Ausgabe für Groß-Berlin — 10 Pfennig

Deutsche Allgemeine Zeitung

Berlin, 5. November 1928 — Montag Abend

Chefredakteur: Dr. Fritz Klein. Schriftleitung und Verlag Berlin SW 68, Ritterstraße 50. Fernsprecher: A 7, Amt Dönhoff 8937—8949. Postscheck Berlin Nr. 107941. Die „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 46. Bei unverschuldeter Nichtbelieferung besteht kein Anspruch auf Vergütung. Anzeigenpreis 0.45 R.-M. je 33 mm breite Millimeter-Zeile. :—: :—: Bedarfsanzeigen nach besonderem Tarif :—: :—:

67. Jahrgang — Nr. 520 — 5. 11. a — 10 Pfennig

„Graf Zeppelin" in der Reichshauptstadt

Der nächtliche Abflug von Friedrichshafen — Schleifenfahrt über Berlin — Am Staakener Ankermast festgemacht

Der Einzug durch das Brandenburger Tor — Empfang bei Hindenburg

Um ½9 Uhr begann Berlin sein Augenmerk nach oben zu richten. Das dunkle Gewölk, das der Wind dicht über den Häusern dahinjagte, trieb mit der Ungeduld der Menschen sein Spiel. Immer wieder ballten sich die grauen Dunstmassen zu zeppelinartigen Gebilden zusammen und entlockten den freudigen Ausruf: „Da ist er!" Doch dann verfloß der Dunst, und man blickte ins Leere. Bis sich auf einmal eine riesige weißgraue Masse hervorschob und in schnellem Flug der Innenstadt zusteuert. Einen Augenblick Stille, man sieht auf die Uhr: 8,52. Dann werden die Dächer gestürmt. Wie gebannt stehen die Menschen und warten, bis der Zeppelin auf seiner Schleifenfahrt wieder zurückkehrt. Eine Viertelstunde vergeht, dann sieht man ihn bedeutend niedriger und langsamer fliegend herankommen. Groß und deutlich liest man „D. L. Z. 127". Das Motorengeräusch erfüllt dumpf hallend die Straße und alarmierte die Viermillionenstadt.

★

¾10 Uhr. Langsam kommt das Luftschiff näher, und man kann aus nächster Nähe die interessanten Landungsmanöver beobachten. Die Spitze senkt sich, dann das Heck, so daß das Schiff wieder horizontal liegt. Dieses Manöver wiederholt sich mehrmals, bis das Schiff auf 50 Meter Höhe angekommen ist. Jetzt werden aus der Spitze des Luftriesen zwei Geschirre mit Halteseilen herausgeworfen. Dann wird Wasserballast ausgegossen, gleich darauf auch Sand. Langsam senkt sich die Kabinengondel, an der fast die gesamte Haltemannschaft versammelt ist, zur Erde nieder. Nach einigen Minuten setzt auch die hintere Motorgondel auf und wird auf den bereitstehenden Wagen gelegt.

Das riesige Luftschiff, das gegen den Wind in der Richtung nach Südwesten gelandet ist, wird von den Mannschaften an der Spitze unter Aufbietung aller Kräfte festgehalten und langsam mit der Breitseite nach Nordwesten manöveriert. Näher und näher kommt der riesige Körper. Jetzt befindet sich die Spitze fast am Ankermast, und man ist überwältigt von den riesigen Dimensionen des Schiffes. In den Motorgondeln werden Menschen sichtbar. Sofort bricht allgemeiner Jubel aus, der aus den Gondeln mit Tücherschwenken erwidert wird.

Das Heck des Schiffes hängt jetzt unmittelbar über den Zuschauerplätzen. Eben wird die Spitze des Luftschiffes an der Spitze des Turmes mit Hilfe des Mastfesselgeschirrs festgemacht. Die Funkmusik spielt wieder das Deutschlandlied.

Die eigentlichen Landungsmanöver haben nur etwa 20 Minuten gedauert. Jetzt aber beginnt eine Zeit des Wartens, während der sich das Heck des Schiffes noch mehrmals in die Höhe hebt, trotz des Widerstandes der Mannschaften, die schließlich die Halteseile loslassen müssen. Kaum ist das Heck wieder herunter, durchbricht das Publikum in breiter Front den Zaun und kann nur mit Mühe wieder zurückgebracht werden. Schließlich brechen auch von außen die Zaungäste vor und überfluten vollständig den Platz der Ehrengäste und Pressevertreter.

Reichsverkehrsminister v. Guérard

begrüßte die Gelandeten mit folgender Ansprache:

Die Glückwünsche der deutschen Reichsregierung und der preußischen Staatsregierung Ihnen, hochverehrter Herr Dr. Eckener, und den Herren Ihrer Besatzung, heute Ihnen hier entbieten zu können, ist mir eine besondere Freude. Dieser Glückwunsch gilt auch Ihnen, Herr Dr. Dürr, der Sie mit Ihrem Geist und Ihrem Können dieses Luftschiff gebaut haben, er gilt auch Herrn Professor Colsman, dem Leiter der Zeppelinwerft, und Ihnen, Herr Dr. Maybach, der Sie die Motoren entworfen haben.

Sie haben auf der Fahrt Sorge gehabt. Ich weiß, daß Sie nicht begünstigt wurden von der Gunst der Elemente. Sie haben das alte Wort erfahren: „Denn die Elemente hassen das Gebild der Menschenhand." Ich weiß, daß Sie in banger Sorge waren auf der Hinfahrt, als Sie in einen Sturm gerieten, und auf der Rückfahrt, als unweit Amerikas Küste ein Orkan ungeheuerster Gewalt über das Schiff dahinbrauste. Das deutsche Volk hat auf Sie in unbegrenztem Vertrauen gesehen. Es hat nicht gezweifelt, daß es Ihrer Tatkraft und dem Können der Herren Ihrer Besatzung der große Wurf gelingen würde. Das Vertrauen, das das deutsche Volk auf Sie gesetzt hatte, es muß Ihnen heute auch eine besondere Genugtuung bereiten. Heute ist in der Welt verstummt der Neid, der Ihre Fahrt begleitete. Sie haben eine Tat vollbracht! In der Tat, eine neue Epoche ist durch Ihre Fahrt angebrochen, die Beherrschung der Luft durch den Menschen, insbesondere ein neuer Markstein für den transatlantischen Verkehr.

Für uns, die verantwortliche Stelle, ist es Aufgabe und Pflicht, Sie nach Kräften zu fördern, Ihren weiteren Weg und auch den weiteren Ausbau des Werkes, das Sie bis zu dem heutigen Tage geführt haben. Den Glückwünschen darf ich hinzufügen das herzlichste Willkommen, das freudigste Willkommen, was Ihnen die deutsche Reichsregierung und die preußische Staatsregierung hier durch meinen Mund Ihnen und Ihrer Besatzung bietet.

Darauf ergriff der Berliner

Oberbürgermeister Böß

das Wort zu folgender Rede:

Herr Dr. Eckener! Bürgerschaft und Verwaltung der Reichs- und Landeshauptstadt Berlin heißen Sie auf ihrem Grund und Boden herzlich willkommen. Wir erblicken in der ersten Landung eines Zeppelin in Berlin ein Ereignis das für unsere Stadt, für ihren Verkehr, für ihre wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung von allerhöchster Bedeutung ist. Wir wissen, es hat eine ungeheure und jahrzehntelange Arbeit der Wissenschaft und Technik gekostet, um diesen Zeppelin zum ersten Male in dieser hervorragenden Verfassung nach Berlin zu bringen. Wir wissen, daß der Zeppelin als ein großes Weltverkehrsmittel recht bald Berlin häufiger und immer häufiger besuchen wird, daß das System Zeppelin für den großen Weltverkehr maßgebend wird und daß es bald Berlin in seinen Rahmen ziehen wird.

Im Anschluß an die Rede des Berliner Oberbürgermeisters ergriff

Dr. Eckener

das Wort zu folgender Erwiderung:

„Hochverehrter Herr Minister, hochverehrter Herr Oberbürgermeister! Gestatten Sie mir, in einigen kurzen Worten zugleich im Namen der Besatzung und des Luftschiffbaues Zeppelin Ihnen auf das Herzlichste zu danken für die außerordentliche Ehrung, die Sie uns durch den Empfang hier bereiteten. Für die freundlichen Worte mit denen Sie uns begrüßten. Wir freuen uns ganz besonders, Berlin, das Zentrum, das Herz des deutschen Reiches mit unserem Schiff besuchen zu können, und ich möchte zugleich weiter auch hier der Hoffnung Ausdruck geben, daß in dem Sinne, wie es Herr Oberbürgermeister Dr. Böß andeutete, es uns vergönnt sein möge, künftig häufiger diese Stadt zu besuchen in Form eines regelmäßigen Verkehrs.

Hindenburg spricht

Der Einzug der Zeppelinbesatzung und der Ehrengäste von Staaken aus führte über Spandau durch die Heerstraße, den Kaiserdamm entlang, durch die Charlottenburger Chaussee nach dem Reichspräsidentenpalais. Ueberall standen begeisterte Menschenmengen und jubelten den Lufthelden zu.

Reichspräsident v. Hindenburg

richtete an Dr. Eckener und seine Begleitung folgende Worte:

„Es ist mir eine große Freude, sehr verehrter Herr Dr. Eckener, das brauche ich wohl nicht besonders hervorzuheben, es ist mir eine lebhafte Genugtuung, Sie persönlich kennenzulernen und Ihnen allen zu bekunden, mit welcher Anteilnahme ich Ihre Tat verfolgt und wie sehr ich mich über Ihre Leistung gefreut habe. Den kühnen Doppelflug des „Graf Zeppelin" über den Ozean haben wir alle, das ganze deutsche Volk, mit Gebeten und Wünschen, mit Spannung und Hoffnung begleitet. Das Herz Alldeutschlands schlug mit dem stolzen Luftschiff, mit dem Sie über Länder und Meere hinwegeilten, trotzend allen Gefahren. Mit Ihnen, verehrter Herr Dr. Eckener und Ihren Kameraden, waren auch wir unverzagt und gewiß in dem Vertrauen, daß Ihr kühnes Werk gelingen und Ihnen glückliche Heimkehr beschieden sein werde.

Unser Vaterland erblickt in dem Bau dieses neuen Luftschiffes und in seiner glänzenden Führung durch Sturm und Nebel über Kontinente und Meere eine deutsche Leistung, die es dankbar miterlebt und mitempfunden hat und auf die es im Bewußtsein seines tätigen Arbeitswillens und im Vertrauen auf seine Zukunft stolz ist.

Ich bin gewiß, im Namen des ganzen deutschen Volkes zu sprechen, wenn ich allen, die mit Kopf und Hand an der Schaffung des „Graf Zeppelin" mitgewirkt und allen, die ihn sicher durch Sturm und Gefahren geleitet haben, hier an dieser Stelle tiefempfundenen Dank und herzliche Anerkennung ausspreche. Sie haben damit eine im besten Sinne nationale Tat vollbracht. Mit diesem Dank verbinde ich den Wunsch auf weiteres glückliches Fortschreiten in Ihrer ferneren Arbeit. Die Anerkennung, die der Transozeanflug in Amerika gefunden hat, hat gezeigt, wie sehr der Luftschiffverkehr geeignet ist, räumlich getrennte Völker in enge Nachbarschaft zu rücken. Mögen dem deutschen Luftschiffbau und Ihnen, meine Herren, weiter reicher Erfolg beschieden sein."

★

Nach seiner Ansprach überreichte der Reichspräsident den Führern und Mannschaften der Luftschiffbesatzung sein Bild mit eigenhändiger Unterschrift zum Andenken.

Dr. Eckeners Dank

Dr. Eckener dankte für die Begrüßungsworte des Reichspräsidenten mit einer kurzen Rede, in der er unter anderem folgendes ausführte:

„Hochverehrter Herr Reichspräsident, ich bitte, zugleich im Namen der Besatzung und des Luftschiffbaus Zeppelin, meinen herzlichsten und ehrerbietigsten Dank für die freundlichen Begrüßungsworte aussprechen zu dürfen, die Sie, hochverehrter Herr Reichspräsident, an uns gerichtet haben. Das Gefühl, das uns stets begleitete, mit dem von uns verfolgten Ziele auf dem rechten Wege zu sein, ist uns zur Gewißheit geworden. Wir haben die Absicht gehabt, das Luftschiff als Verkehrsluftschiff über den Ozean zu führen. Unsere Fahrten haben uns in dieser Ueberzeugung bestärkt. Die Rückkehr hat uns zwar gezeigt, daß das Leistungsvermögen des „Graf Zeppelin", der unter gewissen Baubeschränkungen zu leiden hatte, noch zu wünschen übrig läßt. Aber wir wissen, wie dies zu bessern ist.

Wir legen vor Ihnen, hochverehrter Herr Reichspräsident, das Gelübde ab, daß wir alle unsere Kraft einsetzen werden, das uns überkommene Erbe zu verwalten, wie es das deutsche Volk verlangt. Wir bitten Sie, hochverehrter Herr Reichspräsident, uns für unsere Bestrebungen ein gütiges Interesse erhalten zu wollen."

Der Reichspräsident ließ sich darauf die Begleiter Dr. Eckeners vorstellen, darunter auch die drei amerikanischen Marineoffiziere, die an dem Rückflug des „Graf Zeppelin" teilgenommen haben. Er begrüßte jeden der erschienenen Herren mit einem Händedruck, zog ihn in ein kurzes Gespräch und ließ sich Einzelheiten über die Sturmfahrt erzählen. Dann betrat er zusammen mit der Besatzung den Balkon des Reichspräsidentenpalais und nahm die brausenden Huldigungen der dichtgedrängten Menschenmenge entgegen.

(Siehe Seite 2)

Ein neuer Akt

Dr. F. K. Der Reichsminister des Auswärtigen nimmt seine politische Tätigkeit im Zeichen schwerer und verantwortungsvoller Entscheidungen wieder auf. Koalitionsverhandlungen — Konflikt in der Eisenindustrie — Reparationsfrage — starke Verdüsterung der weltpolitischen Situation. Schon morgen wird Dr. Stresemann in der für 3 Uhr nachmittags einberufenen Reichstagsfraktion der Deutschen Volkspartei zu diesen Hauptproblemen Stellung nehmen. Es hängt mit der Führerrolle, die er, unabhängig von Parteigrenzen erworben hat, zusammen, daß diese Stellungnahme erhöhtem Interesse begegnet.

Was sachlich und an Details über den Arbeitskampf im Westen zu sagen ist, haben wir an dieser Stelle wiederholt gesagt und werden das auch in Zukunft tun. Im heutigen Zusammenhang bewegt uns vor allem die symptomatische Bedeutung dieser Auseinandersetzung, und das Echo, das sie in der breiteren Oeffentlichkeit findet. Man kann nicht sagen, daß das deutsche Bürgertum für die Kernpunkte des Konflikts allzu großes Verständnis gezeigt hätte. Das kommt freilich auch daher, daß ein großer Teil der Presse mit seiner Meinung aus parteipolitisch-taktischen Gründen zurückhält, oder geradezu das Spiel der Gegner des kapitalistischen Staates spielt. Nirgends ist der große Arbeitskampf so einseitig und tendenziös dargestellt worden, wie z. B. in der „Vossischen Zeitung"; daran ändern auch nachträgliche Abschwächungen im Sonntagsartikel nichts. Man muß es als unerhört bezeichnen, daß den Unternehmern vorgeworfen wird, sie wollten eine Regierungskrise heraufbeschwören, ja, sie nähmen Stellung gegen den Staat. Prüfe man doch, ehe solche leichtfertigen Behauptungen aufgestellt werden, die politische Situation im Lager der Gewerkschaften! Man wird finden, daß nicht etwa die sozialistischen, freien Gewerkschaften Hauptführer in dem Kampf waren. Das aktive, treibende Element sitzt vielmehr in den sogenannten christlichen Gewerkschaften. Es gibt sehr viele und sehr einflußreiche Unternehmer, die, gerade vom Standpunkt der westlichen Industrie, keineswegs bedauern, daß die Reichsregierung heute unter sozialistischer Führung steht, die im Gegenteil das Maß ihrer Verantwortung noch für zu gering ansehen. Jeder wirtschaftlich Denkende ist sich seit Jahren klar darüber, daß das schematische Anziehen der Lohnschraube, ohne jede Rücksicht auf die Produktivität der Wirtschaft, eines Tages ein schweres Fiasko mit sich bringen mußte. Wir können uns auf den sozialistischen Reichsarbeitsminister Wissell selbst als Kronzeugen für diese Auffassung berufen. Insofern liegt in der Tat eine grundsätzliche Auseinandersetzung vor.

Freilich erhebt sich auch hier die Frage, ob denn von allen Mitgliedern des Kabinetts das Notwendige geschehen ist, um ihren Standpunkt zur Geltung zu bringen. Wir bedauern sehr, daß die von der „DAZ" gestellte Frage: „Warum schweigt der Reichswirtschaftsminister?" bisher ohne Antwort geblieben ist. Die mit dem bekannten Presse-Communiqué eingeschlagene Taktik, sich hinter Ressortzuständigkeiten zurückzuziehen, und die formellen Befugnisse des Kollegen vom Arbeitsministerium in den Vordergrund zu stellen, scheint uns ganz und gar nicht am Platze. Wir weisen auf das Urteil der der Deutschen Volkspartei eng verbundenen „Kölnischen Zeitung" hin, das an anderer Stelle abgedruckt wird, und das zu der gleichen Schlußfolgerung gelangt. Herr Dr. Curtius muß in der Oeffentlichkeit Klarheit über seine Auffassung und die politische Energie schaffen, mit der er bemüht war, sie zur Geltung zu bringen. Ob die fatale Ministerratsbesprechung, in der die Entscheidung fiel, „stürmisch" oder „nicht stürmisch" verlief, ist kein genügendes Kriterium. Man muß annehmen, daß Herr Dr. Stresemann, sowohl als Mitglied des Kabinetts, wie auch als Parteiführer, sich bald ein vollständiges Bild der Sachlage verschaffen und daraus die notwendigen Schlußfolgerungen ziehen wird.

Weder die Sozialdemokratie, noch die Deutsche Volkspartei hat, wie wir glauben, Anlaß, die bevorstehenden Verhandlungen über die Regierungsumbildung in Preußen und die Stabilisierung des Ministeriums im Reich von vornherein mit prinzipiellen Hindernissen zu belasten. Die Führung liegt freilich bei der Sozialdemokratie, und man hat stark den Eindruck, daß Herr Ministerpräsident Braun, stärker, als es seinen Parteifreunden im Reich lieb ist, mit der Einlösung seines gegebenen Wortes zögert. Vielleicht darf man ihn gerade auf die Hintergründe des Gewerkschaftskampfes im Ruhrgebiet verweisen und ihm nahelegen, sich einmal genauer darüber zu informieren, von welcher Seite eigentlich eine ziemlich planmäßige Sabotage gegen die Erweiterung der preußischen Regierung getrieben wird. Das eine ist sicher: Gelingt es nicht bald, die Deutsche Volkspartei in Preußen maßgebend an der Verantwortung zu beteiligen, so steht das Schicksal des Reichskabinetts auf des Messers Schneide. Die Frage des Panzerschiffes spielt unseres Erachtens hierbei nur eine sekundäre Rolle. Denn, wie hier immer wieder wiederholt worden ist, es wird doch gebaut. Aber die Voraussetzung für die erst recht im Hinblick auf die Reparationsverhandlungen dringend nötige Befestigung der Regierungsautorität würde dann fehlen, und da der gegenwärtige Reichstag zu einer anderen Koalitionsbildung nicht befähigt ist, ständen schwere innere Krisen bevor.

Es kommt hinzu, daß die Entwicklung, die die Behandlung des Reparationsproblems genommen hat, zum Optimismus auch nicht den allergeringsten Anlaß bietet. Der schwere Arbeitskampf im Westen könnte der Welt eindeutig vor Augen führen, daß die deutsche Wirtschaftsblüte zum erheblichen Teil eine Scheinblüte ist. Wir begrüßen es, daß der Reichsbankpräsident Dr. Schacht, wie neuerdings verlautet, in dem Sachverständigen-Ausschuß an führender Stelle mitwirken soll. Herr Dr. Schacht gehört zu denjenigen deutschen Politikern, die auch einmal Nein sagen können, und kennt die wirtschaftlichen Möglichkeiten Deutschlands wie wenige. In formeller Beziehung steht offenbar eine Einigung der sechs Regierungen bevor. Herr Poincaré läßt immer wieder darauf verweisen, zuletzt noch in einem Artikel Sauerweins, daß Frankreich seinen Standpunkt durch die Reden von Chambéry und Caen fixiert habe und davon nichts ablassen könne. Muß man da nicht mit Sauerwein zu dem Ergebnis kommen, es sei vorzuziehen, die Debatte über das Reparationsproblem um mindestens ein Jahr zu vertagen? Der französische Publizist berechnet die Reparationsforderung an Deutschland auf etwa 2,2 Milliarden jährlich für 62 Jahre. Wenn diese Berechnung auch nur annähernd stimmt, und sie deckt sich mit den Poincaréschen Angaben von Chambéry und Caen, so stehen wir nicht an, die bevorstehende Verhandlung als ziemlich hoffnungslos zu bezeichnen. Das wäre keine Erleichterung gegenüber dem Dawes-Plan, sondern eine wesentliche Verschlechterung, und wir möchten es für ganz und gar ausgeschlossen halten, daß eine deutsche Regierung, möge sie wie immer zusammengesetzt sein, freiwillig eine solche Last für mehr als zwei Generationen übernimmt. Das Versailler Diktat hat uns unter Zwang Kontributionsverpflichtungen auferlegt, von denen unsere Gegner astronomische Vorstellungen hatten. Solche nun in eine freiwillige, nicht politische, sondern private Schuld zu verwandeln, von einem Ausmaß, wie die Franzosen das offenbar wünschen, ist ganz und gar unmöglich.

Am morgigen Dienstag versammelt sich das englische Unterhaus, und man kann die außenpolitischen Debatten, die dort bevorstehen, nur mit größter Spannung erwarten. Es wäre ein grober Selbstbetrug, zu glauben, daß das englische Foreign Office sozusagen aus einer Gesellschaft von Schwachköpfen besteht, die sich, sei es von der Admiralität, sei es von rein frankophilen Faktoren, ihr Handeln vorschreiben ließe. Wir müssen die Gründe zu dem sensationellen Frontwechsel der britischen auswärtigen Politik in anderen Regionen suchen. Das Verhältnis zu Nordamerika und zu Rußland, der innere Zusammenhalt des weltumfassenden britischen Reichs haben dabei ihre entscheidende Rolle gespielt. In der konservativen Londoner „Nation" lesen wir die richtigen Sätze: „Die Verträge von Locarno wären sicher nie unterzeichnet worden, wenn die damalige britische Haltung die gleiche gewesen wäre, die sie beim jetzigen (französisch-englischen) Tauschgeschäft zu sein scheint. Der europäische Aspekt des Tauschgeschäfts ist tatsächlich die Preisgabe des ganzen Gedankens von Locarno." Wenn wir an solcher Stelle diese Worte lesen, dann scheint es uns dringend nötig, den innerdeutschen Streit um Locarno, der merkwürdigerweise wieder aufgeflammt ist, wie hier bereits verlangt wurde, endgültig abzuschließen. Es kommt darauf an, eine neue weltpolitische Situation richtig zu erkennen und danach zu handeln, nicht sich um alte Begriffe und Worte zu streiten. Herr Dr. Stresemann wird der letzte sein, der glauben könnte, daß deutsche diplomatische Phantasie und schöpferische Gestaltungskraft vor drei Jahren ihr letztes Wort gesprochen hätten.

Die deutsche auswärtige Politik hat den staatsmännischen Führer sehr entbehrt, und man konnte sogar feststellen, daß selbst in Fragen zweiten Ranges, ob es sich um personelle, oder um mehr diplomatisch-technische Dinge handelte, ein Stillstand eingetreten war. Um nur eines zu nennen: Die Besetzung des gerade gegenwärtig außerordentlich wichtigen Botschafterpostens in Moskau steht seit Mitte September aus. Die deutsche öffentliche Meinung erwartet in den nächsten Wochen richtunggebende Entschlüsse, belebende Initiative, konstruktive Politik. So dunkel der Himmel mit Wolken verhangen ist, wir haben keinen Anlaß, die Nerven im Sturme zu verlieren. Das wundervolle Luftschiff, das wir heute morgen in der Reichshauptstadt begrüßen durften, sei uns Symbol.

Eine Vermittlungsaktion?

pl. Essen, 5. 11. (Eigenbericht)

Auch am heutigen Montag sind in der Oeffentlichkeit und in der Presse des Reviers Mitteilungen im Umlauf, wonach von der Regierung oder von anderer Seite (genannt wird auch wieder Herr Stegerwald) eine Vermittlungsaktion im Gange sei. Von den beteiligten Parteien fehlt eine Bestätigung dieser Gerüchte. Man will wissen, daß die Arbeitszeitfrage, die erst im Dezember akut ist, schon jetzt im Zusammenhang mit dem Lohn geregelt werden solle. Dazu ist zu sagen, daß auch schon vor der Fällung des Schiedsspruchs derartige Gerüchte kursierten, die sich indessen nicht bestätigt haben.

Der Arbeitgeberverband Nordwest hat die Feststellungsklage darüber, ob der Schiedsspruch vom 27. Oktober rechtsgültig sei, beim Arbeitsgericht in Duisburg eingereicht.

Gefängnisstrafe für Dr. Jacoby beantragt

Im Bergmann-Prozeß begründete nach Staatsanwaltschaftsrat Dr. Schumacher, über dessen Plädoyer wir auf Seite 3 berichten, Oberstaatsanwalt Binder die Anklage gegen Dr. Jacoby. Am Schluß seiner Ausführungen, in denen er das Verhalten des Angeklagten als gewissen- und ehrlos bezeichnete, beantragte der Oberstaatsanwalt, Dr. Jacoby zu einem Jahr Gefängnis und 10 000 Mark Geldstrafe sowie zur Aberkennung der Ehrenrechte auf drei Jahre zu verurteilen.

Aus dem Inhalt

Der Präsident der deutschen Reichsbank, Schacht, und der Präsident der Bank von Frankreich, Moreau, im Sachverständigenausschuß für die Reparationsverhandlungen. Seite 2.

★

Rumänisches Kabinett Maniu mit Titulescu als Außenminister wahrscheinlich. Seite 2.

★

Sportblatt: Deutsche Erfolge beim Genfer Reitturnier, amerikanischen Sechstagerennen, Rugby in Frankreich und Fußball gegen Oslo.

„Die Walküre"

Staatsoper Unter den Linden

Kann die Frage überhaupt diskutabel sein, wie sich unsere Generation zu Wagner stellt? Ich meine, es ist hier genau so wie bei Bach, Mozart oder Beethoven: wenn wir versuchen, unsere Stellung Wagner gegenüber zu formulieren, so „urteilen" wir nicht über ihn, sondern wir sagen etwas über uns aus. Voraussetzung eines wirklichen Urteils in Dingen der Kunst ist die Möglichkeit, eine Erscheinung in ihrer Totalität zu übersehen, diese Möglichkeit aber ist bei Wagner ebensowenig vorhanden wie bei den der oben genannten Meister. Genau so wie sie ist Richard Wagner der Riese einer vergangenen und einer kommenden Zeit, eine absolute Größe, deren Bedeutung mit den notwendigerweise begrenzten Erkenntnismaßstäben einer Generation nie vollkommen erfaßt werden kann. Was wir an ihm sehen, ist immer nur ein Teil seines ungeheuren Wesens, und zwar jener Teil, der uns irgendwie adäquat ist. Und dabei kann es sehr leicht geschehen, daß unsere Winzigkeit gar sehr offenbar wird; vor einer zeitlosen Erscheinung wie Richard Wagner sind wir alle kleine Geister . . .

Diese Feststellung war meiner Meinung nach nötig, um eine Grundlage für die Beantwortung einer seit Jahrzehnten diskutierten Frage zu gewinnen, die jetzt wieder, gelegentlich der Erneuerung der „Walküre" in der Staatsoper, akut geworden ist: darf man in Wagners Werken Striche anbringen? Es gibt viele, die diese Frage mit „ja" beantworten und sie begründen das meistens damit, daß die heutigen abgehetzten Großstadtmenschen einfach nicht mehr die Nerven aufbringen, um einen anstrengenden fünfstündigen Opernabend „durchhalten" zu können. Nach dem oben Gesagten wird man es verstehen, wenn ich diesen „Grund" nicht gerade für stichhaltig erkläre. Es gibt heute nicht mehr viele Menschen, die mit ewiger Regelmäßigkeit die Oper besuchen können, wenn sie sich aber zu einem Abend eine Karte besorgen, dann darf man ihre innere Bereitwilligkeit voraussetzen, ein Werk in der Gestalt zu empfangen, die ihm sein Schöpfer gegeben hat. Ich will nun keinesfalls behaupten, daß eine strichlose Aufführung für jede Oper wünschenswert wäre. Abgesehen von jenen Werken, bei denen überhaupt nicht genug gestrichen werden kann, weil sie sowieso nicht zu retten sind, gibt es auch solche, die durch Kürzungen gewinnen. Zu ihnen gehören auch gewisse Werke von Wagner, so z. B. der „Tannhäuser", wie die jüngst hier besprochene Aufführung der ungestrichenen Urfassung bewies, und auch der „Lohengrin". Aber diese Striche werden nicht deshalb vorgenommen, weil die Opern sonst „zu lang" sind, sondern weil mit ihnen gewisse Schwächen der Erfindung und dramatischen Gestaltung beseitigt werden, die die Wirkung des Ganzen beeinträchtigen. Solche „schwachen Stellen" gibt es in den späteren Werken Wagners nicht mehr; gewiß steht nicht jeder Takt dieser vieltausendseitigen Partituren auf unantastbarer Einfallshöhe — wie wäre das möglich bei Schöpfungen dieses Ausmaßes? —, aber die innere Organik dieser Musikdramen ist so vollkommen ausgebildet, ihre Struktur ist so mannigfaltig verflochten und ihre Proportionen sind so fein berechnet, daß jede Kürzung das architektonische Gleichgewicht zerstört.

Das gilt sowohl für den „Tristan", bei dem die Unsitte des großen Strichs im zweiten Akt immer noch nicht verschwunden ist, wie für die „Meistersinger", den „Parsifal" und — ganz besonders — für den „Ring des Nibelungen", an dessen Erneuerung die Staatsoper jetzt arbeitet. Sie hat angekündigt, daß sie, um die Frage der „Striche bei Wagner" erneut zur Diskussion zu stellen, abwechselnd ungekürzte und gekürzte Aufführungen veranstalten wird, wobei der Theaterzettel jedesmal einen ausdrücklichen Hinweis auf die Art der Vorstellung trägt. Dagegen ist nichts einzu-

Karin Branzell — Frida Leider — Friedrich Schorr