Besuch in England.

Briefe eines Neutralen, welcher Anfang Oktober in England war.

(Die Redaktion des „Berliner Tageblatts" hat eine Persönlichkeit, die zu einer ruhig sachlichen Berichterstattung befähigt ist, veranlaßt, nach England zu reisen und nach gründlichem Studium über die dortigen Verhältnisse zu berichten. Dieser Sonderberichterstatter, ein angesehener Neutraler, ist vor kurzem von dem Besuch in England zurückgekehrt und hat seine Beobachtungen in einer Reihe Artikel festgehalten.)

I. Die Ueberfahrt.

Ich hatte nach Verabredung mit der Redaktion des „Berliner Tageblattes" beschlossen, nach England zu gehen. Der Wunsch, mit eigenen Augen zu sehen und mit eigenen Ohren zu hören, wie die Dinge dort stehen, ist sehr natürlich. Das Bild, das man aus Briefen oder aus der Zeitungslektüre gewinnen kann, ist durch die Zensur beengt und getrübt. Die Erzählungen derer, die drüben gewesen sind, sind meist durch Parteinahme beeinflußt. Wer ohne Schwarzmalerei und ohne Schönfärberei sichere Schlüsse ziehen will, muß selber sehen. Wer den politischen Stimmungen auf den Grund gehen will, muß selber hören.

Ich bin voller Spannung. Seit den ersten Wochen des Krieges bin ich nicht mehr in England gewesen, und ich bin begierig zu sehen, welche Veränderungen die Ereignisse seither, namentlich in London, dem Heim und Haupt aller Hoffnungen der Alliierten, zuwege gebracht haben. Ein Besuch in Frankreich und Italien führte zu verschiedenartigen Wahrnehmungen. Ein gelegentlicher Aufenthalt in Berlin zeigte mir die deutsche Reichshauptstadt als emsigen Herd geeinigter Bemühung und Entschlossenheit. So wird es doppelt interessant sein, den gesetzten und stoischen Briten auf seinem eigenen Boden aufzusuchen.

Die Reise war eine ganz andere als in Friedenszeiten. Die Ueberfahrt sollte von Vlissingen aus angetreten werden. Kaum war mein Zug dort eingelaufen, so war ich, noch nicht recht aus dem Wagen gestiegen, samt meinem Gepäck von einem geschäftigen Kofferträger nach der Zollabfertigung gebracht. Ein langer Zollaufseher sah rasch, aber gründlich mein Gepäck durch. Die Abwesenheit von Bannware schien ihm Enttäuschung zu bereiten. Dann wurde ich zusammen mit anderen früher gekommenen Reisenden nach dem Schalter der Dampfergesellschaft gewiesen. Erst nach sorgfältiger Prüfung meiner Papiere erhalte ich dort Fahrschein und Landungskarte und werde an Bord des Dampfers gebracht. Auf dem Wege dahin hält uns noch eine holländische Schildwache an, die zum Abschied noch einmal unsere Pässe durchschaut.

Endlich sind wir an Bord. Kabinen werden gesichert, das Gepäck verstaut. Es folgt ein wenig erquickender Rundgang auf dem Schiff. Uebler Geruch nach Teer und nassen Tauen und Kochgelegenheiten und übervollem Zwischendeck. Die Nachtluft ganz oben erfrischt wieder. Das Schiff ist für alle widrigen Möglichkeiten gerüstet. Die Rettungsboote hängen schon von den Davits nach außen hinab; Korkwesten sind haufenweise an passenden Stellen bereitgelegt; in einem Glasgehäuse steht eine Signalkanone mit Seil und Munition schußfertig. Reihen leerer Fässer sind unten im Raum zu sehen; sie helfen bekanntlich dazu, ein Schiff flott zu halten, dem eine unfreundliche Mine bös mitgespielt. Eine Funkspruchein richtung gibt ein Gefühl erhöhter Sicherheit.

Reisende gehen allein oder paarweise herum und reden in allen Sprachen. Auf dem Fallreep bin ich Zeuge eines etwas erregenden Gesprächs über Minenexplosionen und Seeunfälle neueren Datums. Ein graubärtiger Wachmann erfreut damit einen nervösen alten Herrn, der zu Bett gehen möchte, aber sich nicht losreißen kann und steht und horcht. Der nervöse alte Herr fragt den Seebären, ob ihre Ueberfahrt morgen heil verlaufen werde. Dieser nickt bedeutsam, er hoffe es, scheint sich aber nicht darüber aufzuregen, denn er fährt Gott sei Dank nicht mit. Worauf der nervöse alte Herr sagt, er werde in der Korkweste schlafen.

Die Nachtluft wird feucht. Deck- und Reeling sind kalt und glitschig. Der Lärm der Einschiffung hat nachgelassen; ich denke, es wird jetzt ruhig bleiben und suche meine Kabine auf, um zu schlafen. Die engen Ruhestätten links und rechts der Kajütentreppe sind nicht ohne Insassen. Ein paar müde Frauen, die aus Not oder sonst keine Koje belegen konnten, liegen hier, den Koffer als Kopfkissen benutzend, in unruhigem Schlaf. Drüben schnarchen drei oder vier Männer in schlechten Kleidern, offenbar belgische Arbeiter. Ich erreiche meine Kajüte, und vor dem Schlafengehen denke ich unwillkürlich an den nervösen alten Herrn, ziehe meinen Schwimmgürtel heraus und prüfe, ob er in Ordnung ist. Die Decken sind hart und das Kissen härter, aber übermüdet schlafe ich ein. Laute Stimmen und Schritte verspätet kommender Passagiere wecken mich noch einmal auf, aber bald träume ich wieder, durch rhythmisches Geräusch aus dem Maschinenraum in Schlaf gewiegt.

Bei Tagesanbruch stößt das Schiff ab, und als ich auf Deck komme, sind wir schon in flotter Fahrt. Eine steife Brise weht, aber das Wetter ist schön und verspricht gute Reise. Im Speisesaal sitzt der nervöse alte Herr bereits beim Kaffee und sucht, nach dem stattlichen Likörglas vor ihm zu schließen, anscheinend Trost für eine in einer Korkweste verbrachte ungemütliche Nacht. Mit gemischten Gefühlen hört man den Steward auf Deck die Reisenden ersuchen, sie möchten bald frühstücken, damit sie wieder auf Deck sein können, ehe die Gefahrzone erreicht ist. Der Morgen vergeht ereignislos. Im ersten Teil der Fahrt werden wenige Schiffe passiert. Einige Mitfahrende lesen, andere stehen plaudernd beisammen oder gehen die schmalen Deckgänge auf und ab. Einige erliegen bald der regelmäßigen, stampfenden Bewegung des Schiffes und liegen in den verschiedenen Stadien des Elends umher. Eine Anzahl Reisender sitzt, mit Rettungsgürteln angetan, zu oberst auf Deck, bereit, beim leisesten Anzeichen von Gefahr in ein Boot hinabzuspringen.

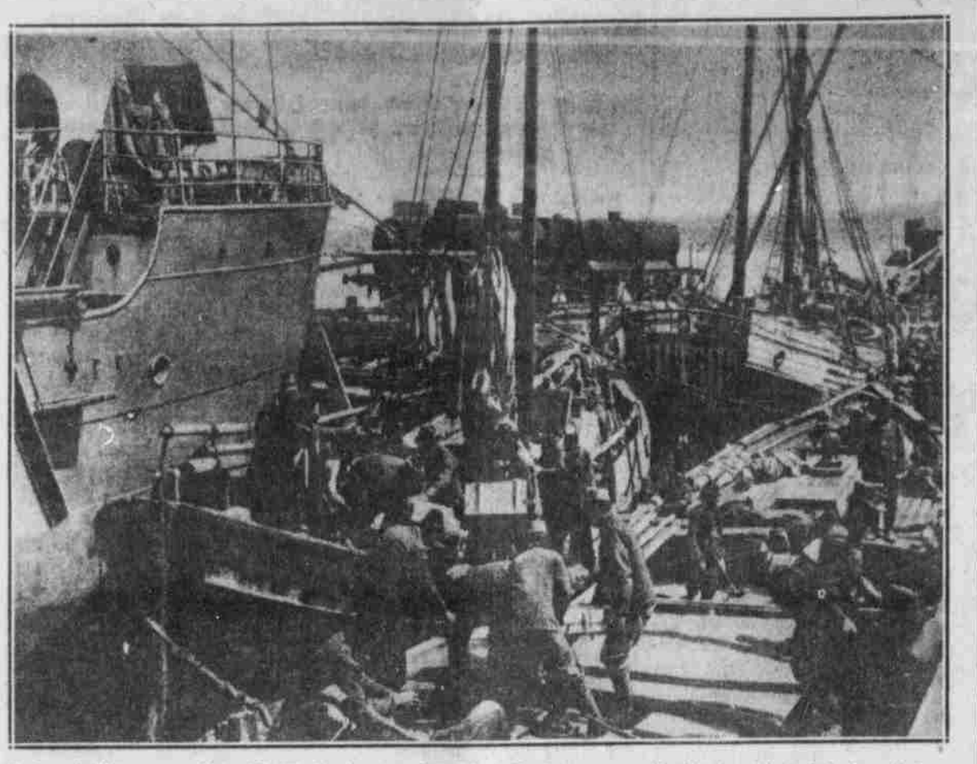
Meine Mitreisenden sind interessant. Vertreter vieler Nationen; einige Engländer und Schotten, einige Nordamerikaner. Die meisten sind holländische Geschäftsreisende und belgische Flüchtlinge; auch ein oder zwei arme französische Familien, meist Frauen und Kinder, sind dabei. Weiter drei oder vier Russen in schlechtem Zivil, angeblich aus deutscher Gefangenschaft entflohen.

Bald nach Mittag wird die sogenannte Gefahrzone erreicht, alle Reisenden, die dazu imstande sind, drängen sich an der Reeling zusammen und starren erwartungsvoll ins Wasser; sie meinen jeden Augenblick, zu beiden Seiten Minen zu sehen. So oft der Mann im Ausguck dem Wachoffizier etwas zuruft, vermuten die Reisenden die Meldung einer neuen Mine, und die Luft ist voll Schauder. Wir sind jetzt wenige Stunden von unserem Ziele, und daß wir wirklich mitten im Minengebiete sind, zeigen die Wracks, an denen wir von Zeit zu Zeit vorüberfahren. Hier ragen ein paar Meter vom Bug eines unglücklichen Schiffes über die Wasserfläche; dort werden Mastspitzen und Rahen eines gesunkenen Frachtschiffes über den Wellen sichtbar, und wie wir der englischen Küste näher kommen, sehen wir draußen einen mächtigen Schiffsrumpf auf der Seite liegen. Der Anblick beruhigt die einen, während er anderen ersichtlich rasches Unbehagen einflößt.

Wir reisen jetzt in Gesellschaft und fahren im Lauf einer Stunde mit hundert oder mehr Schiffen zusammen oder an solchen vorbei. Sie gehören allen Nationen an, sind aber zumeist Frachtschiffe, vorwiegend skandinavische, holländische und britische Fahrzeuge; zuweilen taucht ein Schiff auf, das Flagge und Abzeichen des belgischen Unterstützungskomitees führt. Die neutralen Schiffe tragen alle die Flagge ihrer Länder am Mast und in mächtigen Streifen seitlich aufgemalt. Im Vergleich dazu erscheinen die englischen Schiffe mit ihrer einzigen Flagge seltsam farblos. Alle Schiffe, solche neutraler wie kriegführender Länder, haben die Rettungsboote zur sofortigen Besetzung bereit. Wie sie so ihre schweigende Fahrt mit auswärts geschwungenen Davits verfolgen, empfängt mancher einen tiefen Eindruck davon, wie weitreichend und weltumfassend der riesenhafte Kampf der europäischen Mächte ist, und wie er den Handel der ganzen Erde in seinen Bann zieht.

Einmal entdecken wir aus der Ferne die Umrisse eines englischen Zerstörers, der, schwarzen Rauch aus seinen Schloten stoßend, mit Höchstgeschwindigkeit vorbeifährt. Es ist das erste Kriegsfahrzeug einer kriegführenden Nation, dem wir begegnen, und wir verfolgen es gespannt, wie es an uns vorüberfährt und dann einen scharfen Bogen macht, um einen etwas achter uns fahrenden großen Frachtdampfer zu konvoitieren. Jetzt wird die niedrige englische Küste sichtbar, und wie wir den Kurs ändern, um ihrer Gestalt zu folgen, werden Seufzer der Erleichterung hörbar, daß unsere Fahrt soweit ohne Unfall verlaufen ist.

Nach etwa einer Stunde, nachdem wir noch hin und wieder vor Anker liegende Fischerflottillen passiert haben, laufen wir in den englischen Hafen ein. Er sieht aus wie jeder andere Hafen in Friedenszeiten, aber anstatt des geschäftigen Treibens von damals erblicken wir Hunderte von Schiffen, die still auf der Reede oder am Pier liegen. Wir sind bald an unserer Landungsstelle. Befehlsrufe werden laut, die mächtigen Schiffsräder stehen still, Taue werden geworfen, und einen Augenblick später liegen wir geborgen an unserem Platz. Inzwischen ist das Gepäck heraufgeschafft und auf Deck aufgeschichtet worden. Die Zollbeamten kommen an Bord, und eine Stunde währt das Auspacken, Durchsehen und Wiedereinpacken von Koffern, Säcken und Körben. Da stürzen Passagiere auf der Suche nach verirrten Gepäckstücken erregt umher; da sind andere in Unannehmlichkeiten wegen unerlaubten Vorrats an Zigarren oder Tabak. Hier erregt der Inhalt eines Koffers das Stirnrunzeln des untersuchenden Beamten, und sein Besitzer muß zum Zwecke besonderer Untersuchung bis nach Abfertigung der anderen warten. Es regnet Fragen auf uns: „Haben Sie belgisches Geld?" — „Nein." — „Haben Sie Gold?" — „Nein." Nachdem so die erste Untersuchung an Bord des ankommenden Schiffes überstanden ist, dürfen wir an Land gehen. Nun kommt die zweite Untersuchung. Wir werden in einer endlosen Reihe hintereinander aufgestellt, und ein Beamter nimmt aufs sorgfältigste die Paßvisitation vor, wobei er in größeren Zwischenräumen mit einem oder zwei Pässen in der Hand in einem Wachraum verschwindet. Nach einer Zeit unendlich langen Wartens wird ein Name gerufen. Ein Reisender tritt aus der Reihe und erscheint vor der militärischen Untersuchungsbehörde. „Warum kommen Sie nach England?" „Wie lange wollen Sie da bleiben?" „Wo sind Sie vorher gereist?" Noch hundert andere geschickte Fragen werden gestellt, die das ganze Leben des also Examinierten von der Wiege bis zum Grabe enthüllen. Schließlich darf er in einen zweiten Raum eintreten, wo er aufs genaueste von Kopf bis zu Fuß durchsucht wird. Man hat sich in England viel über die Untersuchungsformalitäten an den deutschen Grenzen aufgehalten, aber es ist hier ganz dasselbe. Die kriegerischen Notwendigkeiten sind überall die gleichen. Wer von uns irgend etwas Gedrucktes oder Geschriebenes mit sich führt, dem wird es weggenommen; wer verbotenes Geld hat, muß es wechseln; wer irgend etwas Verdächtiges besitzt, hat Scherereien ohne Ende.



Oesterreichisch-ungarische Artillerie in der Türkei. Verladen von Artillerie-Material im Hafen von Konstantinopel.

Auf die zweite Untersuchung folgt die dritte, wieder in einem anderen Bureau. Hier wird von Soldaten in Uniform das Gepäck einer mikroskopischen Betrachtung unterworfen. Haben alle Reisenden auch diese Leidensstation glücklich passiert, so werden sie zu dem wartenden Zuge nach London geschafft. Sie nehmen ihre Sitze ein, es folgt ein geräuschvolles Türschließen und Zuschlagen seitens der Schaffner. Dann kann die Fahrt nach der Hauptstadt beginnen. Es war nahezu dunkel, als unser Zug die typische englische Landschaft durchflog, und wir sehen nur undeutlich die durch zahllose Hecken und Mauern abgeteilten sauberen Aecker, die Umrisse der gediegenen, kleinen Pächterhäuser und der gegen Regen gut abgedeckten Heuschober vorbeiziehen. Wenig Vieh war zwischen der Küste und London zu sehen. Nur selten war ein erleuchtetes Fenster sichtbar, und ohne den Rauch aus den Kaminen hätte man Dörfer und Weiler für unbewohnt halten können. Diese beklemmende Dunkelheit bewohnter Stätten am Abend ist das erste Beispiel der Vorkehrungen gegen Luftangriffe und die erste Wirkung des Krieges, die man bemerken kann. Hin und wieder hält der Zug. In den Bahnhofswirtschaften sind Kuchen, belegte Brote und Schweinefleischpasteten für zwei Pence zu haben, und eine stattliche Batterie Likörflaschen zu sehen, während der stets bereite Teekessel über der Gasflamme brodelt. Als der Zug weiterfährt, kann man von der Landschaft nichts mehr sehen, denn alle Vorhänge im Coupe müssen zugezogen werden, damit kein hinausdringender Lichtstrahl einem Luftschiff irgendwo hoch da droben nützlich werden könne. So verläuft der Rest der Reise ziemlich einförmig. Bei gelegentlichem Hinausspähen aus den Vorhängen ist fast nichts wahrzunehmen, so daß die Ankunft auf dem Londoner Bahnhof sich nur durch den Lärm und das Getriebe der Bahnsteige bemerkbar macht. Wer London vor dem Kriege kannte, der ist von dem geringen Verkehr auf dem Bahnhof zunächst überrascht. Wenig Leute kommen an oder fahren ab. Ich schritt zum Auto mit einem seltsamen dumpfen Gefühl ob der Veränderung, einer Art Spannung, die sich noch steigerte bei der Fahrt durch dunkle, nasse Straßen mit gedämpften Lichtern, die den Dingen ein nebliges, verwirrtes, gitterhaftes Ansehen geben. Erleichtert traf ich im Hotel ein. Hier wiederum Formalitäten. Ein langer Fragebogen über Geschäft, Lebenslauf und Aufenthaltszweck des Reisenden ist auszufüllen und zu unterzeichnen. Innerhalb vierundzwanzig Stunden hatte ich mich dann zur genaueren Personalprüfung und Eintragung auf dem Polizeirevier zu melden. Ich zeigte meine Pässe vor, sie wurden in Ordnung befunden, und ich war in London.

Man nimmt sehr schnell wahr, daß die englische Hauptstadt im Kriege wesentliche Veränderungen durchgemacht hat. Das materielle Leben ist weniger betroffen, aber nach seiner Gemütsverfassung ist London eine andere Stadt geworden. Geschäft und Vergnügen waren bis zum Kriege die beiden Pole des hauptstädtischen Lebens. Das Vergnügungstreiben hat bei einer gewissen Bevölkerungsschicht noch nicht nachgelassen. Theater, Kaffeehäuser, Klubs und Tanzlokale bieten dasselbe Bild wie vor dem Kriege, aber diese Hochstimmung ist nur äußerlich und an der Oberfläche. Sie ist schon dadurch gedämpft, daß das Geschäftsleben keineswegs überall gleichmäßig floriert. Die Parole „Business as usual!" („Geschäft wie gewöhnlich!"), die vor zwei Jahren ausgegeben wurde, klang sehr trotzig und stolz und trostreich, aber niemand glaubt heute mehr an sie. Das Geschäft ist in Wirklichkeit in vielen Stücken sehr „ungewöhnlich". Die pilzartig emporgeschossenen Kriegsindustrien blühen natürlich, aber in vielen Branchen ist der Geschäftsgang recht mittelmäßig, manche sind nahezu stillgelegt.

Das Militär spielt eine große Rolle im Straßenleben. Ueberall Khaki, aber auch bunte Uniformen. Tommy ist zu Tausenden zu sehen, allein, paarweise und in Gruppen, die Mütze keck nach hinten geschoben, in sichtlich höchst vergnügungssüchtiger Urlaubs-Stimmung. Dazwischen viele schlanke Offiziere mit dem üblichen Stöckchen. Viele tiefgebräunte Kanadier und Australier, die man auf den ersten Blick von den Engländern unterscheiden kann. Sie kommen vom Farm- und Weideland, und schon ihr weiträumiger Gang spricht von einem anderen Leben, als es die Leute in den Industriezentren des Insellandes führen. Man sieht indische Radjahs in grauen Offiziersuniformen, den Turban auf dem Haupte, nach denen sich auch hier noch mancher umsieht. Französische Marineoffiziere sind nicht selten. Ueberall wimmelt es von halbgeheilten Verwundeten, die eine besondere hellblaue Lazarettuniform mit roter Halsbinde auch auf der Straße tragen.

An einem schönen Nachmittag ist das großstädtische Leben in Piccadilly, Bond Street, Coventry und Strand bunt und lebendig wie jemals. Die Damenwelt, die sich auf Einkäufe begibt, füllt zwischen drei und sechs die fashionablen Straßen. Man steht dicht gedrängt vor den eleganten Schaufenstern, und die zahllosen Teelokale der Vorstadt sind von Genießenden überfüllt. Der Fremde möchte glauben, daß während dieser Tagesstunden eine unzählbare Menge Menschen in London keine ernstere Lebensaufgabe hätte, als sich nach Kräften zu amüsieren. Zur Teestunde sind alle feinen Hotels, Piccadilly, Ritz Carlton, Savoy übervoll bei guter Musik. In Nachmittags-„Matinees" von Theatern und in Kinos gibt es für fünfzig Pfennig ein Tablett mit Tee, Milch, Zucker und Kuchen. Man hat den Eindruck, das Ende der Teezufuhr müßte die größte Katastrophe für England sein.

Aber all das ist, wie gesagt, nur äußerlich. Man sieht viel, das anzeigt, daß im wirtschaftlichen Leben nicht alles klappt. Ueberraschend häufig zeigen sich an Läden die Inschriften „Geschäftsauflösung" und „Ausverkauf". Namentlich sind es die Juwelen- und Luxusgeschäfte, nicht gerade der vornehmsten Art, deren Inhaber sich verspekuliert haben; offenbar hat der Krieg manchem dieser Geschäftszweige übel mitgespielt. Die „Sparsamkeits-Kampagne", die in der Presse geführt wird, hat eben auch ihre üblen wirtschaftlichen Wirkungen. Sie soll unnötige Importe verhindern, läßt sich aber natürlich nicht unter diesem Gesichtspunkt regulieren. An einem Juwelierladen sah ich ein Plakat „Ausverkauf wegen Einberufung". Gut gehen Putz- und Konfektionsgeschäfte und glänzend natürlich alle, die mit Lebensmitteln, Proviant oder Heeresbedarf irgendwie zu tun haben. Die Zahl der Konkurse ist groß; sie soll täglich fünfundzweiunddreißig betragen. Leider fehlt mir die Vergleichsziffer aus den letzten Friedensjahren. Die Bautätigkeit liegt in London fast ganz danieder. Das Kapital scheut vor der Anlage in Grundbesitz sehr zurück, und es fehlen unleugbar die gelernten Bauarbeiter. Die vorhandenen sieht man da und dort mit der Reparatur von Zeppelinschäden an Häusern beschäftigt. Man ist bemüht, die Schäden, die bei solchen Luftangriffen entstehen, möglichst schnell unsichtbar zu machen. Immerhin habe ich zwei Gebäude gesehen — das eine ein Theater, das andere ein Warenhaus — die durch einen der ersten Angriffe fast ganz zerstört worden und jetzt ziemlich wieder aufgebaut sind. Das Leben auf der Themse in der inneren Stadt ist viel stiller als vor dem Kriege, und das Gedränge der kleinen Dampfer hat sehr nachgelassen. Der enorme Verkehr auf den Brücken ist der alte und der endlose Strom der Fußgänger und Wagen bietet das gewohnte fesselnde Bild. Autobusse, zweifellos das beliebteste Verkehrsmittel der Massen, verkehren in allen Straßen, von Zivilisten und Soldaten dicht besetzt und mit Reklamen und Plakaten von unten bis oben überklebt. Die steigende Beliebtheit dieser Ungetüme hat aber noch einen besonderen Grund: es fehlt ganz und gar an Droschken, den beliebten alten Hansomcabs, und auch Kraftdroschken sind rar. An schönen Tagen, die in London selten sind, scheinen Autos reichlich vorhanden zu sein; regnet es aber, so sind diese schnell besetzt und nirgends welche aufzutreiben. Am schlimmsten ist es am Abend nach dem Theater. Mit diesem Uebelstand hat an sich schon abgefunden und besingt ihn längst scherzhaft von der Bühne. Die Verkehrsmittelnot hat auch der Untergrundbahn vermehrten Zuspruch gebracht. Das elegante Privatfuhrwerk, sonst ein Glanzpunkt des Londoner Straßenlebens, tritt weit seltener auf. Manche haben wohl jetzt eine gewisse Scheu vor der üblichen Zur-Auftellung des Reichtums; die Besitzer von Privatautomobilen sind außerdem gezwungen, mit den ihnen zugewiesenen Gasolinportionen bis zur nächsten behördlichen Verteilung sehr hauszuhalten. Autospazierfahrten sind sehr erschwert und Ausflüge von Gesellschaften in Motorwagen ausdrücklich streng verboten. Da Petroleum nur gegen behördlichen Schein abgegeben wird, begegnet die Kontrolle des privaten Kraftwagenverkehrs keinen Schwierigkeiten.

Die wirklich schönen Londoner Parks erfüllten auch diesen Sommer ihre Bestimmung als Ort der öffentlichen Versammlungen. Es fehlte dort nicht an Kundgebungen und Reden, vor allem gegen die zunehmende Teuerung; auch Demonstrationen gegen die Fortsetzung des Krieges durften dort abgehalten werden, und es ist sehr bemerkenswert, wie weit die Polizei dabei in ihrer passiven Rolle ging. Es ist auch in diesem Kriege gar nichts Seltenes, an einem Sonntagnachmittag in einem dieser Parks eine Ansammlung von zehn- bis fünfzehntausend Menschen zu sehen, die nach Abhilfe gegen ihre wirtschaftlichen Nöte rufen. Solange es dabei nicht zu Ruhestörungen kommt, lassen die Behörden diesen Veranstaltungen ihren Lauf. Ihr Standpunkt ist offenbar der, daß sie ein wirksames Ventil für Stimmungen und Verstimmungen des Volkes darstellen und bei dem platonischen Charakter der Resolutionen, auf die sie hinauslaufen, keinen Schaden tun. Gewisse Traditionen des nationalen Lebens lassen sich eben auch unter veränderten Umständen nicht verleugnen. In den frühen Morgenstunden findet sich auch jetzt im Hyde Park die vornehme Welt zu Pferde ein; Rotten Row ist, was sie immer gewesen, nur die Zahl der Reiter und Reiterinnen auf Rassepferden ist sehr vermindert. Die Sprößlinge der adligen Familien, die sonst bei ihnen Standespflichten erfüllten, tragen jetzt Khaki und weilen auf französischem Boden. Dem Namen vieler von ihnen ist man schon in den Totenlisten der Blätter begegnet.

In den Straßen fallen noch immer die Kriegsplakate in die Augen. Trotz der Einführung der Wehrpflicht sind die vielen Derby-Aufrufe, die zum Eintritt in die Armee auffordern, noch nicht beseitigt. Aufforderungen zur Sparsamkeit und zur Zeichnung auf die Kriegsanleihen sieht man an allen Ecken und Enden. Da heißt es mit Nelson „England erwartet, daß jeder seine Pflicht tut" oder „Männer und Jungens für die Flotte gesucht!", und für die Arbeiter wird Propaganda gemacht mit der Zusicherung „Ein Pfund Sterling für 15½ Schilling!". Aufrufe zur Unterstützung der Munitionsversorgung sind überschrieben: „124 Patronen für 15½ Schilling!". Die Sparsamkeitspropaganda wendet sich hauptsächlich gegen die Geldausgaben für geistige Getränke. Einer Schilderung der schädlichen Wirkungen des Alkohols folgt eine lange Aufzählung von Gründen, warum der Bürger durch Einschränkung seiner Ausgaben eine Pflicht gegen das Vaterland erfüllt. Diese Bewegung hat auch zu einem weitgehenden Verzicht auf die üblichen Sommereisen geführt. Sogar das Parlament hat die Bevölkerung in einer Resolution aufgefordert, zum Besten der allgemeinen Wohlfahrt den gewohnten Ferien zu entsagen — worauf freilich eben dieses Parlament auf viele Wochen in die Ferien ging! Der Reiseverkehr ist indes tatsächlich zurückgegangen; viele Sommerfrischen standen die Woche über leer; manche sind in Erholungsheime für verwundete Soldaten umgewandelt. Reiche Landhausbesitzer haben auch vielfach kriegsbeschädigte Offiziere und Mannschaften als Gäste auf ihren Sommersitzen, die sie dieses Jahre selbst nicht benutzen, aufgenommen. Da nur die reicheren Klassen in diesem Sommer die alljährliche Vergnügungsreise angetreten haben, erklärt es sich, daß man so häufig die Bemerkung hören konnte, daß „in diesem Jahre die Saison in London ganz ungewöhnlich lebhaft sei". Ein großes Gewimmel von Londonern gab es dieses Jahr dafür in Brighton, dem beliebten Badeort an der Südküste, und in Maidenhead an der Themse. Nach Brighton gingen die, denen sonst nur eine Badereise nach dem Kontinent genügte, die aber jetzt durch die Erschwerungen des Reiseverkehrs im Lande gehalten werden. In den Hotels fehlte es auch nicht an Angehörigen der verbündeten und der englandfreundlichen neutralen Nationen. Bei Tische herrschte ein unglaubliches Sprachengewirr, in dem nur die absolute Abwesenheit des Deutschen auffiel. Das Badeleben mit Strandkörben und Flirt, mit Golf und Tennis war dasselbe wie „einst" und am Abend wurde eifrig getanzt. In Maidenhead ging es vor allem am Sonntag hoch her; die Themse war da mit Jachten, Motorbooten und anderen Fahrzeugen oft buchstäblich bedeckt.

Hier hatte man tatsächlich den Eindruck, daß wenigstens für einen Teil des englischen Volkes der Krieg „weit, weit fort" sich abspielt. Doch ist es unverkennbar, daß mit der Durchführung der allgemeinen Wehrpflicht ein Umschwung der Stimmung eingetreten ist.

III. Ein politisches Kapitel.

Wägt man alle Wahrnehmungen gegen einander ab, so kann man nicht sagen, daß das Verhältnis zwischen Volk und Regierung gegenwärtig ein wesentlich anderes sei als in Friedenszeiten. Die liberale Regierung ist nie eigentlich populär gewesen, namentlich nicht in dem von jeher konservativen London. Die Liberalen hatten, was namentlich in der irischen Krisis kurz vor dem Kriegsausbruch klar zutage trat, ziemlich abgewirtschaftet. Mit der Autorität ihrer Regierung sah es übel aus. Wäre nicht der Krieg dazwischen gekommen, so hätte es schon im vorigen Jahre Neuwahlen gegeben, bei denen sie schwerlich gesiegt hätten. Die Bildung des Koalitionskabinetts ist von der Wählermehrheit darum als ein selbstverständliches Zugeständnis hingenommen worden. Man kann es aber keineswegs als ein Kabinett besonderen Volksvertrauens ansehen und es regiert auch nicht etwa unter dem absoluten Zeichen der „heiligen Einigkeit". An heftigen innerpolitischen Streitigkeiten hat es auch unter seiner Herrschaft nicht gefehlt; Zeugnis dafür sind schon die mannigfachen Austritte aus dem Kabinett und andere Veränderungen. Eine gewisse „burgfriedliche" Note ist eigentlich erst mit dem Uebergang zur allgemeinen Wehrpflicht ins öffentliche Leben gekommen.

Der Einfluß der Unionisten ist im Kabinett im stetigen Wachsen. Lloyd George hat sich ihnen ganz verschrieben. Asquith wird von ihm und den Seinen an die Wand gedrückt. Von weiten Kreisen wird Asquith immer noch nur als Anwalt, aber nicht als Staatsmann hoch eingeschätzt. Die Haltung der Presse ist ihm gegenüber geteilt. Er hat unter den Blättern einige warme Verteidiger, andere führen aber eine ebenso offene Kampagne gegen ihn, mit Mark persönlicher Spitze; fast, daß man wie nach Friedensstütte gerade heraus ruft: "Asquith must go." Auch von den Straßenrednern wird der Premier und alles, was zu ihm hält, fortwährend sehr ungeniert angegriffen. Dabei geht es nicht immer manierlich zu. Blödsinnige Beschimpfungen, wie sie sich die „Hunnen" täglich von der Straßenagitation in London gefallen lassen müssen, fallen dabei auch für die eigenen Führer ab. Ich hörte selbst, wie ein solcher Redner „Asquith und dreißig anderen" vorwarf, sie seien seit Jahren „nichts anderes als Angestellte des Kaisers und der deutschen Regierung" und hätten die Londoner Deklaration nach dem Diktat der Wilhelmstraße zum Unheil Englands gemacht. Es sei unerhört, daß die englische Regierung zwei Jahre gebraucht habe, um einzusehen, daß dieser Seerechtsvertrag rein deutsche Marke sei und nur den Mittelmächten zugute komme.

Ohne Zweifel ist unter dem Einfluß des Krieges der Anhang der Konservativen weiter im Zunehmen. Sie erhalten unter dem Eindruck der Propaganda für den Handelskrieg starken Zustrom aus den Kreisen der Geschäftswelt. Die Geschäftszweige, denen der Krieg keine Blüte und keine hortenden Kriegsgewinne gebracht hat, sind nicht gering an Zahl; von ihnen setzen viele ihre Hoffnung auf die von den Unionisten verheißene handelspolitische Umkehr. Die Liberalen halten im Prinzip immer noch am Freihandel fest. Ihre besten und unterrichtetsten Organe machen aus ihrem Skeptizismus gegenüber dem Pariser Programm kein Hehl. Man hat auch den Eindruck, daß die liberalen Minister und Asquith selbst nicht einmal mit halbem Herzen bei dieser Bewegung sind und an den „Handelskrieg nach dem Kriege" nicht glauben. Sie halten es schon eher mit dem gegenwärtigen System des unlauteren Wettbewerbs durch Postraub und schwarze Listen. Das konservative Versprechen hoher Schutzzölle aber nimmt jetzt viele Industrielle gefangen. Es wird behauptet, daß die Industrie der Mittelmächte gegenwärtig ungeheuere Warenmengen herstelle, um sie sofort nach Friedensschluß, wenn der Freihandel fortdauere, auf den Markt Englands und seiner Kolonien zu werfen. Gegen dieses „Dumping" will man sich angeblich wehren. In Wirklichkeit wirkt aber neben dem stillen Eingeständnis, daß der Krieg eben den Ruin des deutschen Wettbewerbes doch nicht bringen wird, die Furcht vor Amerika mit. Natürlich wird die amerikanische Industrie, wenn sie sich wieder auf die Friedenserzeugung einstellt, befruchtet durch die an England verdienten Milliarden, sich da einer den Engländern wenig erwünschten Seite zeigen.

Zur Kritik an der Regierung liefert überhaupt die antideutsche Propaganda noch immer das beste Material. Selbst das Kabinett eines Lloyd George ist gewissen Agitatoren noch nicht deutschfeindlich genug. Ich hörte einem Straßenredner zu, der vor einer großen Menschenmenge mehr als eine Stunde lang gegen die „feindlichen Fremden" sprach. Diese sollten samt und sonders ausgewiesen oder bis auf den letzten Mann interniert werden. Großbritannien müsse künftig durch hohe Zollmauern dem Absatz aller Erzeugnisse der heutigen Feinde verschlossen werden. Aber noch mehr: auch Angehörige dieser Länder samt ihren Nachkommen dürften nie wieder britischen Boden betreten. So müsse mit dieser „Sorte" aufgeräumt werden. Zum Schlusse verteilte der Redner Zettel, die rühmten, was er während des Krieges (daheim) für das Vaterland geleistet habe. Besonders hoch rechnet er sich folgende Großtat an: er habe sich in einer deutschen Kirche in einer Londoner Vorstadt bis zum Sonntagsgottesdienst verborgen gehalten; während des Gottesdienstes sei er dann plötzlich auf die Kanzel gestiegen, habe den Geistlichen aufgefordert, gegen den Kaiser und die deutsche Regierung zu reden, als der Pfarrer sich weigerte, selbst eine Predigt für die Sache der Alliierten vom Stapel gelassen. Ein beliebtes Thema ist auch die Behandlung der Kriegsgefangenen. Sowohl die internierten Deutschen und Oesterreicher als die gefangen nach England gebrachten Soldaten würden angeblich, diesen Agitatoren zufolge, viel zu gut behandelt. Es wird gefordert, sie ebenso schlecht zu behandeln, wie die Engländer in Deutschland und Oesterreich behandelt würden. Einer gewissen skrupellosen Presse ist es tatsächlich gelungen, selbst den Gebildeten und sonst Urteilsfähigen den Glauben beizubringen, daß die englischen Gefangenen in Deutschland schwer hungern müssen und bei dem geringsten Anlaß in Einzelhaft gebracht und aller möglichen brutalen Behandlung unterworfen werden. Die Regierung, die es besser weiß, kann natürlich mit dem beständigen Ruf nach Vergeltungsmaßnahmen nichts anfangen, wenn sie sich auch nicht bemüht, die Beschuldigungen zu dementieren. Die Behauptung, daß noch viele feindliche Ausländer von der Internierung ausgenommen seien, ist überhaupt nicht wahr, wenn auch nach den Bestimmungen des neuen Eintragungssystems noch einige von ihnen frei umhergehen. Bis vor kurzem konnte noch eine Anzahl deutscher Bäcker offene Ladengeschäfte unterhalten, unter dem Druck der öffentlichen Meinung vollzieht sich aber ihre Internierung, sobald nur ein Protest laut wird. Man hat jetzt auch den feindlichen Ausländern die Befugnis, sich naturalisieren zu lassen, entzogen. Nur einigen Großkapitalisten deutscher Herkunft, deren Einsperrung man in englischen Finanzkreisen aus geschäftlichen Gründen unangenehm empfinden würde, hat man die Naturalisierung und die allerdings auch nicht von Schikanen freie Fortführung ihres Geschäfts zugestanden. Gegen öffentliche Beamte mit deutschklingendem Namen ging eine heftige Agitation los; selbst in England Geborene mußten, wenn sie deutschen Ursprungs waren, den Dienst quittieren. Der Fall des Konsuls Holzapfel ist bekannt geworden. Sogar der bekannte Sir Francis Oppenheimer ist als nicht genügend zuverlässig angegriffen worden! Ich erlebte selbst in einer kleinen Stadt an der Küste einen heftigen Sturm gegen einen beliebten Stadtrat, der deutscher Herkunft war. Von einer Zerstörung deutschen und österreichischen Eigentums scheint sich, von unbedeutenden Einzelfällen abgesehen, seit den „Lusitania"-Krawallen in englischen Städten nichts mehr zugetragen zu haben. Die in behördliche Verwaltung übergegangenen feindlichen Firmen werden jetzt liquidiert, wobei natürlich nicht gerade schonend verfahren wird. In jüngster Zeit sollen noch etwa dreihundert Firmen, die Deutschen oder Oesterreichern gehören, für Rechnung der Eigentümer betrieben worden sein; aber unter dem heftigen Druck des öffentlichen Verlangens verfällt allmählich eine nach der anderen der Liquidation.

(Fortsetzung folgt.)

Der Heubedarf des Heeres.

Ueber die Lieferung von Heu für das Heer hat der Bundesrat bestimmt, daß aus der Ernte 1916 eine Million Tonnen Wiesen- und Kleeheu sicherzustellen ist. Je 100,000 Tonnen müssen bis zum Ende der Monate Oktober bis Juli abgeliefert werden. Die Mengen werden auf die einzelnen Bundesstaaten verteilt. Bei freihändigem Ankauf durch den Lieferungsverband oder die Gemeinde darf die Vergütung für die Tonne inländisches Heu oder Grummet bei Heu von Kleearten von mindestens mittlerer Art und Güte 90 Mark nicht übersteigen, bei Wiesen- und Feldheu 80 Mark. Gepreßtes Heu kostet 7 Mark mehr.