Berliner Plauderei.

Verschwundene Neugier. — Kriegsbibliotheken. — Mietpreissteigerungen.

Ende Juli.

Es ist unverkennbar, daß die Bevölkerung der deutschen Reichshauptstadt im Verlaufe dieses Krieges ein wenig anders geworden ist. Früher in der Friedenszeit, wenn irgend etwas los war, gab es gleich Menschenansammlungen auf der Straße. Die Neugier des Publikums hatte manchmal etwas Kindliches. Ganze Tage lang konnte eine Menge Menschen geduldig unter den Linden warten und harren, um schließlich irgend einen Hofwagen mit einer fremden Fürstlichkeit zu sehen. Jetzt ist von dieser Neugier der Massen nichts mehr zu bemerken. Das konnte namentlich an den Tagen konstatiert werden, wo sich der Kanzlerwechsel mit all dem, was damit zusammenhing, vollzog. Da war der Kronprinz in Berlin, Hindenburg, Ludendorff, da ging es hin und her vom Schloß zum Reichskanzlerpalais, vom Reichskanzlerpalais zum Gebäude des Großen Generalstabes — immer hätte es etwas Interessantes zu sehen gegeben, immer würde das großstädtische neugierige Publikum auf seine Rechnung gekommen sein. Aber man konnte zum Reichstagsgebäude kommen, zum Schloß, in die Wilhelmstraße, zum Großen Generalstab — immer und überall dasselbe alltägliche Bild, sogar weniger Menschen als früher in Friedenszeiten, nirgends eine Ansammlung, nirgends Schutzleute, um die Neugierigen zurückzuhalten. Niemand würde gedacht haben, daß gerade in diesen Tagen wichtige, weltgeschichtliche Verhandlungen gepflogen, hochbedeutsame Entschließungen gefaßt würden. Offenbar hat das Berliner Publikum im Verlaufe dieses Krieges ruhige Zurückhaltung und Selbstdisziplin gelernt, und vor allem: es gibt jene Müßiggänger nicht mehr, die sonst immer Zeit hatten, überall herumzustehen und die öffentliche Meinung der Straße zu bilden. Alle Arbeitskräfte sind jetzt angespannt, in Schichten wird Tag und Nacht in den Kriegsbetrieben gearbeitet, mehr als je ist Zeit Geld, und die der Neugier geopferten Stunden würden jetzt ein teurer Luxus sein. So ist das Berliner Straßenbild viel ruhiger geworden als je, und besonders an politisch bewegten Tagen fällt dies demjenigen auf, der das Leben und Treiben dieser Bevölkerung von früher her kannte. Was früher zahllose Polizeiverordnungen anzustreben versuchten, das ist nun durch die erzieherische Wirkung der Kriegszeit erreicht, und die Straße, auf der früher Tausende und Abertausende bei jeder Gelegenheit zwecklos herumstanden, dient jetzt lediglich dem Verkehr.

Schon seit Beginn des Krieges lag der Gedanke nahe, möglichst alle auf den Krieg bezüglichen Veröffentlichungen, Bücher, Zeitungen, Flugschriften, Plakate, Bilder, Photographien, zu sammeln, und kein irgendwie für die Geschichte dieser Zeit interessantes Material verloren gehen zu lassen. In Leipzig wurde gleich zu Beginn des Krieges mit einer derartigen Sammlung begonnen; andere Städte folgten nach. Sehr anregend hat auch eine Kriegs-Ausstellung gewirkt, die, von Berlin ausgehend, verschiedene Städte besuchte, und eine sehr interessante Sammlung deutscher, englischer und französischer Plakate enthielt. Nun hat die königliche Bibliothek in Berlin die Sache in die Hand genommen und eine besondere Kriegsbibliothek eingerichtet, die rasch anwächst. An Büchern enthält sie schon rund 50,000 Bände, und zwar wurden nicht etwa nur deutsche Kriegsbücher gesammelt, sondern auch solche aus neutralen und gegnerischen Ländern, besonders auch aus England und Frankreich. Dem spätern Geschichtsforscher wird diese Sammlung unerschöpfliches Material zur Geschichte dieses Krieges bieten, unerschöpflich auch in dem Sinne, daß ein einzelner, auch wenn er sein ganzes Leben dazu verwenden würde, gar nicht imstande wäre, diese ungeheure Masse zu bewältigen. Das Material des Weltkrieges muß jedem Gelehrten der Zukunft, der sich nicht mit Einzelheiten abgeben, sondern das Gesamte bearbeiten will, über den Kopf wachsen. Man denke nur an die sich ansammelnden Jahrgänge der Tausende und Abertausende von Zeitungen, die alle interessantes Material zur Geschichte des Krieges enthalten, an die Flut von Broschüren, die in Deutschland und in andern Ländern erschienen sind, an die Flugblätter, diese flüchtigen und doch vielfach für die Geschichte des Krieges so interessanten und wichtigen Erscheinungen. An Stoff wird es dem Historiker dieser Zeit nicht fehlen. Glücklich derjenige, der sich hindurch findet! Auch der Kaiser hat im Schlosse eine Kriegsbücher-Sammlung angelegt, die schon über 10,000 Bände zählt und ebenfalls ausländische Bücher berücksichtigt. Daneben wird eine Sammlung von Kriegs-Photographien angelegt, die schon nach fünf Monaten Krieg über 11,000 Nummern umfaßte und alle Aussicht hat, ins Unabsehbare anzuwachsen. Der Krieg, der große Zerstörer, wird so zum Schöpfer ganzer Bibliotheken und Bildersammlungen, und die Nachwelt wird einst vor der fast unlösbaren Aufgabe stehen, das Wesentliche vom Unwesentlichen zu sondern. Angesichts des überwältigend großen Stoffes dürfte jedenfalls eine annähernd vollständige und zuverlässige Geschichte dieses Krieges erst lange Jahre nach seinem Abschluß zu erwarten sein.

Es ist interessant, wie sich die Konjunktur, die durch den Krieg geschaffen worden ist, auch auf Gebieten geltend macht, wo zunächst wohl die wenigsten an eine tiefgreifende Einwirkung gedacht haben mögen. Eines dieser Gebiete ist das Wohnungswesen. Kurz nach Beginn des Krieges lagen die Verhältnisse so, daß sehr viele Mieter in Berlin mit Erfolg Ermäßigung ihrer Miete verlangen konnten. Die Hausbesitzer waren froh, wenn die Mieter nur wohnen blieben und trugen den Verlust, in der Hoffnung auf ein baldiges Kriegsende. Dieses kam dann allerdings nicht, aber für die Hausherren dagegen die Möglichkeit, die Mieten wieder erheblich steigern zu können. Die Arbeiter, die meist in kleinern Mieträumen wohnen, verdienen jetzt viel Geld, daß sie leicht eine wesentlich höhere Miete aufzubringen vermögen. Allerdings werden bei den Mietsteigerungen sozusagen alle Mieter über einen Kamm geschoren, diejenigen, die im Laufe des Krieges ihren Verdienst sehr erhöht haben und solche, die sogar bedeutend weniger verdienen als in der vorhergehenden Friedenszeit. Diese sind es nun hauptsächlich, die unter den Mietpreissteigerungen leiden, in Berlin besonders die freien Berufe, Künstler usw., ferner die Beamten, deren Gehälter nicht entsprechend erhöht worden sind. Die Mietpreissteigerungen betragen 10 bis 33 Prozent, und die Kündigungen von Seiten der Hausbesitzer sollen zahlreich sein. Betroffen werden natürlich auch Familien von Kriegsteilnehmern, deren Verdienstmöglichkeiten teils stark herabgesetzt, teils ganz aufgehoben sind. Infolgedessen ist in den beteiligten Kreisen, namentlich unter der Arbeiterschaft und beim kleinen Mittelstand, eine erhebliche Beunruhigung entstanden, und bereits wurde die Regierung aufgefordert, Maßnahmen gegen das Vorgehen der Hauswirte zu treffen und die Mieter zu schützen. Zweifellos wird in dieser Frage etwas geschehen müssen, aber die Schwierigkeiten sind groß, und wie beim Vorgehen der Vermieter gegen die Mieter, so läßt sich auch bei einem Vorgehen der Regierung gegen die Hausbesitzer nicht alles über einen Kamm scheren, wenn nicht Schädigungen da und dort eintreten sollen. An diesem einen Beispiel kann man erkennen, wie tief der Krieg mit seinen Nachwirkungen in das allgemeine Leben eingreift, wie er vielfach neue Verhältnisse schafft und die Volkswirte wie die Behörden vor immer neue schwere Aufgaben stellt.

Max Liebermann, der Großmeister der modernen deutschen Malerei, feierte dieser Tage seinen 70. Geburtstag. Um den Siebzigjährigen ist es still geworden. Er steht nicht mehr im öffentlichen Kampf der Meinungen und Moden. Er ist in eine Zeit ruhiger Anerkennung, sachlicher Beurteilung hineingereift. Er hat nicht mehr um Berechtigung zu kämpfen. Seine künstlerischen Ziele, um derentwillen er ehedem heftig befehdet wurde, sind längst Gemeingut geworden, anerkannt — vielleicht sogar veraltet. Liebermann steht heute als überragender Meister da, als ein Gipfel der deutschen Kunst. Er ist in seiner Art vollendet. Seine Technik hat einen virtuosenhaften Beiklang; seine Sehweise und seine Gestaltungskraft einen durchaus persönlichen Charakter.

Wie ist er es geworden, da auch er eine Entwicklung durchgemacht haben wird?

Das Erste, das bei dem jungen Liebermann auffiel, war die unerhörte technische Sicherheit. Als Menzel die „Gänserupferinnen" des Fünfundzwanzigjährigen sah, ließ er den Künstler zu sich kommen und sagte zu ihm: „Wissen Sie, junger Mann, man sollte Ihnen das Gemälde um die Ohren schlagen. So etwas malt man erst mit vierzig." Liebermann merkte damals nicht, daß Menzel in der überlegenen, allzu sicheren Technik eines Anfängers eine große Gefahr für dessen Entwicklung sah. Erst später hat er dies, nach seinem eigenen Bekenntnis, eingesehen und die Folgerungen daraus gezogen.

Technisch stand Liebermann von Anfang an absolut sicher da. Auch hinsichtlich der Stoffwahl bewies er einen eigenen, neuen Geschmack. Von der Romantik der früheren Zeit oder dem Genre seines Lehrers Steffeck wollte er nichts wissen. Ihn lockte die Wirklichkeit, die nüchterne Arbeit, das Leben ohne sentimentalen Einschlag. Deshalb mußte ihn die neue Kunstrichtung des Impressionismus, die eben damals nach Deutschland hinüberschlug, gewinnen. Hier fand er das Evangelium seines innersten Kunsttriebes. Er mußte sich nicht der Historie, der Romantik, der Kulturgeschichte verschreiben, in denen sich die damalige deutsche Kunst gefiel; er durfte malen, was und wie er etwas ansah.

Freilich kam er zunächst in einen gefährlichen Strudel. Seine Farbengebung war im allgemeinen noch altmeisterlich, atelierhaft, auf den „Galerieton" gestimmt. Sie mußte in erster Linie eine Umänderung erfahren. Die mannigfachsten Einflüsse stürmten auf ihn ein. Ueber zehn Jahre lang hat er sich mit ihnen, leidenschaftlich experimentierend, auseinandergesetzt. Bald stand er im Banne Courbets, bald in dem Manets, bald unter Daumier oder Millet. Namentlich dieser letztere hat bestimmend auf ihn eingewirkt. Er führte ihn zu einer Verinnerlichung, einer Vertiefung des naturalistischen Stoffes. Dies zeigten namentlich die „Rübensammler", die unmittelbar im Schatten Milleis entstanden, das zeigten auch die „Netzeflickerinnen" und die „Frau mit der Ziege".

Bis hierher hatte Liebermann hauptsächlich aus der Kunsterkenntnis, aus der Theorie heraus gemalt. Es war ein geistreiches, aber ziemlich kaltes Experimentieren. Das große Kunsterlebnis, aus dem heraus ein Werk geboren wurde, war noch nicht da. Es sollte nicht auf sich warten lassen. Es kam ihm von der Natur. Ausschlaggebend wurden seine Aufenthalte in Belgien und in Holland. Die farbensatte, meerfrische Landschaft wirkte auf ihn wie eine Offenbarung. Dazu kamen noch Rembrandt und Frans Hals, die einen gewaltigen Eindruck auf ihn machten. Zunächst naturalisierte sich seine Farbe. Sie wird lichter, die dunklen Töne verschwinden. Dann aber — und was wichtiger war — ließ er sich seine Kunstgesetze nur noch von der Naturanschauung diktieren. Jetzt erst verschmolzen ihm Natur und Mensch zu einer besonderen, lebendigen Einheit. Das erste Werk dieser Art war das berühmte „Amsterdamer Altmännerhaus". Es bezeichnet den Umschwung. Von jetzt ab war er ganz er selbst, wenn er auch nach wie vor von anderen Künstlern wie Menzel, Israels, Degas usw. lernte.

Petrograd, die Seele Rußlands.

Von Dr. Richard Pohle.

Petrograd ist gewissermaßen Grenzstadt. Bis hierher und nicht weiter kam das von Süden und Osten herandringende Russentum. Hier, an der Mündung der Newa, stoßen zwei Scharniere zusammen; an dem einen derselben hängt im Westen das verhaßte Land der Balten, an dem anderen im Norden das nicht weniger verhaßte und noch dazu gefürchtete Finnland; denn als feindliche Länder galten diese, lediglich von „Fremdvölkern" besiedelten Gebiete von jeher in den Augen der Nationalrussen. Petrograd ist erwachsen an der Stelle, wo sich die sumpfige Newaniederung in eine Reihe von niedrigen Inseln auflöst. Das Gesicht schaut nach Westen und nach Norden. Strategisch betrachtet ist es ein Brückenkopf, der gerade nach Süden, nach der jetzigen Kampffront hin, ganz offen daliegt, keinerlei natürliche Verteidigungsstellung besitzt. Petrograd ist das Zentrum eines Industriebezirks, der im Reich an Leistungen nur noch von Moskau übertroffen wird. Aber er steht an erster Stelle da für die Verarbeitung von Metallen — in erster Linie Eisen — und in der chemischen Industrie. Hier legte Peter der Große die ersten Fabriken und Werkstätten für den Bedarf von Heer und Flotte an, hier wurden sie im Lauf der Jahrhunderte ausgebaut, um dann während des Krieges ganz gewaltig vergrößert zu werden. Der Fremde sieht sich die Stadt im Inneren an und fährt am Abend auf die „Inseln", wo neben der Natur noch Genüsse anderer, recht zweifelhafter Art seiner harren. Wer aber die Bedeutung Petrograds in vollem Maße würdigen will, unternimmt die kurze Fahrt auf der Newa, der natürlichen Verkehrsstraße, die durch das im Osten anschließende Kanalsystem und die Wolga zum Bindeglied zwischen Kaspischem Meer und Ostsee geworden ist. Da liegt Fabrik an Fabrik, ragt Schlot neben Schlot in die Höhe, und auf dem Wasser lagern Tausende von hölzernen und eisernen Lastkähnen, darunter die von Astrachan herkommenden eigenartigen Naphthagisternen. Da sieht man die Putilowwerke, deren Arbeiterschaft während des Krieges über 20,000 hinauswuchs, die Obuchow- und Ishorawerke; sie und andere, kleinere, arbeiten an Panzerplatten, Kanonen und Geschossen; man erblickt ferner die Pulverfabriken von Ochta und Schlüsselburg. Vollkommener noch wird der Einblick in die industrielle Bedeutung, wenn wir die Fabriken und Werke besichtigen, die an der ältesten Kunststraße Rußlands, an der mit dem Lineal nach Moskau gezogenen Nikolaibahn liegen. Es bietet sich ein ähnliches Bild, nur das Wasser fehlt. Ein so bedeutender Industriebezirk, der in fieberhafter Tätigkeit für den Krieg arbeitet, braucht Bahnen, zumal er dem natürlichen Mittelpunkt des Landes weit entrückt ist; und über die Ostsee, deren Schiffsverkehr jetzt beschränkt und stark erschwert ist, können Rohstoffe, wie z. B. Kohle, nicht befördert werden. Gerade dieser letztgenannte Umstand führt dazu, daß Finnland und ein Teil der Ostseeprovinzen über Petrograd versorgt werden müssen. Das sind zwei bewaffnete Heerlager, die viel brauchen und dafür wenig hergeben. In Finnland liegen gegen 200,000 Mann Soldaten und hinter den finnischen Schären, diesem Gewirr von kleinen und kleinsten Inseln, verbirgt sich die russische Ostseeflotte, deren ganzer Bedarf an Kohle und Naphtha über Petrograd herangeschafft werden muß. Die Flotte ist in jedem Fall völlig auf diese Stadt und ihre Industrie angewiesen; man kann ruhig sagen, mit ihr steht und fällt sie. In Petrograd laufen gegenwärtig sechs Bahnlinien zusammen. Nur eine derselben dient dem Verkehr mit Finnland; eine weitere führt über Narwa und Taps direkt nach Estland und treibt dann einen Zweig nach Livland hinein. Zwei Linien weisen nach Süd-Westen und Süden, nämlich nach Pleskau und Witebsk. Diese drei letztgenannten Bahnen dienen fast ausschließlich der Versorgung der ungeheuer langen Kampffront. Sie leisten so gut wie nichts für den Unterhalt einer Zweimillionenstadt und ihrer Industrie. Somit verbleiben nur zwei Bahnen, deren ganzer Betrieb auf Petrograd eingestellt sein muß und sich, wie wir gesehen haben, auch auf die Versorgung der nördlichen Ostseeländer erstreckt. Das sind: die Nikolaibahn und die über Perm—Wjatka—Wologda führende Nordbahn. Auf diesen ruht die ganze Last der Versorgung des Nord-Westgebiets. Kein Wunder, wenn die Russen daran gingen, neue Bahnen zu bauen, um die Bedürfnisse einer Stadt zu befriedigen, in der sich jetzt während des Krieges das ganze russische Leben konzentriert hat. Denn das ist die Bedeutung von Petrograd. Die am Eismeer mündende Murmanbahn hat den wichtigen Zweck, eine sichere Verbindung mit dem Auslande herzustellen. Eine Linie, die Rybinsk, den großen Stapelplatz an der Wolga, mit Petrograd verbindet, ist im Bau begriffen. Ferner wurde ein neuer Strang Orel—Petrograd geschaffen, der dazu bestimmt ist, den Transport von Kohle, Eisen und Getreide aus dem Süden zu erleichtern. Zehntausende Chinesen und Koreaner werden an den Arbeiten beschäftigt. Amerikanische Ingenieure leiten sie und amerikanischer Kredit steht hinter ihnen. Große Summen sind ausgeworfen zum Ausbau der Nikolaibahn und ihrer Zweiglinien, um die Durchlaßfähigkeit dieser wichtigsten Magistrale zu erhöhen — und Millionen sind bestimmt zum Bezug von rollendem Material. Bleibt als einzige Frage, ob der Betrieb gesichert und Rußland aus der Anarchie zur Ordnung zurückgeführt werden kann? Kein Zweifel schwer krank ist dieser gewaltige Organismus immer noch. Das bezieht sich ganz besonders auf die Verkehrseinrichtungen. Gesund und ausreichend war ja das russische Eisenbahnwesen niemals, und wir können uns nicht darüber wundern, daß der Russe nicht noch einmal durchleben will, was sich im vorletzten Herbst und Winter abgespielt hat. Der deutsche Siegeszug des Sommers 1915 hatte die von Riga, Dünaburg und Witebsk auf Petrograd führenden Linien völlig gelähmt. Da mußten nicht nur Truppen, Kriegsmaterial und Verwundete, sondern auch Millionen von Flüchtlingen und die Einrichtungen ganzer Fabriken der westlichen Industriegebiete befördert werden. Dabei ging eine ungeheure Menge rollenden Materials verloren. Darunter hat aber auch die Nikolaibahn gewaltig gelitten. Die Folgeerscheinungen des Vormarsches und der Besetzung von Westrußland haben dann den ganzen langen Winter angehalten. Es ging so weit, daß der Passagierverkehr auf der Nikolaibahn sogar noch im Februar und März 1916 wochenlang unterbrochen wurde, damit Petrograd mit dem Nötigen, hauptsächlich mit Kohle und anderem Brennmaterial, versorgt werden konnte. Diese Stadt hat tatsächlich viel mehr gelitten als die alte Residenz des russischen Reichs; denn Moskau besaß ungestörte Verbindungen nach Süden, Osten und Norden. Für Petrograd dagegen arbeitete nur noch die Nordbahn ohne Einschränkung.

Als Peter der Große die neue Residenz der Zaren schuf, erfüllte ihn doch nur ein Gedanke: Rußland dem Handel Europas zu öffnen; darum verlegte er dieselbe an die Newa. Hier, in der äußersten Ecke des Finnischen Meerbusens, geschützt durch das vorgelagerte Kronstadt, ist Petrograd mit der Zeit zur Handels- und Hafenstadt ersten Ranges geworden. Darum konzentriert sich in ihr das gesamte Bankwesen des ganzen Reiches; hier haben die großen Industriegesellschaften und Syndikate ihre Hauptverwaltungen, mögen auch die Arbeitsstätten selbst in den Kohlengruben von Südrußland, auf den Goldfeldern an der Lena, oder um die Naphthaquellen von Baku herum gelegen sein.

Katharina II. gründete die Akademie der Wissenschaften, eine Pflanzstätte wissenschaftlichen Lebens, dessen Fäden zurzeit alle noch in Petrograd zusammenlaufen. Hier arbeitet die größte Universität des Reichs; hier ist das gesamte Medizinalwesen konzentriert; hier tagt die oberste geistliche Behörde, der „Heilige Synod". Eine Reihe von Technischen Hochschulen und wissenschaftlichen Instituten liefert Kräfte und Materialien für den Krieg. In dieser Stadt arbeitet der verzwickte Apparat der Intendantur, um die sich das gesamte Kriegsverpflegungswesen gruppiert. Dazu gehört jetzt auch die Uebersiedelungsbehörde; sie ist ausschließlich für die Verpflegung des Heeres tätig, denn ihre eigentliche Aufgabe der Landeinrichtung und Kolonisation hat mit dem Kriege fast völlig aufgehört.

Petrograd ist Sitz des Senats, dem das Riesenreich seine ganze ungeheuer komplizierte Gesetzessammlung verdankt. Aus den von Peter dem Großen eingesetzten zwölf Kollegien sind mit der Zeit alle Ministerien hervorgegangen. In Rußland ist alles zentralisiert, in einer Weise, wie in keinem anderen Staate der Welt. Petrograd ist der allgemeine Mittelpunkt, die gewaltige Kraftstation, deren Leitungen einer aus unendlich vielen Teilen zusammengesetzten Regierungsmaschine Bewegung verleihen. Wird diese einzigartige Kraftquelle gelähmt, dann steht die Maschine still, und alles Leben hört auf. Rußland kann ohne Petrograd nicht regiert werden. Mir ist das so recht klar geworden, weil ich das zweifelhafte Glück genossen habe, anderthalb Kriegsjahre an der Newa zu verbringen. Deutlich entsinne ich mich der Vorgänge bei Beginn des Krieges. Es brach eine furchtbare Panik aus. All die Tausende, die den Sommer im Freien an der Küste des Finnischen Meerbusens verleben, strömten mit einem Male in die große Stadt zurück, in entsetzlichem Gedränge auf tagelanger Fahrt mit der Bahn im Viehwagen, oder mit Bezahlung ungeheurer Preise im Automobil. Aber die Panik ergriff nicht nur die Massen des Volkes, sondern auch höhere Regierungsbeamte. Schon wurden den einzelnen Regierungsbehörden ihre Plätze für den Fall des Auszuges angewiesen, den einen Moskau, anderen Kasan, Nishni-Nowgorod oder Saratow. So weit ist die Angst gegangen. Und dann, als man sich beruhigt hatte, wurde Petrograd mit zwei Reihen von Feldbefestigungen versehen, deren innere Linie, dicht an der Stadt hinlaufend, sogar die Gräber des Uspenski-Friedhofs nicht verschont hat. Und noch einmal sollte bleiche Furcht und Sorge die Regierungskreise ergreifen. Damals im Hochsommer 1915, als ein deutsches Geschwader im Rigaschen Meerbusen bis Pernau und Moonsund vordrang, befürchtete man die nachfolgende deutsche Landung und einen Vormarsch auf Petrograd. Denn hier wurde Befehl gegeben, eine große Zahl geräumiger öffentlicher und Regierungsgebäude im Laufe von acht Tagen frei zu machen. Den Hausbesitzern wurde verboten, freie Wohnungen bis auf weiteres zu vermieten. Alle diese Räume sollten dazu dienen, Offiziere und Mannschaften aufzunehmen, die Stadt mit Massen von Militär zu belegen. Eines jedenfalls ist klar: wenn Deutschland die Möglichkeit gehabt hätte, unmittelbar zu Kriegsanfang Truppen auf Petrograd marschieren zu lassen — der Krieg mit Rußland wäre anders verlaufen. Denn Petrograd ist nun mittlerweile auch — und zwar im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts — zum politischen Mittelpunkt Rußlands geworden. Wenn man vor etwa zwanzig Jahren in Rußland reiste und einen Provinzler frug, ob er Petrograd kenne, so konnte man erleben, daß derselbe statt jeder Antwort einfach verächtlich ausspie. Die Newaresidenz mit ihrem europäischen Anstrich, Sitz einer grenzenlos verhaßten Regierung, war und blieb verachtet. Moskau, die alte Zarenstadt, galt als Mittelpunkt national-russischen Lebens. Wer jedoch zehn Jahre später in Rußland reiste, wurde vom Bewohner der Provinz nicht mehr gefragt: Was sagt man in Moskau?, sondern es hieß: Wie denkt man in Petrograd? Denn dort tagte die junge russische Duma, wie heute die provisorische Regierung und der „Sowiet".

Die anfangs erwähnte, in seiner geographischen Lage gegebene schwache Stellung Petrograds erfüllt Rußland mit Sorge. Es gibt viele Beweise dafür. Nicht nur die Artikel Menschikows in der „Nowoje Wremja", und nicht allein das, was englische Blätter dazwischen aussprechen. Fast alle großen russischen Offensiven sind im äußersten Süden angesetzt worden — hauptsächlich doch, um deutsche Truppen von der Dünafront abzuziehen. Darüber kann man niemand hinwegtäuschen.

Mit dem Fall Rigas ist jetzt das lange auf russischer Seite gefürchtete Ereignis eingetreten, erscheint die „Seele Rußlands" auf dem Landwege bedroht und das Schicksal der russischen Ostseeflotte entschieden. Und all das zu einem Zeitpunkt, da das Verkehrswesen infolge von Arbeiterdifferenzen wieder einmal durch eine ernste Krise geht, da die Lebensmittelversorgung der Hauptstadt und eines großen Teils der Armee infolge der mäßigen Ernte und der Transportschwierigkeiten schon gefährdet ist und mit dem Rückfluten riesiger Heeres- und Zivilistenmassen, der Räumung Rigas und kleinerer Nachbarstädte sowie mit der prophezeiten Verlegung der Regierung nach Moskau sich zu einer Katastrophe auswachsen mag, deren Folgen unabsehbar sind.

Das Duma-Gebäude in Petrograd.

Erfinderschicksale.

Der erste, der eine Methode erfand, unter einem Flußbett einen Tunnel zu graben, war der große englische Ingenieur Trevethick. Er legte seinen Plan den Behörden vor und wurde von diesen beauftragt, einen Tunnel unter der Themse von Rotherhithe nach Limehouse zu bauen. Mit Eifer ging er an die Arbeit. In achtzehn Monaten hatte er tausend Quadratfuß Erde ausgeschachtet, und schon näherte er sich dem anderen Ufer. Da wurde die Behauptung laut, daß sein Tunnel einen Fuß breit von der geraden Linie abwiche. Wäre dies auch wirklich der Fall gewesen, so hätte diese kleine Differenz nicht viel ausmachen können, Trevethick indessen, der von sehr hitzigem Charakter war, erblickte hierin einen Vorwurf und geriet in größte Wut. Er wollte beweisen, daß er seinen Tunnel richtig gebaut hatte. In einem Boote sollten die Schiedsrichter über den Tunnel fahren, und er selber wollte, mit einer langen Stahlstange bewaffnet, hindurchgehen. Zum Beweise, daß seine Maße richtig wären, stieß er die Stange durch das Dach des Tunnels. Was nun folgte, hätte man wohl voraussehen können. Durch das Loch, das er gemacht hatte, strömte das Wasser ein, beschädigte das Dach, und um nicht zu ertrinken, mußte Trevethick eiligst flüchten. Nur mit größter Mühe entkam er noch, denn das Wasser ging ihm schon bis an den Hals. Der Tunnel mußte aufgegeben werden, und jetzt weiß man gar nicht mehr, wo er gelegen hat.

Trevethick war einer der genialsten Erfinder, die die Welt je gesehen hat, und es gab Zeiten, in denen er eine Million Mark jährlich verdiente. Seine Pläne aber gingen ins Unermeßliche, und ihre Fehlschläge zehrten seine Gewinne auf. Eines seiner erstaunlichen Projekte ging dahin, zur Erinnerung an den Erlaß der Reform-Bill ein nationales Denkmal zu errichten. Es sollte die Form einer hohlen, gußeisernen Säule haben, die tausend Fuß hoch war. Ueber und über sollte sie vergoldet sein, und ihre Kosten schätzte der Erfinder auf 80,000 Pfund. Dieses Kapital sollte sich aber bezahlt machen, denn in der inneren Röhre wollte er einen Lift anbringen, durch den Passagiere hinauf auf die Spitze der Säule befördert werden könnten. Er dachte sich diesen Lift in Form eines großen Kolbens, der durch komprimierte Luft getrieben werden würde. Trevethick rechnete, daß täglich tausend Passagiere die Säule besteigen und jeder dafür eine Gebühr von 6 Pence zahlen würde. Das sollte eine hübsche Verzinsung des angelegten Kapitals ergeben. Zwei Monate nach Veröffentlichung dieses Projekts starb der unglückliche Erfinder vollständig mittellos in Dartford.

Es kann keine traurigere Geschichte geben als die eines Erfinders, der sein ganzes Leben mit einer Erfindung verbringt, die schließlich fehlschlägt. Lautmann, ein Russe, veröffentlichte ein Buch, in dem er die Vorteile beschrieb, die ein Gewehr mit gezogenem Lauf haben mußte, dessen längliche Kugeln unten hohl wären. Sein Genie hatte den Gedanken unserer modernen Gewehre vorausgeahnt, und wäre er mit seiner Erfindung durchgedrungen, so würde wahrscheinlich die Weltgeschichte einen anderen Gang genommen haben; damals aber waren die Zeiten für eine solche Neuerung noch nicht reif. Niemand wollte ein Gewehr, wie es Lautmann vorgeschlagen hatte, konstruieren, und erst viele Jahre nach seinem Tode ersah die Welt aus seiner Schrift, was für ein Genie sie mit ihm verloren hatte.

In seinem Tagebuche erzählt Luttrell von den Vorbereitungen, die man schon vor mehreren hundert Jahren getroffen hatte, um in Irland mit einer Armee einzufallen. Er erwähnte dabei, daß die englische Armee hier von den neuerfundenen „Rädermaschinen" mitnehmen sollte, die 150 Gewehre zu gleicher Zeit abfeuern könnten. Das wäre aber nichts anderes als eine Mitrailleuse aus dem 17. Jahrhundert gewesen. Diese Erfindung ist aber vollständig vergessen worden, und wir wissen nicht einmal, wer sie gemacht hat.

Weiter hören wir von Luttrell, daß hundert Jahre später ein gewisser Edgeworth ein „Einrad" erfunden hätte. Welche Form es gehabt habe und wie es gebaut gewesen sei, darüber erfahren wir nichts, nur das wird uns gesagt, daß dasselbe vorzüglich funktioniert und acht englische Meilen in der Stunde gemacht habe. Die Maschine, von der man eine außerordentliche Entwicklung hätte erwarten können, fand ein frühzeitiges Ende. Sie lief einen steilen Berg hinunter und fiel in eine Kalkgrube, wobei ihr Fahrer getötet wurde. Ihr Erfinder Edgeworth erfann 1792 einen Telegraphen von England nach Irland. Er bestand aus einem sehr großen Turm, der auf einem Vorgebirge Englands, das dem nächstgelegenen Punkte der Irischen Küste gegenüber lag, stehen sollte. Nach Art unserer jetzigen Flaggensignale sollten sich zehn Arme, von denen jeder 50 Fuß lang war, heben und senken. Durch starke Fernrohre könnten diese Bewegungen vom irländischen Ufer aus verfolgt werden, und ihr Betrieb sollte durch Maschinen bewirkt werden. Die Kosten verhinderten jedoch den Erfinder daran, seine Gedanken auszuführen, und abermals ging eine wertvolle Erfindung seinem Lande verloren.

In demselben Jahre beleuchtete Winsor zum ersten Male sein in Redruth gelegenes Haus mit Kohlengas. Winsor war ein sehr kluger Mann, aber ein Träumer. Er schlug der damaligen Regierung vor, aus der Herstellung von Gas ein Monopol zu machen, und rechnete für sie einen Gewinn von 229 Millionen Pfund Sterling heraus. Mit seiner Erfindung und seiner Kostenrechnung wurde er ausgelacht. Auch noch etwas anderes nahm gegen seine Erfindung ein. Er verwahrte sein Gas nämlich in Beuteln, und da das Gas selbst nicht rein war, ging von ihm ein abscheulicher Geruch aus. Seine Erfindung schlug fehl, und er starb als armer Mann in Frankreich. Zum Glück für die Welt erkannte jedoch Clegg den wahren Wert des von Winsor entwickelten Planes, und bald darauf verstand er es auch, ihm zum praktischen Erfolg zu verhelfen.

Santos Dumont war nicht der erste, der eine Flugmaschine erfand. 1843 hatte ein Aeronaut, Hewson mit Namen, eine Flugmaschine konstruiert mit drei getrennten Ballons, die ein Gewicht von 30 Zentnern heben sollten. Durch eine Schraube, die durch Dampf getrieben wurde, sollte sie bewegt werden; die Dampfkessel waren aus Kupfer gearbeitet. Mit seiner Erfindung wandte er sich an das englische Parlament und bat um die Erlaubnis, eine Aktiengesellschaft zu ihrer Ausbeutung bilden zu dürfen. Diese Erlaubnis wurde ihm aber versagt, und von seiner Erfindung hörte man nichts mehr.

Der Erfinder des „Velocipedes", Baron von Drais, hat die vielgerühmten Erfolge des erfinderischen Genies nicht erlebt. Das Fahrrad, das er 1817 in Mannheim vorführte, blieb unbeachtet. Drais selbst soll ganz verarmt gestorben sein. Bekannt ist es, daß Philip Reis, der eigentliche Erfinder des Telephons, nicht gen geringsten Nutzen von dieser genialen Erfindung hatte. Der Amerikaner Graham Bell machte ihm die Priorität streitig und hatte in seinem Vaterlande auch sofort mit dem neuen Apparat Glück. 1877 wurde Bells Telephon in Deutschland bekannt und auf Stephans Veranlassung auch gleich eingeführt. Geradezu traurig stimmt es, wenn man die Lebensgeschichte Bauers, des Erfinders des Unterseebootes, liest, der in der schamlosesten Weise von Privaten und hohen Beamten in Rußland um die Früchte seiner Erfindung betrogen wurde.

Vor etwa 15 Jahren schrieben die Zeitungen viel von Dr. Emmens großer Entdeckung des Argentaurums. Der Erfinder wollte vermittelst einer neuen Maschine, die einen bisher unerhört starken Druck ausübte, es fertig gebracht haben, Silber in Argentaurum und dieses in Gold zu verwandeln. Listen über die Beträge des kostbaren Metalles, das der Erfinder allmonatlich an das Schatzamt abgeliefert haben wollte, wurden veröffentlicht. Seit damals hat man aber nichts mehr über diese Entdeckung gehört, die ganz spurlos verschwunden zu sein scheint.

Ebenso spurlos ist die große Erfindung verschwunden, von der man glaubte, daß sie eine Umwälzung in der ganzen Industrie hervorrufen würde. Sie bestand darin, flüssige Luft so billig wie Wasser zu machen. Eine Maschine war konstruiert worden, die, nachdem sie einmal in Gang gesetzt war, auf automatischem Wege Luft verflüssigte.

Adolf Wagners Nachfolger. Wie aus Berlin gemeldet wird, wurden zu Nachfolgern Adolf Wagners auf dessen Lehrstuhl für Finanzwissenschaft und Volkswirtschaftslehre die beiden Professoren Hermann Schumacher und Werner Sombart berufen. Für die Vielseitigkeit und wissenschaftliche Leistung Adolf Wagners ist es bezeichnend, daß sein Platz durch zwei Gelehrte ausgefüllt werden muß, die beide selbst in ihrem Fach Meister sind. In Sombart besonders erhält die Berliner Universität einen Forscher und Lehrer, dessen Methode zwar starke Anfechtungen erfahren hat, der aber in der nationalökonomischen und soziologischen Wissenschaft als unbestritten fruchtbarer Anreger gewirkt hat und weiter wirkt.

* * *

— Wenn jemand bescheiden bleibt, nicht beim Lobe, sondern beim Tadel, dann ist er's.

— Das Höchste und Edelste im Menschen verbirgt sich und ist ohne Nutzen für die tätige Welt, und aus der Kette schöner Gedanken können sich nur einige Glieder als Taten ablösen.