgabe für Groß-Berlin 10 Pfennig

Deutsche Allgemeine Zeitung

Berlin, 17. Oktober 1928 Mittwoch Morgen

Chefredakteur: Dr. Fritz Klein. Schriftleitung und Verlag Berlin SW 68, Ritterstraße 50. Fernsprecher: A 7, Amt Dönhoff 6057—6949. Postscheck Berlin Nr. 107941. „DAZ" erscheint Sonntags und Montags einmal, sonst zweimal täglich. Monatl. Bezugspreis 4.35 R.-M. in Berlin durch Boten.

Mit den Beilagen **Das Unterhaltungsblatt** **Literarische Beilage** • **Frau und Welt** **Kraft und Stoff** • **Weltverkehr**

Bankkonto: Darmstädter und Nationalbank. Depositenkasse Berlin SW 68, Friedrichstraße 66. Bei unverschuldeter Nichtbelieferung besteht kein Anspruch auf Vergütung. Anzeigenpreis 0.45 R.-M. für 33 mm breite Millimeter-Zeile. Bedarfsanzeigen nach besonderem Tarif

67. Jahrgang Nr. 487 10 Pfennig 17. 10. n.

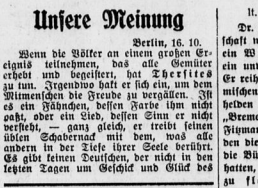
Die ersten Empfänge in New York

Die Stadt ein Flaggenmeer — Triumphzug zum Rathaus — Ansprachen Eckeners Dank — Die erste Untersuchung des Schadens

Unsere Meinung

Berlin, 16. 10.

Wenn die Völker an einem großen Ereignis teilnehmen, das alle Gemüter erhebt und begeistert, hat Thersites zu tun. Irgendwo hat er sich ein, um dem Mitmenschen die Freude zu vergällen. Ist es ein Fähnchen, dessen Farbe ihm nicht paßt, oder ein Lied, dessen Sinn er nicht versteht, — ganz gleich, er treibt seinen üblen Schabernack mit dem, was alle andern in der Tiefe ihrer Seele berührt. Es gibt keinen Deutschen, der nicht in den letzten Tagen um Geschick und Glück des



Luigi Pirandello,
der italienische Dichter, weilt in Berlin und hat einem unserer Mitarbeiter eine Unterredung gewährt, die wir auf S. 2 wiedergeben.

„Graf Zeppelin" fieberhaft gebangt hätte. Sorge fesselte alle Herzen, als die Nachricht von der Havarie über dem Ozean eintraf. Alles atmete erlöst auf, als die Gefahr beschworen war. Aber nein, ein kommunistisches Blatt, dessen unreiferischer Erwerbssinn nur mit seiner Neigung zu übelster politischer Agitation wetteifert, bemächtigte sich des sensationellen Gegenstandes und kreischte: „Zeppelin treibt steuerlos über dem Ozean", um Absatz für eine der kommunistischen Volksentscheids-Propaganda gewidmete Sensationsnummer zu finden. Za, nun, da der Erfolg unseres Luftschiffes von keinem Menschen auf der Welt mehr angezweifelt werden kann, noch in dieser feierlichen Zeit zwischen man boshaft, haßerfüllt: „Wie der Zeppelin in letzter Minute doch noch anlam". Gewiß hat die große Fahrt auch bei anderen Organen der deutschen Presse, von der ausländischen ganz zu schweigen, eigenartige Wirkungen hervorgerufen. Alle andere Nörgelsucht und Sensationshascherei verblaßt doch hinter jener kaltberechnenden Gemeinheit, wie sie aus der Haltung des Kommunistenblattes spricht. Aber freilich, es hat besonderen Anlaß das Gift übelweise zu verspritzen: in wenigen Tagen wird der grelle Mißerfolg des Volksbegehrens schonungslos enthüllt sein.

*

Ueber den Inhalt der ersten preußischen Ministerbesprechung zur Frage des Konkordats wird ebenso geflissentlich Stillschweigen beobachtet, wie über den Inhalt des Konkordats selbst. Das ist an und für sich begreiflich. Nur wird die Situation dadurch außerordentlich erschwert, daß gleichzeitig das Zentrum, wie wir bereits melden, erklären läßt: Der Landtag könne materielle Aenderungen an dem Entwurf, wie er mit dem Staatsministerium vereinbart werde, überhaupt nicht mehr vornehmen, er könne nur annehmen oder ablehnen. Wenn unter solchen Umständen ein Konkordat überhaupt zustandekommen soll, wird nichts anderes übrig bleiben, als die Sache auf eine breitere Basis zu stellen, als sie die jetzige Koalition bilden kann, wenn der nur fünf oder sechs Stimmen abzusplittern brauchen, um die ganze Sache zu Fall zu bringen. Mögen sich die übrigen Parteien, wirds Genehmigt bestehen, eine positive Stellung zum Konkordat einzunehmen, wenn das — neben naheliegenden politischen Rücksichten — ohne Verletzung der Parität gegenüber der evangelischen Kirche möglich ist. Ein Konkordat, das lediglich eine Neugruppierung der Bistümer entsprechend dem Anwachsen und der Verschiebung der Bevölkerung vorsieht, ohne Staatsleistungen dafür zu beanspruchen, wäre eine rein katholische Angelegenheit, der man von evangelischer Seite sicherlich keine Schwierigkeiten in den Weg legen würde — es sei denn, daß man Bischofssitze in rein evangelische Gemeinden setzen und sie mit unausgesprochenen Absichten auf allen kirchlichen Besitz verquicken wollte, der sich seit 400 Jahren in evangelischer Hand befindet. Ein Bistum Cammin zum Beispiel dürfte für die Evangelischen unmöglich bar sein. Sobald aber der Staat neue Leistungen übernimmt, es sei in bezug auf seine finanziellen Leistungen oder in eine Art Konkordat geschlossen. Man kann das Verhältnis zwischen Staat und Kirche eben nicht mehr unter den Gesichtspunkten der Bismarckschen Epoche betrachten, nachdem die Trennung von Staat und Kirche einmal durch die Verfassung ausgesprochen worden ist. Der Wunsch, zu einem Verhältnis des Friedens und der Sicherheit zwischen dem Staat und den großen, geschichtlich gewordenen Kirchen

A5 B5 A4 B4 A3 B3 A2 B2 A1

II. New York, 16. 10. (Eigenbericht)

Dr. Eckener und seiner tapferen Mannschaft wurde heute von den New Yorkern ein Willkommen bereitet, das für sie ein unvergeßliches Erlebnis bleiben wird. Er reihte sich würdig an die Seite der stürmischen Begrüßung, die dem Nationalhelden Amerikas, Lindbergh, wie auch den „Bremen"-Fliegern, Köhl, v. Hünefeld und Fitzmaurice, zuteil wurde. Der Appell, den die deutschamerikanischen Verbände an die Bürger der Stadt New York gerichtet hatten, zu Ehren der Zeppelin-Besatzung zu flaggen, hatte ein starkes Echo gefunden. Von allen offiziellen Gebäuden wehten Fahnen in den amerikanischen, New Yorker und deutschen Farben, und auch die meisten Privathäuser wiesen Flaggenschmuck auf.

*

Die Straßen waren schon seit den Mittagsstunden übersüllt mit einer freudig gestimmten Menschenmenge, deren einziger Gesprächsstoff die Fahrt des „Graf Zeppelin" mit ihren dramatischen Zwischenfällen bildete.. Fliegende Händler fanden mit ihren Postkarten und Erinnerungsartikeln wieder reißenden Absatz. Schon seit Tagen waren die Fensterplätze in den Häusern der Straßen, durch die die Zeppelin-Besatzung von ihrer Rundfahrt im Hafen nach der City Hall kommen mußte, für phantastische Beträge vermietet worden. Um die Mittagszeit nahm der Wagenverkehr geradezu beängstigende Formen an, so daß die verstärkten Polizeimannschaften mit Mühe die Ordnung aufrechterhalten vermochten.

Ganz New York war auf den Beinen,

um die deutschen Gäste und die amerikanischen Fahrtteilnehmer zu begrüßen. Unter der Menschenmenge sah man zahlreiche Matsanen, die kleine Fähnchen in den Reichsfarben schwangen.

Je weiter die Stunden auf den Nachmittag zu vorrückten, desto mehr verstärkte sich der Andrang zu den Straßen. Ein ganzes Heer von Filmoperateuren und Photographen hatte schon mehrere Stunden vor der Ankunft Dr. Eckeners und seiner Begleiter vor der City Hall seine Posten bezogen, um die Atlantikflieger bei der Ansahrt unter Kreuzfeuer zu nehmen.

*

Gegen 4 Uhr (10 Uhr deutscher Zeit) war Dr. Eckener mit seinen Gefährten im Sonderzug aus Lakehurst in New Jersey-City (am Westufer des Hudson) eingetroffen, wo sie die städtische Barkasse „Macom" bestiegen, die sie nach der Battery (Südspitze von Manhattan), dem Ausgangspunkt des Broadway brachte. Der Hafen bot ein malerisches Bild. Sämtliche Schiffe hatten über die Toppen geflaggt. Als die „Macom", begleitet von zahlreichen Motorbooten, in langsamer Fahrt die Dampfer passierte, wurde sie von einem ohrenbetäubenden Geheul der Dampfpfeifen empfangen. Feuerlöschboote spritzten als Willkommensgruß riesige Wassergarben in die Luft. Gegen ½5 Uhr (½11 Uhr deutscher Zeit) machte die Barkasse am Pier der Battery fest.

Auf dem ganzen Wege war die Mannschaft Gegenstand stürmischer Ovationen. Die Menschenmassen durchbrachen an verschiedenen Stellen die Absperrung und umringten den Zug, so daß sie nur schrittweise vorwärtskommen konnten. Aus den Fenstern ergoß sich ein wahrer Schneefall von Papierschlangen und Konfetti auf die Automobile. Aus der Menge ertönten verschiedentlich auch Hochrufe in deutscher Sprache auf Dr. Eckener.

Vor dem Rathause hatten die deutschen Vereine und viele Tausende von Zuschauern Aufstellung genommen. Beim Herannahen des Zuges intonierte die Musikkapelle die deutsche Nationalhymne, in die die Deutschamerikaner begeistert mit einstimmten.

*

Es herrschte ein Jubel, der in stürmischen Rufen von Hüte- und Tücherschwenken seinen Ausdruck fand. Im Ratshausssaale hatten sich inzwischen die offiziellen Vertreter der städtischen Behörden zur Begrüßung eingefunden. Als Dr. Eckener und seine Begleiter die Halle betraten, bereitete ihnen die Versammlung eine mehrere Minuten andauernde Huldigung. Der stellvertretende Bürgermeister Mac Kee

richtete an die Gäste herzliche Begrüßungsworte. Er bezeichnete die Fahrt des „Graf Zeppelin" als einen Flug von geschichtlicher Bedeutung, der trotz allen Mißgeschicks mit größter Bravour durchgeführt worden sei. Es sei nicht zu bezweifeln, daß er zur

Förderung der Verständigung unter den Nationen,

besonders zwischen Deutschland und Amerika beitragen werde. Nach der Rede Mac Kees spielte die Kapelle die amerikanische Nationalhymne, die alle Anwesenden stehend mit anhörten.

Dr. Eckener

erwiderte in englischer Sprache. Er dankte zunächst den Behörden und der Bevölkerung für den ihm und seinen Fahrtgenossen bereiteten herzlichen Empfang und erklärte, es sei ihm bewußt gewesen, daß er in der Fahrt schlechtes Wetter haben würde. Trotz der ungünstigen Wetterverhältnisse habe er den Flug unternommen, weil er dadurch beweisen wollte, daß das Luftschiff betriebssicher sei und Fahrten bei jedem Wetter machen könne. Er hätte schon einmal das Vergnügen gehabt, in New York begrüßt zu werden, aber der heutige Empfang habe ihm bewiesen, daß ihn die New Yorker noch in gutem Andenken haben, wofür er seinen besonderen Dank ausdrücke.

Die Notreparatur

New York, 16. 10.

Nach Meldung der „Associated Preß" aus Lakehurst hatte man bei Tagesanbruch die erste günstige Gelegenheit zur Untersuchung des Schadens, den der „Graf Zeppelin" in Gestalt des Stoffabreißens, was ein Loch im Ausmaß von etwa 15 zu 7½ Metern verursachte. Es mußte zunächst eine primitive Methode zur Vornahme vorläufiger Ausbesserungen angewandt werden.

Mit Beibecken wurde die Oeffnung, durch die der Wind eventuell Zugang in das Schiffsinnere gefunden hätte, zugestopft. Nach den Ausbesserungsarbeiten blieb der Unterteil der Flosse unbedeckt. An der Verbindungsstelle der Flosse mit dem Schiffskörper verblieb eine Oeffnung. Von den Betten wurden acht Decken genommen, zusammengenäht und damit eine provisorische Wand errichtet.

Bei dem Anblick der Wunde an der Schiffsseite wird klar, weshalb die Geschwindigkeit seit dem Unfall sich verlangsamte und es zeigt sich, wie umsichtig die Schiffsleitung gehandelt hat.

Die Marinemannschaften setzten heute Leitern an den Zeppelin, um die endgültigen Ausbesserungen vorzunehmen.

„Die einzige Frau"

sx. **London**, 16. 10. (Eigenbericht)

Lady Drummond-Hay hat dem „Evening Standard" aus Lakehurst einen ausführlichen drahtlosen Bericht über ihre Erlebnisse an Bord des „Graf Zeppelin" vom Start bis zur Landung übermittelt, den das Blatt in großer Aufmachung bringt. Es heißt darin: „Jede Minute der Reise von Friedrichshafen nach Lakehurst war mir ein Genuß. Nur mit einem Gefühl des Bedauerns verlasse ich das Schiff, das mich und meine 59 Reisegefährten hatte vier Tage lang durch unerforschte Luftwege getragen hat. Die Fahrt war hochromantisch. Wir haben sonntagen in einer anderen Dimension gelebt. Vier Tage lang waren wir in einer Welt von Wolken, Himmel und Winden, von der Maschinerie des Luftschiffes abhängig. Die Mannschaft war der Sache vollauf gewachsen. Ich habe das Gefühl, als müßte ich von der Spitze des höchsten Wolkenkratzers in New York ihre Taten und ihren Heldenmut verkünden. Es war ein großes Privileg für mich, die einzige Frau unter solchen Männern zu sein."

*

Aus New York wird gemeldet, daß die Reparaturarbeiten an dem „Graf Zeppelin" eine Woche in Anspruch nehmen werden, und daß Dr. Eckener die Rückfahrt in zehn Tagen anzutreten gedenkt.

Entgegen den Morgenblättern, nach deren Schilderungen die Passagiere eine stürmische Ueberfahrt gehabt haben und alle „luftkrank" gewesen sein sollen, veröffentlichen die Abendzeitungen Berichte einzelner Mitreisenden, wonach die Fahrt, abgesehen von dem Zwischenfall über den Bermuda-Inseln, durchaus glatt und ohne nennenswerte Störungen verlief. Luftkrank sei niemand gewesen.

Weitere Nachrichten siehe S. 2)

Köhl und Chamberlin über Zeppelins Großtat

fz. **Dessau**, 16. 10. (Eigenbericht)

Kurz nach der Ankunft auf dem Dessauer Flugplatz hatte ich Gelegenheit, Herrn Dr. h. c. Köhl um eine Aeußerung zu dem Fluge des „Graf Zeppelin" bitten zu können. Herr Dr. Köhl äußerte sich folgendermaßen:

„Was ich über die Leistung des „Graf Zeppelin" im Vergleich mit unserem Ozeanflug zu sagen habe, das habe ich ja schon in meinem Telegramm an Dr. Eckener ausgesprochen. „Graf Zeppelin", du kannst es besser". Es ist selbstverständlich eine Leistung von außerordentlich weittragender Bedeutung, und ich freue mich, daß die Fahrt bei diesem Sturm so glänzend verlaufen ist, so glänzend trotz der kleinen Havarie. Das Ersatzstück, und was ich kaum für möglich gehalten habe, ist die Tatsache, daß schon bei dem ersten Fluge 20 Passagiere mitgenommen werden konnten. Man muß bedenken, daß bei uns der Luftschiffbau doch immerhin noch sehr in den Kinderschuhen steckt. Graf Zeppelin ist ein Genie und das erste Verkehrsschiff, das für größere luftverkehrstechnische Zwecke gebaut wurde. Man darf nicht den Kriegsluftschiffbau hier heranziehen; denn damals mußte man unter ganz besonderen Voraussetzungen und Bedingungen arbeiten.

Jedenfalls haben Dr. Eckener und seine Mannschaft ganz Hervorragendes geleistet, und besonders die Ausbesserung der beschädigten Stelle über dem Ozean verdient hohe Anerkennung.

Sie fragen, ob ich glaube, daß das Luftschiff für das Flugzeug als zurückgedrängte Konkurrenz angesehen werden kann. Ich bin nicht der Meinung, daß der Flugzeug dem Luftschiff wird Platz einräumen müssen. Daß es eine Konkurrenz sein wird, ist sicher; aber ich kenne mich über diese Tatsache, denn durch das Luftschiff wird der Flugzeugbau vor ganz neue Aufgaben gestellt. Er muß gerade, was den Ozeanverkehr anlangt, mit dem Luftschiff erst in Wettbewerb treten, und ich bin der Ueberzeugung, daß sich beide ergänzen werden."

*

Clarence Chamberlin, der sich besonders für die neue Sportmaschine, mit der Junkers Schnelligkeitsrekorde aufstellen will und die zurzeit zu Probeflügen verwandt wird, aber wohl in naher Zukunft von sich reden machen wird, interessiert, gab mir auf meine Bitte um seine Ansicht über den Flug des „Graf Zeppelin" folgende Antwort:

„Was soll ich sagen: Meine Meinung ist, daß der „Zeppelin" eine große Tat vollbrachte. Der „Zeppelin" ist eine sichere Sache, gewiß, sicherer wohl als das Flugzeug. Er ist wunderbar, ohne Zweifel; aber ich persönlich liebe doch das Flugzeug mehr als den „Zeppelin". Vielleicht verstehen Sie das. Bewundernswert ist dieser Flug. Er ist von mancherlei großer Bedeutung. Das muß anerkannt werden. Der „Zeppelin" ist der große Kollege des Flugzeugs. Ich bewundere ihn aufrichtig, aber ich liebe trotzdem mehr das andere. Es ist persönlicher.

Hindenburgs Schwiegersohn †

Reichspräsident von Hindenburg ist durch den Tod seines Schwiegersohnes, des Landrats a. D. Dr. phil. v. Brockhusen-Justin, der plötzlich in Reichenhall, wo er Heilung von seinem Leiden suchte, am Herzschlag verschieden ist, in tiefe Trauer versetzt worden. Er hat auch deshalb seine beabsichtigte Reise nach Hannover anläßlich der Einweihung der Reitschule aufgegeben.

Dr. v. Brockhusen-Justin war am 20. März 1869 zu Hannover geboren. Er vermählte sich 1902 mit Irmingard von Bennekendorff und Hindenburg.

Premiere von gestern

U-Boot S. 4

Theater am Bülowplatz

Die Tragödie des im vorigen Jahre unternegangenen amerikanischen U-Bootes, dargestellt in handlungslosen Dialogszenen, mit Film und Musik versetzt und aufgezogen als Propagandamittel gegen den Panzerkreuzerbau. Ein Gelegenheitsdramatiker von außergewöhnlicher Einfallslosigkeit, gemildert durch Darstellung und Regie. W.

Aus dem Inhalt

Verhaftung eines internationalen Bankbetrügers. Seite 2.

*

Benjamin Strong, Gouverneur der New Yorker Bundesreservebank, ist am Dienstag gestorben. Seite 3.

*

Primaner Hußmann vor Gericht. Seite 6.

*

Das Unterhaltungsblatt (Literarische Beilage):

Die Lyrik der Gegenwart (Paul Fechter). — Umgang mit Büchern (Jan Brinkmann). — Der indische Uebermensch (C. G. von Maltzahn). — Gestaltwandel (Frank Heller). (Hans v. Kessel). — Neue Bücher.

Moabit als — Kriegsschiffwerft

Dieser Tage sind 80 Jahre verflossen, seit dies Kanonenboot als erstes neueres Kriegsschiff der preußischen Marine bei der Kgl. Seehandlungs-Societät zu — — Moabit vom Stapel lief.

Die Reform des Schlichtungswesens

In der Besprechung über die Reform des Schlichtungswesens im Reichsarbeitsministerium wurde von der Arbeitgeberseite die Einsetzung einer Kommission angeregt, die sich mit Reformen im Schlichtungswesen beschäftigen soll.

Der Reichsarbeitsminister lehnte die Einsetzung einer solchen Kommission als unzweckmäßig mit den Aufgaben der Konferenz ab, erklärte sich aber bereit, die Wünsche und Vorschläge der Arbeitgeber entgegenzunehmen und darüber mit ihnen und den Arbeitnehmern nötigenfalls weiter zu verhandeln. Der Arbeitsminister sprach sich auch gegen die Einführung eidlicher Vernehmungen vor den Schlichtungsausschüssen aus. Dagegen bezeichnete er die vom Gewerkschaftsring erhobene Forderung der willigen Ueberführung der amtlichen Schlichtungsorgane auf das Reich und die Beseitigung der Einschaltung der Länder als durchaus erfreulich. Auf Schritte der Arbeitgeber beim Reichsarbeitsminister wegen des Ergebnis dahin zusammen, daß die Berechtigung und der Nutzen des Schlichtungsapparates von allen Beteiligten in der Aussprache einhellig und uneingeschränkt anerkannt worden seien. Die Arbeitgeber hätten uneingeschränkt ihre Tarifmäßigkeit zu erkennen gegeben; sie hätten sich damit zu der im Artikel 165 der Reichsverfassung festgelegten gleichberechtigten Mitwirkung der Angestellten und Arbeiter bei der Regelung der Arbeitsbedingungen bekannt.

Von Arbeitgebern und Arbeitnehmern sei der Wunsch nach möglichst direkter Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten in freier Verständigung oder durch tarifliche Schiedsgerichte geäußert worden. Durch diese tariflichen Schiedsgerichte hätte die Beteiligte die Möglichkeit, die amtlichen Schlichtungsorgane überhaupt auszuschalten. Die völlige Beseitigung der Verbindlichkeitserklärung sei nicht beabsichtigt worden. Die Verbindlichkeitserklärung bilde auch gar nicht regelmäßig den Abschluß des Schlichtungsverfahrens, sondern sei eine Ausnahme. Um einzelne vorhandene Mängel zu beseitigen, wäre es vielleicht wünschenswert, den Begriff „öffentliches Interesse" enger zu fassen und strengere Voraussetzungen für ein Eingreifen der amtlichen Schlichtungsorgane von Amts wegen festzulegen.

Amerikanischer Funkdienst

New York, Devisen- und Geldmarkt

Devisenkurse von 1 Uhr nachmittags

	16. 10	15. 10
Tägl. Geld	7½	7½
Bankdiskont		
90 Tage B	4½	4½
do. do. n	4½	4½
a. Handelsw.		
60 Tage Sicht	4.84½	4.85
Kabel	4.85½	4.85

	16. 10	15. 10
London 60 T.	4.80½	4.80½
Paris	3.93½	3.93½
Brüssel	13.89½	13.89½
Amsterdam	40.09	40.09
Zürich	19.34½	19.34½
Rom	26.63	26.63
Kopenhagen	26.67	26.67
Stockholm	26.86	26.86
Oslo	5.23½	5.23½
Helsingfors	25.15	25.15
Silber	58.00	58.00

New Yorker Börse

	16. 10	15. 10
Baltimore & Ohio	117	113
Canad. Pacific	216	215
Chesapeake & Ohio	185	184½
Chicago & Alton	16½	16½
Erie	56½	56½
Missouri Pacific	111½	111½
Pennsylvania	64	63½
Southern Pacific	124½	123½
Union Pacific	201½	198½
Bethl. Steel	65½	65
General Electric	163½	16 ½
General Motors	210½	21 ½
Interb. Harvester	122	120½
Standard Oil N. J.	40½	40¾
U. S. Steel Corp.	163½	163½
U. S. Leder Pref.	90	90
Bost. Stk. Exch.	94½	94½
Chicago Stk. Exch.	96	96
A. E. G. 1945	56	56
Kontinental. Kredit		

	16. 10	15. 10
Zucker	134 00	113 000
Tägler stabile	15,35	15,25
30-50 Tage	15,25	15,25
Zink	6,50	6,62
Blei	6,50	6,50
Zinn	6,25	6,25
Kobaltmet. n. Bank	20,45	20,45

	16. 10	15. 10
Weizen, per. 1815	160½	160½
Mais weiter	135½	12 ½
Schmalz	12,50	12,50

Chicago, Produktenmarkt

	16. 10.	15. 10.
Weizen Dezbr.	116½	115½
März	121½	120½
Mais sabile	86½	85½
März	82½	82
Hafer sabile	47½	47½
März	49½	49½
Roggen Dezbr.	101½	101½
März	104½	104½
Schmalz loko	11,90	11,90

	16. 10.	15. 10.
Rentenbank.-Sch.	87½	87½
Mexiko	5,25	5,25
Kattowitz	12,60	12,70
Prag	1,00	9,00
Ung. Staatsl. loko	9,55	9,61
Dez.	9,65	9,64
Dez.	9,67	9,50
Petrol. Standard	17,85	17,85
Pakers	14,25	14,21
Mexiko Comm.	1,18	1,18
Pennsylv. Kohöl	3,45	3,41
Gasker Okl.	1,35	1,35
Dezbr.	2,05	2,00
Januar	2,07	2,06
Lautsch. crepe	19,87	20,00
abet.	19,00	19,25
Terpentin	53,00	53,50
Schweine Januar	47,87	47,25
Baumw. N. Orl.	16,97	18,79

	16. 10.	15. 10.
Weizen Dezbr.	12,65½	12,67
Kippen Oktober	13,00	13,10
Mais	14,00	14,25
Lombs	9,20	9,25
Schweine-Packer	10,20	10,31
Schweine Januar	9,90	9,50
Schweine Packer	10,20	10,25
Zucker Chicago	20,00	20,00
Weizen	100 000	100 00

Ein Trauerspiel?

Der deutsche Nationalismus ist als politische Bewegung etwa in den Freiheitskriegen geboren oder wiedergeboren worden, als Organisation erst nach der Gründung des Reiches ins Leben getreten. Er hat aber bis heute noch nicht die ein gültige Form und einen endgültigen Inhalt gefunden.

1. Bis zum August 1914

Dem Reichsgründer ist es zwar gelungen, seinen König und auch wechselnde Kräfte des Parlaments unter seinen gigantischen Willen zu zwingen. Aber über eine solide Basis im Volk in der Form einer großen Partei, die ihm als Machtinstrument zur Verfügung gestanden hätte, verfügte er niemals. Nach seinem Sturze schien es einige Male, z. B. in den Zeiten des Ulrias-Briefes, bei der Triumphfahrt von Wien durch ganz Deutschland, als ob sich um die Person des greisen Recken der Nationalismus der damals jungen Kräfte sammeln wollte. Aber spitzfindig waren der Hof und die Bürokratie des neuen Kurses stärker. Ueberdies sahen viele an Bismarck nur die Kürassierstiefel und waren daher unfähig, von ihm so weit entfernt, wie in der Regel die Jünger vom Meister entfernt zu sein pflegen. Die ganze nationalistische Generation von 1890 hat ferner niemals den tragischen Zwiespalt zu lösen vermocht, in den sie durch die Politik des Kanzlers kam: Kaisertreu und monarchisch bis auf die Knochen, glaubten sie doch Wilhelm den Zweiten von Caprivi bis Bethmann auf einem Wege, der immer weiter von Bismarck wegzuführen drohte. Sie mußten so manchmal den schon erhobenen Arm sinken lassen, weil sie fürchteten, statt des parteipolitischen Gegners den Träger der Krone zu treffen. Der Kaiser selbst aber mußte in steigendem Maße den Eindruck gewinnen, daß er, links die sozialistischen Feinde, rechts nur die wenigen Freunde vor sich, genötigt sei, sich auf die Mitte zu stützen, oder wenn ihm das sein Herrscherstolz verbot, sich auf die Stützen seiner kaiserlichen und königlichen Macht: Heer, Marine, Beamtentum und Hof zurückzuziehen. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß manche Aeußerung des Kaisers in dieser Umgangs ihre psychologische Wurzel hatte. Ein nationalistischer (konservativer oder liberaler) Staatsmann hätte in dieser Zeit schon dafür sorgen müssen, daß vielleicht durch Uebergang von der konstitutionellen zur parmentarischen Monarchie, die Person des Kaisers dem politischen Tagesstreit entzogen wurde. Dem Kaiser wäre dadurch zwar auf dem Papier weniger, in Wirklichkeit jedoch mehr Macht verblieben, als er sie dann während seiner Regierungszeit besaß. Stöcker war das Problem vor allem in Preußen fast unlösbar; aber daß es nicht gelöst wurde, ist einer der Gründe des Zusammenbruches. Aus diesen und vielen anderen Gründen ist es unmöglich gewesen, die große nationalistische Massenbewegung, die Deutschland nötig gehabt hätte, vor dem Krieg ins Leben zu rufen. So wurde der deutsche Nationalismus nur eine Angelegenheit kleiner, überdies nicht immer glücklich geführter Gruppen. Nur in einer einzigen Frage, in der Flottenfrage, gelang es den politischen Talenten eines Tirpitz, eine Volksbewegung zu entfesseln. Die konservative Partei erstarrte in Preußen zur gouvernementalen Garde, im Reich zur Vertreterin der agrarischen Interessen. Nur einmal, im Bülow-Block, wurde der Versuch gemacht, den deutschen Nationalismus konservativer und liberaler Prägung zusammenzufassen. Er ist leider schon nach wenigen Jahren gescheitert. Bereits unter Bethmann war es dann so, daß die Konservativen zwar noch den Staat repräsentierten, die Führung ihnen aber schon entglitten war. Deshalb streiten sich die Politiker und die Historiker heute noch vergeblich darum, wer eigentlich damals die Entscheidung und die Verantwortung in der Hand hatte, die Rechte oder die Linke.

2. Im Kriege

In diesem Zustand politischer Aktionsunfähigkeit trat Deutschland in den Krieg. Einen Augenblick schien es, als ob alle Unterschiede zwischen den Parteien und zwischen Fürst und Volk aufgehoben seien. Leider ist es den deutschen Nationalismus nicht gelungen, diese Energien festzuhalten und in den Dienst des Sieges zu stellen. Als seine Stunde gekommen war, beim Sturz Bethmanns 1927 (dem er übrigens sicher oft Unrecht getan hat), hatte er nur Herrn Michaelis als Reichskanzler zu prä-