Die Lage in der Ukraine.

Von **Major Dubois.**

(Berner Bund 14. Juni.)

Kiew, 23. Mai.

Nach dem am Ende vergangenen Monats (April) erfolgten Sturz der ersten ukrainischen Zentralrada ist eine bedeutende Aenderung in der politischen Lage eingetreten, und es wird der Wechsel in der Regierung von allen ordnungsliebenden Elementen als eine Besserung der Lage empfunden. Der Ursprung der zur Auflösung der ersten Rada führenden Bewegung und die Ernennung des Generals Skoropadsky zum Hetman der Ukraine ist folgender:

Der Sturz der ersten Rada.

Die erste Rada bestand aus jungen, unerfahrenen Leuten, aus Idealisten, welche die Zeit mit Reden vergeudeten, ihre Reformen überhasteten und ohne jeden Uebergang die Kluft zwischen Zarismus und Kommunismus überspringen wollten; ihre Proklamationen, insbesondere diejenige vom 9. Januar 1918, die durch einen einzigen Satz allen Grundbesitz für abgeschafft erklärte, beweisen das zur Genüge. Aus diesem Grunde war die Rada allen Ansehens im Lande bar, dafür hatten die städtischen Dumas nach und nach die gesamte Gewalt in die Hände bekommen. Um die Mitte des Monats April trat in Kiew eine zahlreiche Versammlung von Grundbesitzern und Bauern aus dem ganzen Lande zusammen, welche an den allzu weitgehenden Bestrebungen der Regierung eine heftige Kritik übten und es ihr vor allem zum Vorwurf machten, daß sie mit der Aufteilung des Grund und Bodens zu weit gehe. Allerdings waren die Delegierten aus Interesse mit der Aufteilung des ungeheuren Landbesitzes gewisser großer Grundherren durchaus einverstanden; eine völlige Gleichheit erschien ihnen jedoch unannehmbar, wenn dadurch ihr eigener früherer Besitzstand eine Einbuße erfahren sollte. — Die Delegierten beschlossen, die Zentralrada zu stürzen und in diesen unruhigen Zeitläuften einen Einzelnen mit der Leitung der Staatsgeschäfte zu betrauen. Sie wandten sich deshalb an den General Skoropadsky. Auf Grund dieses Beschlusses wurde die Rada mit Waffengewalt aufgelöst: ein Offizier, welcher seine Instruktion unrichtig auffaßte, verhaftete sogar eine Anzahl Radamitglieder. Dieser bedauerlicher Zwischenfall wurde mit der Freilassung der in Haft gesetzten Minister sofort wieder gutgemacht. Die verflossene Regierung hatte sich jedoch vor ihrem Abgang vom Schauplatz vorgesehen; der Finanzminister erhob bei der Bank, kraft einer vom Ministerpräsidenten erteilten Ermächtigung, die Summe von fünf Millionen Rubeln und verschwand spurlos. Der Radawechsel hat übrigens bei der Bevölkerung keine Aufregung hervorgerufen; nirgends wurde die Ruhe gestört.

Hetman Skoropadsky.

Der neue Hetman, der im Alter von 44 Jahren steht, entstammt einer der berühmtesten Familien des Landes, welche schon der alten Ukraine eine Reihe Hetmans geliefert hat. Skoropadsky widmete sich dem militärischen Beruf, war während des Krieges Führer eines Gardereiterregiments, wurde dann General und schließlich Befehlshaber eines Armeekorps. Er ist ein energischer Mann, spricht sehr gut französisch und etwas deutsch.

Die Ukraine ist gegenwärtig ohne Verfassung — der Hetman übt die gesamte gesetzgebende und vollziehende Gewalt aus. So setzt er nach seinem Gutdünken Minister ein oder entläßt sie. Das von ihm gebildete neue Ministerium besteht in der Mehrheit aus Mitgliedern der Kadettenpartei, die übrigen Parteien sind in der Minderheit vertreten. Die Kadetten stellen das geistig regste Element in Rußland dar, ihre politische Ausbildung steht allen voran; sie gehören zu derjenigen Partei, welche zwar grundsätzlich an einem mehr oder weniger dezentralisierten föderativen Großrußland festhält, sich aber einer Zerstückelung Großrußlands durch Schaffung völlig autonomer Staaten widersetzt.

Ministerpräsident Lysogub gehört zu den Führern der Rechten innerhalb der Kadettenpartei; er ist eine sehr schätzbare Kraft, ein vielgereister, sehr gebildeter Mann, welcher der Schweiz, wo er sich lange aufgehalten hat, große Sympathie entgegenbringt.

Die Hauptaufgabe der neuen Minister wird im Studium eines Verfassungsentwurfes für das neue Staatswesen bestehen, welcher Entwurf dann einer konstituierenden Versammlung unterbreitet werden wird. Die Redaktion der Verfassung wird nicht leicht sein, da man erst durch gegenseitige Zugeständnisse zwischen den beiden scharf geschiedenen Parteien innerhalb der Bevölkerung der Ukraine zu einer Verständigung gelangen muß. In den zwei Lagern, den Ukrainern bezw. Kleinrussen einerseits, welche die Mehrheit bilden, ukrainisch (kleinrussisch) sprechen und zumeist die ländliche Bevölkerung ausmachen, und Großrussen, die in der Minderheit sind, russisch sprechen und vorzugsweise zur gebildeten Klasse und der städtischen Bevölkerung gehören, weisen die politischen Ideale, die Lebensführung und Sprache große Unterschiede auf.

In dem Wettlauf der beiden Rassen gesellt sich als weitere Schwierigkeit die Agrarfrage betreffend Verteilung der Ländereien, von denen ein sehr beträchtlicher Teil dem russischen oder polnischen Adel gehört. Im Verlauf der maximalistischen Umwälzung haben sich die Bauern einen großen Teils des Großgrundbesitzes bemächtigt.

Die politische Macht.

Die aufgelöste Kiewer Rada hatte auf das Land als ganzes nur einen sehr beschränkten Einfluß. Alle Gewalt wurde vornehmlich durch die örtlichen Stadtdumas ausgeübt, die dadurch zu bedeutendem Ansehen gelangten. Diese Lokalvertretungen führten die Verwaltung prinzipiell nach den alten Gesetzesvorschriften, freilich unter Anpassung derselben an die Forderungen der neuen Anschauungen, sowie unter dem Einfluß der augenblicklichen Strömung; wohl auch nach dem Belieben der Politiker. Es herrschte also vollständige Anarchie im Land; um so mehr, als die Dumas der Städte in der Mehrzahl von sozialrevolutionärem Geiste durchtränkt waren, die ländlichen Dumas hinwiederum kein anderes Ziel kannten, als Bodenverteilung und Beschlagnahme des Viehstandes der Grundbesitzer. Ein derartiges Regime war nicht dazu angetan, das Land in die Höhe zu bringen, das zur Stunde eine scharfe Industriekrise durchmacht.

Zur Zeit finden Besprechungen zwischen den Delegierten der Moskauer Regierung und der Kiewer Rada statt, um ein endgültiges Abkommen zu erzielen. Durch einen Waffenstillstand sollen an der ganzen ukrainischen Front die Feindseligkeiten beendet worden sein — ein Umstand, welcher die Wiederaufnahme eines geregelten Lebens im ganzen Lande ganz wesentlich erleichtern.

Die Petrograder Presse von heute.

Im Helsingforser „Husudstadsbladet" vom 29. Mai wird vom Petrograder Berichterstatter folgende Uebersicht der gegenwärtigen Petrograder Presse gegeben:

An der Spitze der Morgenblätter finden wir das „Sswobodnoje Sslowo", welches nicht als ein offizielles Organ irgendeiner Partei bezeichnet werden kann, trotzdem aber nach seiner Richtung als ein entschiedenes Kadettenblatt angesehen werden muß. Diese Zeitung hatte, als das Interesse für „höhere" Politik noch größer war, eine Auflage von 120,000 Exemplaren, während es Mitte Mai nur 80,000 waren. An zweiter Stelle steht Maxim Gorkis Blatt „Nowaja Schisnj" („Neues Leben") mit einer Auflage von ungefähr 55,000 Exemplaren. Diese Zeitung wird gut geleitet und verfügt über tüchtige Kräfte. Früher galt sie als deutschfreundlich bis in die Fingerspitzen, aber neue Windstöße haben ihren Kurs geändert. An dritter Stelle in bezug auf die Größe der Auflage steht die „Rjetsch" mit etwa 50,000 Exemplaren. Weit hinter diesen drei Blättern folgen dann der „Denj" („Tag") — das Organ des sozialistischen Gedankens — mit 25,000 Abonnenten (früher über 100,000) und das „Djelo Narodu" (Tschernows Blatt) mit 13,000 Exemplaren. Als letzte der politischen Zeitungen ist der sozialdemokratisch-maximalistische „Nowij Lutsch" mit kaum 5000 Abonnenten zu nennen.

Unter den „nichtpolitischen" Zeitungen kann man den „Petrogradskij Golos" mit 35,000 Exemplaren erwähnen und die Boulevardzeitung „Petrogradskaja Gasetta", die auf 18,000 heruntergegangen ist.

Unter den Abendblättern kommt zuerst die „Wetschernija Ogni" mit 65,000 Exemplaren, die direkte Nachfolgerin der früheren Suworinschen „Wetscherneje Wremja", sie ist ausgesprochen deutschfeindlich. In derselben Druckerei und teilweise mit denselben redaktionellen Mitarbeitern, wie die vor einiger Zeit eingegangene Burtzews Zeitung, wird das „Petrogradskoje Echo" hergestellt, welches lebhaft zugunsten der Entente schreibt. Als dritte unter den Abendzeitungen ist der „Wetschernij Tschas" („Abendstunde") zu erwähnen mit einer Auflage von etwa 40,000. Diese Zeitung wird vor allem literarisch gut geleitet. Dann kommt die „Nowija Wjedomosti" an Stelle der früheren „Birschewija Wjedomosti" mit 25,000 Abonnenten. Die „Wetschernija Wjedomosti" konkurrieren mit der vorgenannten und das „Wetscherneje Sssowo" mit der „Wetschernija Ogni". Die Auflagen der beiden letztgenannten betragen je 12- bis 15,000. Das „Wetscherneje Sslowo" ist panslawistisch und ausgesprochen deutschfeindlich. Es gibt noch Abendausgaben der „Petrogradskaja Gasetta" und der maximalistischen „Krasnaja Gasetta".

In der Welt ist nie etwas Rechtes, Tüchtiges zustande gekommen, ohne daß großes Unrecht vorausging. Wie in der Wissenschaft nicht nur der Irrtum und Zweifel, sondern sogar das Unrecht selbst das Mittel ist zur Förderung der Erkenntnis oder der Wissenschaft selbst, wie in ihr der Gedanke durch die Unwahrheit hindurch muß, so ist es auch im Leben.

Wohin man blickt in der Geschichte unseres Geschlechts, bestätigt sich die Bemerkung, daß ohne das Unrecht es nie zum Rechte und zur Ausführung desselben gekommen sei.

Daraus geht leicht die Meinung hervor, es dürfe jeder, wenn er nur den Zweckes als eines guten versichert wäre, das Mittel zur Erreichung desselben wählen. Aber diese Meinung ist ein Mißgriff. Nämlich das Unrecht, oder das Böse ist nicht in der Menschen Gewalt oder Macht, sondern in der Macht Gottes das Mittel zur Hervorbringung des Guten und wo bei diesem Mittel die Menschen tätig waren, da sündigten sie und gingen unter. Ein so gefährliches Werkzeug für die Erreichung des guten Zweckes, wie das Unrecht ist, hat die ewige Liebe den Menschen nicht anvertraut.

*

Es gehört zu den Schwächen des Menschen, immer von Wünschen umringt zu sein; und es gehört zu den alltäglichen Täuschungen, die Stunden der Vergangenheit und Zukunft reizender zu finden als die Gegenwart.

Kieler Leben im Krieg.

Eindrücke eines Schweizers.

Blick auf Hafen und Stadt Kiel.

„Züricher Post", Mitte Juni.

Reise nach Kiel.

Ein wundervoller Herbsttag liegt mit blassem Glanz über der Ebene, durch die wir nach der Ostsee fahren. Weites fruchtbares Land, die Ruhe des Friedens über ihm, die Fruchtbarkeit eines wohlgeratenen Herbst in Aeckern und Feldern. Dann und wann in diese Ebene hineingelegt eine mittelgroße Stadt mit Industrie, rauchenden Kaminen, Eisenkonstruktionen, die der Lärm der Maschinen erfüllt. Dann und wann ein kleines Dorf mit ziegelroten Dächern und herbstlichen Obstbäumen, ein spitzer Kirchturm und eine Herde schwarzweißer Kühe von schwerer holsteinischer Art. Ein seltsames Bild steht mir in Erinnerung: Im blassen Abendhimmel stehen mit sonderbarer Starrheit einige Luftzeuge auffälliger Art, kleine Apparate, die entweder ganz still stehen oder plötzlich scharf vorwärts stoßen. Sie werden auf einem weiten Flugplatz ausprobiert. Ein seltsam unwirkliches Bild und eines, das in diesen Abendfrieden hinein den Krieg stellt, Vernichtung, Zerstörung, Tod. Ich habe dieselbe Empfindung wie an jenem Sonntagmorgen in Berlin, da von der Dreifaltigkeits-Kirche Posaunen erklangen und alles so friedlich und lyrisch abgestimmt erschien und wie dann über dieser Kirche und den Posaunenbläsern ein Zeppelin durch den blaßblauen Himmel fuhr. Frieden und Krieg, Vernichtung und Idylle greifbar nahe beieinander.

Ein schlanker Turm steigt auf, bald sind es mehrere, alte Häuser und Gassen, die entzückende Feinheit und gute Rasse einer alten Hansastadt: Lübeck.

Weite Ebenen und schwarze Tannenwälder, die silbernen Birken säumen Seen, die dunkel im Abend liegen, prachtvolle Bauernhöfe, die Herrensitzen gleichen, zierliche Kirchen breit hingelagerter Bauerndörfer; wir fahren durch die holsteinische Schweiz. Mein Gegenüber ist ein kleiner Beamter, der dienstlich zu reisen hat. Er hat Obst und einige Nahrungsmittel sorgsam verpackt bei sich, bietet mir Birnen an, und wir reden von dem, was überall dem Gespräch die Richtung gibt: Vom Essen. Ob's in der Schweiz auch teuer sei? Ich versichere ihm, daß auch wir unserm Krieg sehr leiden. Dieser kleine Beamte, der seine 30 Dienstjahre wohl schon hinter sich hat, kommt vom Land. Sie haben dort noch manches, sagt er. Das breite Land darbt noch nicht so stark. Die großen Städte leiden Not, weil es fast unmöglich ist, alles gerecht zu verteilen. Und trotzdem rennt alles in die großen Städte, wandern die jungen Leute vom Land ab in die Stadt, pferchen sich Millionen zusammen und leiden zusammen Not. In Kiel ist wohl noch einiges vorhanden, vieles aber sehr teuer. Steigt erst die Not, wird man auch schärfer auf diese Vorräte greifen und mit Zwangsmaßnahmen zu erreichen suchen, was jetzt auf freiwilligem Wege unmöglich ist. Die Stadt birgt freilich jetzt besondere Anreize für das Land und deshalb wird der Strom, der vom Land nach der Stadt fließt, immer breiter. Es werden dort unglaublich hohe Löhne bezahlt, für die man Entbehrung in den Kauf nehmen kann; der Arbeiter, der früher sechs Mark verdiente, hat heute 15 bis 20 Mark, seine Frau arbeitet für acht bis zehn Mark und er hat vielleicht noch Söhne, die für den Krieg arbeiten. So ist viel Geld da und es wird viel ausgegeben. Jahreseinkommen einer Arbeiterfamilie von 15,000 Mark sind nicht selten, freilich ist auch schon die Frage, die durch den reichlichen Verdienst jugendlicher Arbeiter entsteht, die ihn frühzeitig zu verwenden wissen, sehr ernst geworden. Wie wird es nach dem Kriege werden, wenn die Rohstoffe fehlen, um die vielen Millionen, die aus den Schützengräben zurückkommen, zu beschäftigen, wenn die Weltkonkurrenz wieder einsetzt und die hohen Löhne notwendig nach wie vor sind, weil das Leben nicht billiger wird? Dort, wo jetzt die Hunderttausende für den Krieg arbeiten, gähnt dann ein ungeheures Loch. Dann wird erst Not und Teuerung und vielleicht Revolution . . . .

Der Zug rattert weiter. Schwer steht der Mond über den glitzernden Seen und den weißen Birken. Ich dachte an das, was nach diesem Krieg kommen wird und an ein Gespräch, das ich Sonntags vorher mit einem der gescheitesten Führer des wirtschaftlichen Deutschlands hatte, mit einem Maßgebenden der Industrie, der dazu ein Philosoph ist und der mir ähnliches gesagt, wie es stockend und abgebrochen dieser kleine Beamte von der Gegenwart und von der Zukunft fürchtete. Er entwarf ein hartes Bild von dem, was kommen wird; seine Logik ist klar, seine Resultate sind niederschmetternd. Man wird noch einige Zeit nach diesem Kriege sich mit den ungeheuren Aufträgen trösten, die alle Industrien haben werden; wird dann sehen, daß diese Aufträge nicht ausgeführt werden können, weil Rohstoffe fehlen und die sozialen Kämpfe eine unerhörte Schärfe erreichen werden und wird erst dann feststellen, in was für eine ungeheure Katastrophe dieser Krieg die Menschheit geworfen hat. Dann wird man erst die Bilanz dieses Krieges, die eine furchtbare ist, ziehen können. Dann erst, wenn man glaubt, das Leid und das Elend hinter sich zu haben, wird es beginnen . . .

Ein mächtiger Krahn schiebt sich schwer in den nachtblauen Himmel. Eine riesige Werftanlage wird in ihren Umrissen sichtbar. Sie ist mit dem Donner mächtiger Maschinen erfüllt und eine Lichtwelle flutet durch die weiten Hallen. Auf dem Perron steht junges Volk mit Gepäckstücken an der Hand. Junge Leute, die zur Marine gehen. Manches Gesicht darunter noch weich, kaum der Zärtlichkeit der Mutterhand entwöhnt . . .

Wir sind in Kiel.

Das Leben in Kiel.

Ich muß wieder mit dem Essen beginnen, da davon ja einiges für den Krieg und seinen Ausgang jetzt abhängt. Und da ist zu sagen, daß in Kiel etwas besser gegessen wird als in den deutschen Großstädten, besser vor allem als in Berlin. Ich erinnere mich an das Nachtessen des fleischlosen 2. Oktober: Fisch und eine ganz ausgezeichnete Gemüseplatte, das Brot gut, der Preis — 4.50 Mark — im Vergleich zu Berliner Verhältnissen sehr niedrig.

Ein Abend in einem Restaurant, in dem viel Seeleute verkehren. Das große Lokal gepreßt voll; Marineoffiziere, Kaufleute, eine Streichmusik, die Walzer und Märsche spielt. Man trinkt Bier, das den Vergleich mit schweizerischem fast aushält. Die Marine beherrscht das Gespräch. Auch das Unterseeboot. Wir können von ihm nicht immer mit Liebe und Achtung sprechen. Ein paar Seeleute an meinem Tisch sprechen von der See, vom Dienst, vom Urlaub, einige auch von Weib und Kind. Etwas melancholisch wirft einer ein — ich sehe das scharf geschnittene Gesicht mit dem blonden Spitzbart und den blauen Augen heute sehr deutlich vor mir —: Das Seefahren ist nicht immer eine angenehme Sache und die Romantik findet man eigentlich nur in Büchern für die reifere Jugend. Jedenfalls ist der zu bedauern, der sein ganzes Leben lang Seefahren muß. Wenn man jung ist und das Blut rasch durch die Adern fließt und man Abenteuer sucht, dann ist Seefahrer zu sein ganz hübsch. Aber wenn man älter wird, dann kommen die Tage doch sehr viel häufiger, da einen die Sehnsucht nach dem Hafen packt. Nach etwas Ruhe und festem Boden unter den Füßen. Nach festerem Zusammenhalt mit der Familie, in der man jetzt eigentlich nur selteuer Gast ist. Die farbige Ferne reizt dann nicht mehr, wenn man schon einige Male um die Welt gefahren ist und in einigen fremden Häfen eigentlich mehr zu Hause ist als dort, wo die wirklichen Wurzeln liegen. Seine Pflicht tut man selbstverständlich und freudig auch dann, wenn sie schwer ist; aber sein ganzes Leben lang auf der See, — das legt sich schwer auf das Gemüt.

Ein Gang durch die winkligen schmalen Straßen dieser Stadt läßt an Theodor Storm denken und an seine graue Stadt am Meer. Nordische Namen: Hansen, Marssen, Larssen, Jacobsen, Ibsen; flachshaarige kleine Mädel, blauäugige Buben; in Straßen und Gassen viel Seeleute: wir sind an der Wasserkante und hinter uns liegt Schleswig-Holstein, überm Wasser Dänemark. Auch hier die Herrschaft der Marine. Eng ist die innere Stadt zusammengebaut. In den alten grauen Häusern sind Kontore, die einen großangelegten Handel in Fischen aller Art kühl und sicher bewältigen, — früher, vor dem Krieg; jetzt sind sie stille geworden und viele Hände, die sonst zu tun hatten, arbeiten jetzt für den Krieg. Durch die engen Gassen fährt eine elektrische Straßenbahn, deren schwere Wagen von Frauen und Mädchen bedient werden. Hier, wie überall in Deutschland. Diese Frauen und Mädchen machen das mit sehr viel Pflichtgefühl, ohne nach rechts oder links zu sehen; es ist schwerblütige, gute nordische Rasse. Sie lenken diese schwerfälligen Wagen wie sie sonst sicherlich mit ebenso großer Geschicklichkeit die Nadel führen, wenn schwere Schifferjoppen auszubessern sind. Jene Art wie sie Theodor Storm so unvergleichlich und so tief und warm schildert.

Der Hafen liegt im Halbrund vor der Stadt. Die eine Seite ist vollständig von den riesenhaften Anlagen der Kaiserwerft und der Germaniawerft bedeckt. Läßt man die innere Stadt, die das angenehme nicht zu hastige Leben einer kleinen Mittelstadt erfüllt, so beginnen breite Straßen mit stillen Häusern, die alte starke Bäume überschatten. Herbstliche Blätter flattern vor dem jagenden Auto auf, braun und rot liegt eine sehr anmutige Landschaft vor uns, die leichte Höhen begrenzen. Wälder bedecken sie, die jetzt in herbstlicher Schönheit und Melancholie ihren brennenden Schmuck dem Winter entgegentragen. Und darüber hinweg, jenseits der Festungswerke, die den Hafen sorgsam abschließen, dämmert die Ostsee.

Am Hafen.

Erregt und mitgerissen schaue ich dem lebensvollen Bild zu, das dieser mittelgroße aber jetzt äußerst bewegte Hafen bietet. Das Auge bleibt an einem grauen Riesenleib haften, der einem der größten und modernsten Kriegsschiffe der deutschen Marine gehört. Dazwischen schwimmen alte Schulschiffe, die bereits das einem Schiff zugemessene Lebensalter hinter sich haben, die hohe See nur noch aus der Ferne sehen, aber immer noch nützliche Dienste tun für die jungen Seeleute, denen hier die Elementargründe ihrer Wissenschaft — und das ist ja heute wohl die Seefahrt geworden — beigebracht werden. Ausgediente Kreuzer helfen am gleichen Werk, dazwischen tauchen die schlanken Formen eines großen Segelschiffes auf. Es fuhr einmal in abenteuerliche Fernen, als noch die Wasserstraßen frei waren, der Krieg noch nicht das freie Meer zum Kriegsschauplatz der Kreuzer und Unterseeboote machte; heute tummeln sich angehende Matrosen darauf. Zwischen den Riesenformen dieser Großen des Meeres gleiten bewegliche Barkassen vorbei. Und da entdecken wir — und es ist wie eine kleine Sensation — den grauen schlanken Leib eines Unterseebootes, das in voller Fahrt durch das Wasser drängt; dort sehen wir, wie eines dieser unheimlichen Kriegsinstrumente langsam versinkt und sehen wir so etwas wie einen Pfahl mitten im Hafen, der eilig durch das Wasser sich fortbewegt: das Periskop eines Unterseebootes, dessen grauer Leib bereits unter Wasser ist. Schwarz und gewaltigen Meerungeheuern ähnlich liegen Torpedoboote in der Nähe der Werften. Ueber allem liegt goldene Herbstsonne und ein blaßblauer nordischer Himmel; der Motor der Arbeit dröhnt gewaltig von den Werften her, die ihre Riesenarme in den Himmel recken. Ueberall Bewegung — in den Schulschiffen, in den jagenden Barkassen, den still und gefährlich ziehenden Unterseebooten, in den Marineflugzeugen, die knatternd über der Stadt kreisen, in der Luftschifferwerft draußen, wo schon die herbstliche Landschaft beginnt. Und das Ganze, Stadt und Hafen und Werften, vereinigt sich zu einem brausenden Akkord, dessen Leitmotiv immer wieder das ist: Arbeit. Unter dem harten Takt dieses Motors bewegt sich alles hier, wo an einem prachtvollen Fjord eine alte Stadt in anmutiger Landschaft gebaut wurde, — eine Stadt, die heute Industriezentrum und Festung zugleich ist. Und daß auch die Tramwagen, diese schweren und ratternden Kasten von Frauen geführt werden, daß in den Hotels kleine Jungen mit viel Ernst in den jungen Gesichtern bedienen, das alles paßt in dieses Bild der Arbeit. Es ist ja nicht neu, viel eindringlicher stand es in Berlin vor uns und in Hamburg ist es gewaltiger; aber es ist hier doch auf kleinem Ort viel zusammengedrängt und es fehlt hier die schreiende Gier zum Luxus und es fehlen die harten Gegensätze, die quälend diese großstädtischen Verhältnisse überschatten.

Wir fahren durch stille Straßen in farbiger Herbstlandschaft nach dem Kaiser Wilhelm-Kanal. Eine wundervolle Brücke wölbt sich über den Kanal. Wir halten hier still und sehen den Kanal abwärts und aufwärts. Der Kanal nimmt mit seinen zwölf Metern Tiefe jetzt die größten Schiffe auf. Knapp vor dem Krieg wurde der neue Kanal fertig. Ohne den Kanal wäre heute vieles mühsamer, vielleicht unmöglich, was für Deutschland zu Wasser und zu Land notwendig ist.

Am Abend standen wir wieder auf einer Landungsbrücke am Hafen. Das Bild wurde jetzt noch ausschließlicher als am Morgen von den Unterseebooten beherrscht. Schlanke Boote von mittlerer Größe, kleine, die nicht größer sind als schweizer Salondampfer auf dem Züricher See, große Boote neuester Konstruktion, von denen man jetzt viel erzählen hört. Wir sahen auch das erste Unterseeboot, eigentlich nichts mehr als ein kühner Versuch, der aber so vollkommen bereits alles wesentliche festlegte, daß auch die späteren Boote nicht anders gebaut werden und nur Verbesserungen und Neuerungen aufweisen, die sich aus den Kriegserfahrungen ergaben. Auch dieses erste Unterseeboot steht immer noch im Dienst, wenn auch nicht mehr im Dienst der hohen See: es wird zu Uebungszwecken gebraucht. Neue Boote, die erst am Beginn ihrer Vernichtungstätigkeit stehen, kommen in den Hafen, alte sind dazwischen. „Das sind die Dinger, die unsere Sorgen, die Sorgen der Neutralen, so außerordentlich verschärfen," bemerkte ich zu einem Kapitänleutnant, der neben mir stand. „Das will ich nicht bestreiten," sagte er mit abwehrender Geste, und unsere Konversation nahm ein Ende.

In der Schule der Flieger.

(Vom Committee on Public Information, Washington, D. C.)

Es hat keinen Zweck, Flugmaschinen mit Vöglein zu vergleichen. Beide fliegen, das ist richtig, aber da hört auch der Vergleich auf. Wenn sie vor dem Hangar bei einem Airdrome aufgestellt sind, so sehen sie mehr wie riesige Insekten aus. Tatsächlich sind sie ihrer Natur nach Insektenfresser, riesige mechanische Wespen, und die Maschinengewehre bilden den Stachel. Die Aehnlichkeit wird prägnanter, wenn sie sich vom Boden erheben und in die Höhe summen, in die leichteren Luftschichten. Das leise Dröhnen der Maschinen klingt ganz merkwürdig wie das Summen einer enormen Wespe, und ihre Flugart ist konservativer als diejenige eines Vogels. Da bemerkt man nicht das ziellose Schweben, die unsichere Richtung, die plötzliche Aenderung der Flugeschwindigkeit.

Aber es gibt verschiedene Arten von Flugzeugen, wie Jedermann weiß. Da haben wir beispielsweise das niedrig fliegende Bombenflugzeug, den schnelleren „Scout-Aeroplan" und das Wasserflugzeug, welches über die See gleitet, um die „Blechfische", wie die Unterseeboote genannt werden, auszuspähen. Schließlich ist da noch das eigentliche Schlachtflugzeug, der leichtbewegliche Nieuport und der mächtige Spad, in denen unsere amerikanischen „Asse" ihre Luftsiege errungen haben.

Leutnant Douglas Campbell und Leutnant Eddie Rickenbacher sind sozusagen unsere ersten amerikanischen Asse. Eine Anzahl anderer amerikanischer Flieger, wie Major Raoul Lufbery und Major William Thaw haben die Auszeichnung genossen, fünf oder mehr deutsche Flugzeuge abzuschießen, aber sie gehörten der Lafayette Escadrille an, oder einem anderen Fliegerkorps unserer Alliierten. Campbell und Rickenbacher sind in der Fliegerabteilung unseres eigenen Signalkorps. Sie haben hauptsächlich ihre Ausbildung in Frankreich genossen, unter außergewöhnlichen Umständen.

Leutnant Rickenbacher ist ein geschickter Mechaniker. Ehe er in die Armee eintrat, hatte er Renn-Automobile gefahren. Im Anfang des Krieges trat er in die Armee ein als Chauffeur für General Pershing. Seine Ausbildung im Flugwesen begann er, als er noch Sergeant war. Später erhielt er ein Offizierspatent und wurde der dritten Fliegerabteilung als Ingenieursoffizier beigegeben. Nebenbei studierte er das Fliegerwesen. Er ward ein Meister im Fliegen während der Wochen, wo er die Aufsicht über die Flugmaschinen und die Hangars führte. Dann übernahm er das Ausprüfen der Maschinen, welche ihre ersten Versuchsflüge machten. Das ist eine mit beträchtlichen Gefahren verknüpfte Obliegenheit. Aber Rickenbacher kam gut drüber weg, er hatte keinen Unfall und wurde dann ausschließlich dem Fliegerdienst zugeteilt.

Der Fall des Leutnant Campbell ist ähnlich. Er hatte niemals geflogen, bevor er nach Frankreich kam. Bei seiner Ankunft wurde er ebenfalls dem dritten Instruktions-Centrum der Fliegerabteilung attachiert. Nach erfolgreicher Beendigung seiner Ausbildung wurde er als Exekutivoffizier einem 18-Meter Nieuport zugeteilt, erhielt spezieller Unterricht von Sergeant Billiet und erregte die Aufmerksamkeit des Kapt. Pelissier, Kommandeur der französischen Flieger. Sein erstes Experiment machte er im Konzentrierungslager von Plessis-Belleville mit einem Spad. Er sah das Flugzeug und versuchte den Flug, der vortrefflich gelang. Später hat er stets diese Flugzeug-Gattung benutzt.

Die französische Instruktionsmethode ist dazu angetan, den Ehrgeiz des Fliegers zu wecken. Eines schönen Morgens kommt der Schüler zum Tageswerk. Der Instruktor steht neben einer 18-Meter Nieuport-Maschine. Im Konversationston erläutert er die Art und Weise, wie verschiedene akrobatische Manöver hoch oben in der Luft ausgeführt werden. Alles ist auf eine gewisse Formel gebracht, und der Instruktor widerholt die Formel langsam zwei oder drei Mal. Zum Beispiel eine „Drehung auf dem Flügel" wird in dieser Weise beschrieben: 1. öffne die Valve weit, so daß die Propellerflügel 1400 Drehungen in der Minute machen. 2. ziehen Sie den Hebel abrupt zurück. 3. geben Sie dem rechten Steuerruder einen raschen Schwung. 4. Stellen Sie die Leitung ab und warten Sie was sich ereignet. Das klingt alles sehr deutlich. Der Schüler muß die Formel wiederholen. Er tut dies. „Sehr schön", sagt der Instruktor, „wollen Sie nun losfahren und das für mich tun?"

Er muß allein in die Höhe. Das ist die Regel in der französischen Fliegerschule. Der Kandidat nimmt seinen Sitz ein und macht den Aufstieg. Er steigt auf eine Höhe von etwa 6000 Fuß. Der Instruktor folgt ihm und gibt ihm das Signal, wenn er ungefähr eine Meile hoch fliegt. Dann muß der Kandidat allein das Manöver machen. Fix muß er sein und Mut haben. Wenn er zögert oder erschreckt scheint, wird er auf ein Bombenflugzeug geschickt oder für Rekognoszierungsflüge verwendet. Das würde natürlich eine große Enttäuschung für ihn involvieren. Der Schüler lernt ferner die „Vrille", das schraubenartige Tauchen, u. s. w., er macht Schießübungen auf bewegliche Scheiben durch, er wird in Gruppenflügen unterrichtet und muß die Schlachtformation lernen, eine schwierige Uebung. Dann kommt eine endgiltige Prüfung, auf Grund deren der Flieger in eine bestimmte Klasse eingereiht wird.

Die französischen Offiziere haben eine hohe Meinung von den amerikanischen Fliegern, wegen ihrer Jugend, ihrer Kraft und unerschütterlichen Energie. Das Flugwesen erlangt mehr und mehr Bedeutung in der Kriegführung und unsere Flieger haben die Genugtuung, daß sie einem Dienstzweig angehören, welcher dem Brennpunkt des Kampfes am nächsten steht.

Honig für Kinder.

Honig, der Blütennektar, mit dem uns die fleißigen Bienen beschenken, wird noch immer viel zu wenig geschätzt; leider, denn seine Nährkraft und Leichtverdaulichkeit sind besonders hervorragend und kein anderer Genußartikel besitzt diese Vorzüge in so hohem Maße wie er. Besonders den Kindern sollten ihre Mütter fleißig Honig verabreichen. Zum Frühstück Milch und Honig, als Vesperbrot Schwarzbrot mit Honigbelag, das stärkt und kräftigt die Knochen und macht die bleichen, matten Kindergesichter bald frisch und rot. Natürlich muß der Honig länger gegeben werden, als nur ein paar Wochen; nur durch anhaltenden Genuß läßt sich eine besondere und dauernde Wirkung erzielen.

Hauptsächlich Kinder, die rasch in die Höhe wachsen, und infolgedessen schwächlich sind und blasse, matte Gesichtsfarbe haben, sollen viel mit Honig genährt werden. Man findet in der Regel bei solchen Kindern einen größeren Hang nach Süßigkeiten und die meisten Eltern suchen diesen als pure Naschigkeit zu bekämpfen; aber mit Unrecht, die Kinder fühlen instinktiv das Richtige. Alles Süße birgt Stoffe in sich, welche rasch ins Blut übergehen und somit den ständigen Kräfteverlust, der bei schnellwachsenden Kindern natürlich erheblicher ist, baldigst wieder ausgleichen und heben. Keine Süßigkeit aber kann ihnen zuträglicher und in jeder Hinsicht bekömmlicher sein als Honig. Man gebe ihnen davon, so oft sie wollen, aber niemals zu viel auf einmal, da sonst der Magen Schaden leidet; lieber öfter und kleinere Portionen.

Freilich muß auch darauf geachtet werden, daß der Honig rein und unverfälscht ist. Es kommen Fälschungen mit Stärke, Mehl, Syrup u. dgl. oft vor. Man kaufe darum nur in solchen Geschäften, welche Garantie leisten. Guter Honig muß dick und klar sein; die Farbe hat uns nicht zu beirren und steht auch absolut nicht im Zusammenhang mit der Güte. Die Farbe hängt nur von den Pflanzen ab, von welchen die Bienen eingeheimst haben. Gibt es in der Nähe von Bienenzüchtereien große Kleefelder, erhält der gelieferte Honig eine weiße Farbe; sammeln die Bienen von Buchweizenäckern, wird die Honig gelb; Heidehonig ist braun. Schleuderhonig bewahrt auch immer den Duft der Pflanzen, von denen er genommen wurde. Waren Linden- oder Akazienblüten die Lieferanten, erkennt man dieses sofort an dem Aroma. So duftet spanischer Honig meist nach Lavendel, Thymian oder Rosmarin.

Je älter der Honig, desto schwächer wird überhaupt sein Wohlgeruch; er verliert seine Klarheit und Flüssigkeit und kristallisiert sich. Es empfiehlt sich dann, das Gefäß, welches ihn enthält, in gut warmes Wasser zu stellen; so wird er nicht nur wieder flüssig, sondern auch um vieles schmackhafter. Aufbewahrt soll er stets an einem kühlen, luftigen Orte werden.

Man muß nicht sowohl ein Dozent, als ein Zeuge der Wahrheit sein.

*

Dem tätigen Menschen kommt es darauf an, daß er das Rechte tue, ob das Rechte geschehe, darf ihn nicht kümmern.

*

Fleiß ist nicht anhaltende Tätigkeit oder Arbeitsamkeit im allgemeinen, die sich keine Ruhe gönnt, sondern Versenkung in das, was vollendet werden soll, der Drang, Kraft zu gewinnen und ihn zu befriedigen.