

England: Von seiner Wirtschaft, seiner Politik, seiner Kultur.

Ein Besuch in London und im Bergrevier von Wales.

Von Bergwerksdirektor Assessor A. Grumprecht.

Zweck und Ziel der Reise.

„Wollen Sie mit unserem Dampfer nach England fahren? Sie sind freundlich eingeladen. Die Befestigung der dortigen Betriebe wird Sie gewiß interessieren.“ fragte mich vor einiger Zeit der Generaldirektor eines großen Bergwerksgebiets. Ich überlegte einen Augenblick. Mit England verbanden ich für mich die angenehmen Erinnerungen. Als junger Referendar war ich vier Wochen dort gewesen und hatte eine mit jugendlicher Neugierde beherrschte, die einjährige Bergreise zu studieren, bannete sich selbstverständlich auch einige wunderbare Partien in die landschaftlich schönsten und interessantesten Teile des Landes unternommen.

Genau mit seinen reizenden Badorten, St. Davos, Penzance usw. an der Küste des leuchtenden, blauen Atlantischen Ozeans, die Insel of Man zwischen Irland und England mit ihren feigen Klüften und lieblichen Tälern und Höhen, das idyllische Huddersfield mit dem eigenartigen romantischen Bergort und reizvollen Bergorten, die Heimat der Scottischen Romane, wo man sich auf Schritt und Tritt versetzt fühlt in eine längst vergangene Zeit der Romantik und Poesie. Das alles hatte mir seinerzeit außerordentlich gefallen, und die geistreiche und lebensvolle Aufnahme, die allen mir persönlich fremden, aber durch irgendein Empfehlungsschreiben bekannt gewordenen Engländern fand bei mir noch in angenehmer Erinnerung.

Erwähnen lag der Krieg mit all seinen zum Teil sehr wenig erfreulichen Geschehnissen und, wenn ich persönlich, rein verstandesmäßig betrachtet, auch bis zu einem gewissen Grade die großzügige Politik der Engländer, zunächst den hässlichen Konventionen mit allen zu Gebote stehenden Mitteln niederzuschlagen, verstanden konnte, so waren mir als Deutschem doch die Art und Weise, wie dies geschehen war, die vor nichts zurückweichende überredende Propaganda mit all ihrer ethischen Heuchelei und Scheinheiligkeit, die in 1918 in demselben Augenblick, wo sie einem hat den Hungerten Kette die letzten Küsse und Küsse, der als sogenannte „Reparationsleistung“ abtritt, gleichzeitig im Namen der Menschlichkeit „größtenteils“ eine Stiftung von Gummischulden für die armen deutschen Kinder machte, und die Stellung, die demnach noch mehrere Jahre in England Deutschland gegenüber einnehmen, selbstverständlich im höchsten Grade unzuwider.

Aber im Leben der Völker entscheidet eben nicht das Gefühl und das Herz, sondern einzig und allein die kluge Vernunft, der die realen Tatsachen gegenüber abmisst, sowie die brutale Macht. Und ich wäre mir doch im Falle einer Abfrage gar zu sehr wie der kleine Junge vorgetommen, der, als er in der Kiste stand, tröstlich sagte: „Das ist mein Vater ganz recht, wenn mit die Hände zeigen, man freut er mich sehr.“ Denn die Engländer würden ganz sicher nicht danach fragen, ob ein Deutscher mehr oder weniger zu ihnen läche, wohl aber würde mir eine letzte Möglichkeit, etwas zu hören und zu sehen und die gerade für uns Deutsche ja so unbedingt notwendige Gelegenheit entstehen, die Verhältnisse in anderen, in besserer Lage befindlichen Ländern kennenzulernen und Deutschland mit seinem zum Teil trübseligen Verhältnissen selbst einmal wieder etwas von außen zu betrachten. Also ich sagte zu, nachdem ich mich sorgfältig über die besten Reiseorte mit den ehemaligen Feinden eine persönliche „Anfrage“, namentlich Kriegsteilnehmern gegenüber, zu erwarten wären, und reiste Ende Oktober von Berlin in der Richtung Holland los.

Im D-Zug durch Holland.

Schon die Fahrt selbst war ein Vergnügen. Zwei Bielefelder, ein Herr von der Eisenbahn Hannover-Danubier-Nordsee-Hohe von Holland, abgesehen von einigen landschaftlichen Schönheiten bei der Porta Westfalica, den großen Bauernhöfen des Schaumburger Landes und Weidens im Herbst nicht abzuweh, aber das Gefühl, einmal wieder als junger Eubener selbst von den Sorgen der täglichen Arbeit und Verantwortung, in die Welt hinauszufragen, nur mit der Arbeit, möglichst viel zu sehen und zu lernen, ist mir so süßlich; und trotz des etwas nebligen, feuchten Herbstwetters fühlte ich die Welt wie in goldenem Sonnenlicht getaucht.

Auch gestattete ich die Reise an sich schon recht nett und anregend. Zwar gehörte ich nicht zu den Leuten, die sich in der Eisenbahn unter allen Umständen amüsieren müssen, und finde das Gespräch mit manchen Mitfahrenden, die einem während der kurzen gemeinsamen Fahrt gleich mit förmlichen Einzelheiten ihres hässlich recht uninteressanten Lebens und ihrer oft ebenso mageren Weltanschauung betannt machen zu müssen glauben, gar nicht zu meinem Geschmack, aber schließlich bin ich doch der Meinung, daß der Zweck des Reisens in erster Linie die Erweiterung des eigenen Horizontes und das Kennenlernen auch anderer Anschauungen und Kreise sein soll, was selbstverständlich dann nicht erreicht werden kann, wenn jemand dauernd mit finsterner, verschlossener Miene in seine Zeitung oder die auf den Fensterrahmen unermüdlichen Affen starrt, von der Gegend nichts sieht und hört und, wenn er einmal gezwungen ist, den Kopf zu erheben, jeden Mitreisenden mit derartig vernichtenden Blicken ansieht, als ob er einem bis an die Zähne bewaffneten Feind gegenüberläge. Außerdem verdaute ich angenehme und interessanten Reisebeobachtungen so viel eigene Erinnerungen und Beziehungen, die sich zum Teil durch lange Jahre erhalten haben, daß ich, gerade während der in Frage kommende „Besicht“ selbstverständlich ich gern die Gelegenheit einer Reisedeute, mit anderen Menschen zusammenzukommen und deren Anschauungen kennenzulernen.

Das dauerte es dann gar nicht lange, bis ich in jenem D-Zug eine recht anregende Unterhaltung

entworfte, und es war mir besonders interessant, die Ansichten eines weitgereisten Holländers, der allerlei vom Ausland gesehen und mit Verständnis beobachtet hatte, über Deutschland, seinen Kaiser usw. zu hören. Trotz gewisser Sympathien, die bei einem Teil der Holländer für Deutschland bestehen mögen, fällt es diesem Lande, das doch namentlich während des Krieges und auch später noch an Deutschen allerlei verbrocht hat, ansehender recht schwer, das richtige Verhältnis für die Lage unseres Volkes und die Gründe, die seinerzeit zu dem uns aufzunehmenden Kriege geführt haben, aufzuklären. Wer selbst in begünstigter

mag ja dabei wohl ebenjogut schlafen wie in seinem gewohnten Bett, aber wenn man nur alle Jubeljahre einmal über den Kanal setzt, kann man sich doch etwas an das Gesehene gewöhnen und hat bald nach der Ankunft auf festem Boden das Gefühl, nach der überlängten Fahrt für sein Wohlbefinden etwas Besonderes tun zu müssen. Dafür ist das englische Frühstück allerdings äußerst gesund, zumal es noch in der besten Reichhaltigkeit und Güte wie früher verabfolgt wird. Nicht zum wenigsten trägt auch zum Wohlbefinden die glänzende Bedienung in diesem Lande der Freiheit bei, die übrigens nicht allein in den

Englische Eisenbahnen.

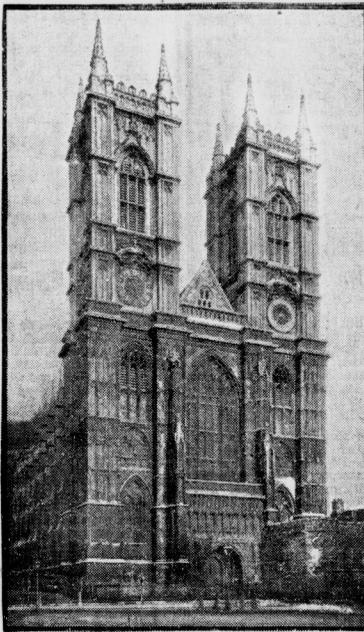
Die Eisenbahnen selbst sind gut. Im Gegensatz zu Deutschland, wo schon frühzeitig die Bahnen fast ausschließlich verstaatlicht wurden, auch jetzt noch, wenn auch in Gestalt einer Aktiengesellschaft, was ja nur eine Veränderung der Verwaltungsform bedeutet, alleinigen Besitz des Staates gibt, gibt es in England nur Privatbahnen, die von einigen großen Gesellschaften betrieben werden. Trotz mancher Bedenken, die gegen die Überlieferung des wichtigsten Verkehrsmittels des öffentlichen Lebens an private Unternehmen geltend gemacht werden können, muß ausgedrückt werden, daß die Bahngesellschaften in England ihrer Aufgabe im vollen Umfange gerecht werden, ja, man kann wohl ohne Übertreibung sagen, daß sie lange Zeit auf dem Gebiet des Verkehrsnetzes für bestmögliche die Great Western Railway, welche 33 kleinere Gesellschaften in sich aufgenommen hat und den gesamten Verkehr des südwestlichen Englands von London nach dem halbinseligen Cornwall, Wales usw. regelt, fast 15 000 Kilometer Gleis, etwa 1500 Stationen und Bahnhöfe besitzt und befördert jährlich annähernd 140 Millionen Reisende und über 80 Millionen Tonnen Güter. Zahlen, die ganz respectable Leistungen darstellen und von wenigen anderen Privatunternehmungen Europas erreicht werden dürften. Zwar machen die zum Teil etwas vorruffählich aussehenden, meist verhältnismäßig kleinen Lokomotiven und irdischen Wagen aus den ersten Blick einen altmodischen Eindruck, und man ist zunächst geneigt, den fast immer ziemlich kurzen Wagen für weniger komfortable Sitzverhältnisse zu trauen, wird aber bald bei längerem Fahrten eines besseren belehrt und überzeugt sich gern davon, daß, was Schönlustigkeit und Geschwindigkeit angeht, man kaum besser leisten kann als auf den englischen Bahnen. So es sind sogar große Reisebestellungen, die dort vollbracht werden bzw. vollbracht worden sind. So fährt beispielsweise der Cornish Riviera Express von London nach Plymouth ohne anzuhalten die 360 Kilometer lange Strecke in vier Stunden und hat 20 Jahre lang diesen Rekord gehalten. Zwischen Birmingham und London verkehren am Tage nicht weniger als 14 Schnellzugpaare, sämtlich mit Speisewagen, die die fast 180 Kilometer lange Strecke, obwohl sie verhältnismäßig durch Stationen usw. sehr langsam fahren müssen, in zwei Stunden zurücklegen. Auch die Betriebsführung der Bahnen ist einwandfrei, und größere Eisenbahnunfälle gehören zu den Seltenheiten. Allerdings ist das Reisen in England erheblich teurer als bei uns, und es kostet in der 3. Klasse — es gibt, abgesehen von den an den Verkehr mit dem Reisenden anschließenden Zügen in England nur 1. und 3. Klasse, die beide gepolstert sind — mehr als bei uns in der 1. Klasse. Um trotzdem dem Reisenden bei den weniger komfortablen Umständen noch eine Rechnung zu tragen, sind bei fast allen Bahnen ganz besondere Vergünstigungen in Gestalt der sogenannten Wochentickets (Wochenfahrkarten) eingeräumt, mit denen es möglich ist, meist dem Sonntag bis Montag, die meisten Reisen allerdings nur mit bestimmten Zügen, außerordentlich billig auszuführen.

Londoner Bahnhöfe.

London verfügt ebensowenig wie Berlin über einen Zentralbahnhof, sondern hat eine Anzahl zum Teil schon ziemlich alter Stationen, die aber doch den Bedürfnissen des Verkehrs gut gerecht werden. Praktisch, wie die Engländer nun einmal sind, haben die Bahngesellschaften häufig gleich die Stationen großer und kleiner Städte, wie zum Beispiel am Komion der Rennet eingerichtete, selbst eingebaut, so daß der Reisende die Bahnhöfe alle gar nicht zu verlassen braucht, sondern dem Bahnhalt gleich in das Innere des Staates einreisen kann. Weiterhin, aber zweifellos auch recht bequem, müdet es an, wenn man sich, wie auf verschiedenen großen Bahnhöfen zwischen den einzelnen Gleisen selbst — Bahnperren, die den Verkehr hemmen, gibt es nicht bei den englischen Eisenbahnen und die notwendigen Provisionen erfolgen in den Zügen — Straßen angelegt werden konnten, die es den Fußgänger, Droschken, Autos usw. ermöglichen, durch Unterführungen unter den Stationsgebäuden, Hotels usw. hindurch bis unmittelbar an die Züge heranzukommen. Auch die Verbindungen mit den Untergrundbahnen, die den größten Stationen sehr geschickt hergestellt, indem man sofort vom Bahnhalt durch Tunnel, es auch oft ist, eine Kreuzung der Straßen, zu deren Hauptstellen gelangt, wodurch der Verkehr zwischen den einzelnen Bahnhöfen zweifellos sehr erleichtert wird.

Straßenverkehr und Straßenzucht.

Straßenverkehr läßt sich nicht sagen, daß, was die Regelung des gelamten Verkehrs anbelangt, die Straßenbahn London, die ja in diesem Punkt, abgesehen von dem Autoverkehr Newyorks der allmählich die Straßen überhaupt einnahm zu brechen droht und fast verkehrsbeherrschend wirkt, selbst noch die größten Vorteile zu ziehen vermag, trifft, zweifellos einen wertvollen Beitrag zu. In allen anderen Städten, namentlich auch vor Berlin, hat und dort aufsteigend spielend, auch bei den großen Beobachtungsstätten und Erlaß von Verkehrsbedingungen in niedrigem Busformal alle Straßenverkehrsregeln zu befolgen, was allerdings auch die Straßenzucht der Fußgänger wesentlich beiträgt und die Tatsache, daß in den verkehrsreichen Straßen der Innenstadt elektrische, auch Sienesen fahrende und somit sehr un-



Die Westminister-Abtei in London.

Beischaufschelt, um nicht zu sagen in Zeit, Kofas, Margarite usw. sich, faust sich immer in die Länge zu ziehen, seine Kräfte zu erschöpfen, sondern ein Land, das über einen verhältnismäßig sehr großen eigenen Kolonialbesitz verfügt, ist gar zu leicht geneigt, anderen das Recht aus nur auf den kleinsten Rest, der zur Aufnahme seiner Lebensproduktion an Menschen und Waren eine unbedingte Notwendigkeit ist, abzusprechen.

Die Lebensfahrt über den Kanal.

Die Lebensfahrt über den Kanal hat nichts Selbsteres. Das Wetter war schön und der herrlichste Sturm auf dem Kanal blieb aus. Wenigstens trat er nicht in dem Umfange ein, das, wie die meisten Reisenden es immer zu schätzen pflegen, selbst die größten Koffer hin und her über das Verdeck rollerten und man sich von Zeit zu Zeit bis zum Himmel emporgehoben und in die schredlichsten Tiefen hinabgleitend glaubte. Zwar wurde ich bald nach Mitternacht aus meinem ruhigen Schlaf geweckt und hatte den Eindruck, als ob sich die ganze Kabine zu brechen beginne, ein Gefühl, das übrigens sehr an den aus der Studentenzeit mit noch einmütigen, sogenannten Dreifaker, die weniger angenehme Folge vielerlei etwas zu reichlich vergnügter Abende, erinnerte, aber die irische Luft an Deck brachte bald wieder alles ins Gleichgewicht, und ich freute mich noch Herzen an der Fahrt durch die schmale Nacht. Brausend schlugen die Wellen an die Seiten des Schiffes und jagten von Zeit zu Zeit ihre Spritzer über das Deck. Nichts zu leben und zu hören weit und breit, als das Kläuschen des Meeres und das Stampfen des Schiffes durch die einsame Nacht. Nur ab und zu leuchtete von fern ein auf- und abtauchendes Licht von einem der vielen anderen Dampfer auf der fast befahrenen Strecke herüber. Nachdem ich mich etwa eine Stunde an der Schönheit des nächtlichen Meeres satt hatte, zog ich es aber doch vor, den Reiz der Nacht in ruhigem Schlaf zu verbringen und wurde erst gegen Morgen wieder durch das Kläuschen des Stewards wach, der mir mitteilte, daß der Dampfer inzwischen in Harwich eingelaufen sei, so daß ich mich einigemal besahen und anziehen mußte, um den dort bereitstehenden Expresszug nach London noch zu erreichen.

Englische Hotelbedienstete.

Das berühmte englische Frühstück im Speisewagen ist ebenfalls als erstes Frühstück schon einmal ein äußerst angenehmer Eindruck des Ansehens, den man vor allem nach einer nächtlichen Fahrt zu schätzen weiß. Wer viel zur See reist,

Speisewagen, sondern auch in allen besseren Hotels usw. anzufragen ist, wo ich immer recht herzlich aufgenommen und schnelle Arbeit der „Abern Ober“, Kellner, Portiers, Gepäckträger usw. Ganz im Gegensatz zu unseren Verhältnissen in Deutschland, namentlich im neuen Deutschland, wo, wenn auch eine gewisse Besserung gegenüber der Zeit vor einigen Jahren nicht verkannt werden soll, immer noch eine merkwürdige Verdummung in den Begriffen über persönliche Freiheit herrscht, gewinnt man den Eindruck, als ob die Kellner, Portiers usw. in England, nachdem sie nur einmal diesen Beruf ergriffen haben, auch alles tun, um soviel wie möglich daraus zu machen und die ihnen obliegende Tätigkeit nun auch mit einer Art Grazie und Vollendung auszuführen.

Man soll Kleinigkeiten nicht verallgemeinern und nach einzelnen Beobachtungen nicht prinzipielle Schlüsse ziehen, aber mit diesen ist doch, als ob hier in der Art, wie der Mensch den nun einmal von ihm ergriffenen Beruf ausübt, ob er ihn nur als Zwang und Brotwerb aufsaugt, oder verachtet, wenn einmal, ihn dann auch mit einer gewissen Kunst ausüben, ein tiefes Problem in Bezug auf die Lösung der sozialen Frage und der oft erwähnten Entwertung bzw. auch Verschärfung der Arbeit schlummere.

Der Eindruck von London.

Die Fahrt bis London verlief normal. Partiarige Landfahrten, kleine Wägen mit einzelnen arbeitsigen Säumen, trotz der späten Jahreszeit noch im goldenen Herbstkleid, und dann nach zweiwöchiger Fahrt die Borzote der Reisefahrt, der größten der Welt. Es ist ein eigenartiges charakteristisches Bild, diese vielen niedrigen gleichartigen Häuser und auf allen wieder die zahlreich kleinen Schornsteine, die erkennen lassen, daß überall noch wie schon seit ewigen Zeiten die Engländer sich ihre Vorliebe für die Kaminfeuer, von denen jedes einen besonderen Reiz hat, zu erhalten bemüht, obwohl die meisten zum Teil doch recht empfindlichen Rauchabfuhrung, die vor vielen Jahrhunderten bei der Einführung der Kohle als Heizungsmittel, die in England bereits im 12. Jahrhundert erfolgte, zunächst einmal den schädlichen Überdruck auf Bevölkerungsdichte erzwang und auch einige diebstahlartige Verbote der zukünftigen Landesherren, die auf ihnen, meist hoch über den Städten gelegenen Schloten und Burgen nicht von dem Qualm der Dampfkessel befreit werden wollten, herbeigeführt hat.

Kemigliche Bahnen überhaupt nicht mehr, sondern nur Autobusse usw. verkehren. Das ganze System der Hoch- und Untergrundbahnen ist eigentlich sehr gut durchgedacht, und es werden sich in Zukunft nicht leicht, ohne ein sehr großes Hindernis, weniger als vier Bahnen übereinander fahren, Stationen, in die gleichzeitig vier Züge nebeneinander einfahren und wo zu Zeiten des stärksten Verkehrs alle 30 Sekunden ein Zug ein- und ein anderer ausmündlich glaubt man sich in eine Art Unterwelt versetzt, wenn man mit dem Fahrstuhl von einem in noch größere Tiefe hinabsteigt.

Die Westminster Abtei.

So hand ich dann auch gleich nach der Ankunft, als ich insolge der für Vorkunden nach zu frühen Stunde ein bischen innerhalb des Festhofes auf und ab bummelte, plötzlich an dem Götter der Untergrundbahn und ließ mich, da mir gerade nichts anderes einfiel, eben so mein Vordermann, ein Stille nach Westminster gehen, um mit der Zeit durch einen kleinen Rundgang durch diesen interessanten Teil von London zu verleben und alte Erinnerungen aufzufrischen. In wenigen Minuten frag mich der Zug unter der Erde, der Geschäftsstadt, wo ich mich befinden mochte, nur Geschäftsbaus an Geschäftsbaus, Bank an Bank, namentlich in der berühmten Lombard Street, sich reih, wo während der Geschäftszeit der ungläubliche Verkehr sich abwickelt und nach dem Schluß der Bureautunde als ein riesiges Hindernis zum Verkehr, und bald lag Englands berühmteste Kirche, die Westminster Abtei, vor mir.

Doch London eine uralte Stadt ist, die schon zur Römerzeit zwar nicht bei Colinas Zug nach Britannien, aber doch von Tacitus als größerer Ort erwähnt wird, und im Laufe der folgenden Jahrhunderte immer mehr und mehr an Bedeutung gewonnen hat, verfügt es doch über verhältnismäßig nur wenig alte Kirchen, da verschiedene große Feuerbrände, so namentlich die im Jahre 1666, bei der über 400 Kirchen mehr als 1000 Häuser und fast 90 Kirchen zerstört worden sind, viele Baudenkmäler aus älterer Zeit, namentlich Kirchen, zerstört haben. Die bedeutendste und schönste der aus früherer Zeit erhaltenen Kirchen ist jedenfalls die Westminster Abtei, die im Jahre 11. Jahrhundert stammt und die architektonischer Beziehung viel Interessantes bietet, wenn auch der einheitliche Stil durch die später erst im 18. Jahrhundert errichteten Türme gelöst erscheint. Eine besondere Wichtigkeit hat die Abtei durch die Tatsache, daß in diesem Gebäude die meisten englischen Könige, namentlich auch die größten englischen Dichter, aufgestellt gefunden haben, und es lange Zeit die höchste Ehrung jedes Engländers war, in der Westminster Abtei zu ruhen. In neuerer Zeit ist die Zahl der zum Leich geführten Denkmäler noch durch das dieselbe genannte Grab des unbekannten Soldaten zur Erinnerung der im Weltkrieg Gefallenen vermehrt worden.

Die Wache am Horse Guards.

Von der Westminster Abtei wanderte ich nach Westen die Straße hinunter, vorbei an den verschiedenen Regierungsgebäuden, die den Charakter des politischen Lebens, über die berühmte Downingstreet zum Horse Guards, dem ehemaligen Hauptquartier des britischen Generalinspektors, vor dem noch immer genau wie seit Jahrhunderten in der Wache zu Pferde sitzen, und die seit dem Kriege und der Revolution fast alles, was an den Glanz des alten Heeres, an Schloßwache, Wachposten im früheren Stil usw. erinnert, verschunden ist. In es ein eigenartiges Geistes in dieser Wache zu Pferde, die im England die alten Einrichtungen bis ins kleinste erhalten haben, wie die Wache zu Pferde genau so kramm und steif wie früher in hohen Karstfelsen, weißen Hosen, schwarzen Helm und wackelndem Kopfschild mit goldenem Nationalwappenstein und unwegsam in Wind und Wetter ausfällt.

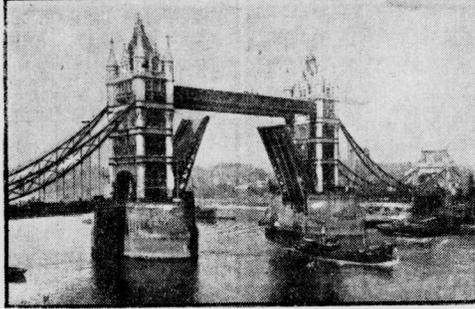
Bei dem Trafalgar Square, wo die 44 Meter hohe Nelsonsäule emporragt, und wo so vieles in England an vielen berühmten Feldhern, der bei jeder Gelegenheit als der Hüter der englischen Herrschaft geleitet wird, erinnert, hoch sich nach Westen ab zu dem verkehrsreichen Piccadilly Circus, dem Mittelpunkt des Weltentraditions, wo sich vor allem abends im Glanz zahlloser Lichter, die nach allen Seiten hin in die Höhe flammen, dienen, teils zu den weltberühmten Vergnügungspalästen einladen, ein außerordentlich bewegtes Leben abspielt, und wanderte dann vorbei an dem ältesten, aber weniger interessanten Königspalast von St. James, der schon aus der Zeit Heinrichs VII. stammt, zum Buckingham Palace, der derzeitigen Residenz, einem ganz schönen, aber nichts Außergewöhnliches bietendem Sommer mit hübscher Fassade in deutscher Renaissance. Nach hier wieder die Wache in alter Weise wie seit Jahrhunderten, als ob es nie Republikaner gegeben hätte. Hinter dem Buckingham Palace fand bald der Hyde Park, wo ein auf den Sonntagvormittagen nur die vornehmste Welt Londons zu Wagen und zu Pferde bis zu Pferde bis heute auch so manderlei neuer Religion weniger elegant als aufdringlich auftritt.

Zurück ging es dann die breite Straße am St. James-Palast entlang, hinunter zu der Westminster-Brücke, die die Themse, diese großartige Verkehrsader Londons, seine Verbindung mit dem westlichen und östlichen London herstellt, und die in dem westlichen Ufergebiet überspannt. Langsam wandelte ich über die Brücke, um von der anderen Seite den herrlichen Blick auf den Fluss und das eigenartige, hohe Stadtbild zu genießen. Wertwörterweise herauf an diesen Punkt, den ersten Londoner Westend, noch riefelte, wie sonst so häufig, ein leiser Regen herüber, sondern der blaue Himmel lagte, ließ die grauen Wogen der Themse sich freudlich erheben und die zahlreichen Zinnen und Türme der Westminster-Abtei sich auf den Hüften hinstellen. Ineffeltes, es ist ein außerordentlich einflussvolles Anbild, den London vom Südufer der Themse aus gewährt. Der breite Fluss mit seinen vielen mächtigen Brücken, zum größten Teil aus gemauerten Pfeilern, die auf gelbem Sandstein ruhen, und die in der Mitte herabgezogen werden kann, und auch den großen Schiffen den Weg

sehr bis weit Stromaufwärts in die Stadt hinein ermöglicht, während der Fußgängerverkehr in der 42 Meier über dem Wasserpiegel liegenden Poobrücke, zu der Fabrikschiffe und Treppen emporführen, eine Unterbrechung erfährt.

Draußen, am anderen Ufer entlang, die statischen, zum Teil altertümlichen Gebäude, zunächst das mächtige Parlamentsgebäude (Bild 3), das sich in einer Länge von fast 300 Metern unmittelbar am Ufer entlangzieht, ausgeführt in prächtigen Stil mit zahlreichen Erbsen, Eden und Türmen. Anmüßiglich wanderten meine Gedanken hinüber nach Deutschland, und vor mir tauchte ein ganz anderes Bild auf: Kein am Rhein, vom Deutscher Ufer aus gesehen!

Wie oft hatte ich dort früher gestanden und hinüber geschaut zu dem mächtigen Dom, diesem alten schönen Bauwerk ebenfalls gotischer Kunst. Doch wie verächtlich sind heute, dort der Dom, dieses gewaltige Gebäude von unermesslicher Schönheit, aber doch die Kirche selbst zusammengebrängt, das Schiff gleichsam als Fundament für die beiden alles überragenden himmelantrebenden Türme, eine Verkörperung des Auf-



Die Tower-Brücke über die Themse.

stieges, ein Emporentum zur Höhe, zum Licht, und hier an der Thore der gleiche Baustil, aber breit und langgestreckt, gleichsam mit beiden Füßen bei der Erde stehend, eine Verkörperung der Ruhe und Kraft, die dem Sturm der Zeiten trotzt und den tiefen Wechsel der Parteien erschüttert.

Englische und deutsche Sozialisten.

Es war gerade der Tag der großen Wahlen. Was würde er bringen? Ein Wechsel der Regierung war wahrscheinlich, und doch wie wenig würde er im tiefsten Grunde bedeuten, denn die große Linie der englischen Politik bleibt stets gleich. Zwar hatte Macdonald, der erste sozialistische Premier, allerlei Experimente vorzunehmen versucht, aber welcher himmelweite Unterschied zwischen diesem Arbeiterführer und unserem Macdonald, der eben so wie alle seine Vorgänger sich in die alten englischen Bräute einfügte, bei seinem König zum höchsten Standesamt, ohne hierbei einen Schlaganfall zu bekommen, und der die rein nationale Wochenschrift Englands genau so, wenn auch vielleicht auf etwas anderem Wege, als höchstes Ziel seines Landes verfolgte. Und

die er als Staaßenherben bezeichnet, in Wahrheit viel rechtloser seien, als ihre deutschen Kollegen. Die zünftigen Arbeiter- und Soldatenparteien es immer wohl verstanden, die Kulturpolitik vollständig zu vernichten, aber bislang auch nicht ein Zücheln an Arbeiterarbeit in irgendeiner Richtung geleistet! Und das demokratische Wahlrecht in England? Nun, das Ergebnis der letzten Wahl hat es gezeigt, was man dort unter freier Wahlrecht versteht. Von 15 Millionen abgegebenen Stimmen haben die Konventionen etwas über 7, die Labour Party über 5, die Liberalen über 3 erhalten. Aber die Seite im Parlament werden sich demgegenüber wie folgt: Konervative über 400, Labour Party etwa 100, Liberaler etwa 40, also die Konventionen verjüngt, obwohl sie nicht die Hälfte aller abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt, aber mehr als die doppelte Anzahl der Sitze wie die anderen beiden Parteien zusammen.

Herr Baldwin, der Premierminister, gestützt auf das hinter der Kutsche mächtige Kommando, herrscht im demokratischen England unbeschränkt als je ein deutscher Kaiser. Und das beste ist:

Während in Deutschland manche Leistungen sich über das vornehmliche Wahlrecht in England, das keine Verhältniswahl mit Wahlzettel und keine Stimmabgabe, sondern nur die einfache Mehrheit in jedem Wahlkreis teilt, erweitern und lange Artikel schreiben, nachdem sie vorher viele Volksversammlungen als Mittel für Deutschland hingestellt haben, reist sich in England kein Mensch darüber auf. Weshalb nicht? Weil der Engländer nicht mit dem Behnand erfüllten Theorien Politik betreibt, sondern intuitiv politisch fühlt und weiß, daß in der äußerlich ungerochten Wahllokalien eine tiefe, praktische, zu Jahrhunderten erprobte Weisheit liegt, und daß es besser ist, eine verhandlungsfähige harte Regierung, sei sie etwas mehr oder mehr regis gerichtet, zu haben, als sich mit Hilfe des freies Wahlrechts der Welt einer Regierungstrübe zur anderen hinzugeben und somit niemals in der Lage zu sein, eine wirklich nationale Politik zu treiben.

Von der Londoner Polizei.

Allmählich wurde es Zeit, und ich konnte damit rechnen, auf dem Bureau jemand anzutreffen.



Das englische Parlamentsgebäude.

unser, in ihren doktrinarischen Anschauungen befangenen sozialistischen Größen, deren Hauptstütze darin zu bestehen scheint, „an der fessenden Volkspartei ihr Parteigliedern aufzukommen“, die von Kälteerregung, Weltfrieden usw. nicht nur reden, wie es die anderen Nationen auch tun, sondern darauf hinarbeiten und die Friedensbewegung bilden und mit Palmen dazu rufen haben müssen, während rings die Welt in Waffen fährt und ein ständiger Kampf auf Tod und Leben ausgeht.

Witter liegen all die Erinnerungen in mir empor an die letzten Wochen des Krieges und an die „großartige“ Revolution, die einem jeden Volk die Rolle nicht einmal eine ehrenvolle Kapitulation vor der zehnjährigen Übermacht ermöglichte, sondern es zum Geißel der ganzen Welt machte. Ja, wahrhaft herrlich weit hatten wir es gebracht in dem blinden Eifer, alles, was trotz mancher andersdenkender Einzelnen sich beibrachte und uns hochgebracht hatte, zu zertrümmern und in blühendem Wohl die Verfallungen oder sich nur vorübergehenden Einrichtungen anderer Völker mit Arbeiter- und Soldatenarbeit, mit freieschweren demokratischen Verfassungen, die angeblich den Willen des Volkes in zentraler Form zum Ausdruck bringen sollten, nachzuahmen!

Wie lag es in Wirklichkeit bei den anderen? Schon Viehdiebstahl hatte im Jahre 1913 in Chicago über die dortigen Arbeitervereine ausgebrochen, das im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten bei der absoluten Unbegrenztheit Herrschaft des Kapitals die angeblich freien Arbeiter,

sich stets Partei für den Mann des Gelekes ergreift.

Von dieser Auffassung des Volksgewaltens ist bei uns etwas zu hören, das Volk macht meist den Schauplatz für ein sich nicht leichtes Leben noch schwerer und nimmt bei Störungen der öffentlichen Ordnung fast stets gegen die Polizei Stellung. Es mag ja Leute geben, die diese Erscheinung nicht als angeblich so mißbräuchlichen Einrichtungen der ehemaligen Volksgewalt, der dem einzelnen angeblich nicht die hochgepriesene Freiheit gewährt, zurüchführen. Zu jeder Person konnte ebenfalls bislang noch nicht festgestellt, daß trotz größter Anwesenheit des Republik der Welt hier eine wesentliche Verengung eingetreten ist. Meberhaupt über das Kapitel Straßendisciplin, das für jeden etwas weiterlebenden Menschen eine Selbstverständlichkeit bedeutet und bei den meisten anderen Nationen doch meist fortgeschritten ist, ließe sich manderlei sagen, und es wäre m. E. entscheidend richtiger, der Veranlassung der ungenügenden staatlichen Erziehung unseres Volkes, als der Polizei die Schuld daran zu geben, daß wir von der Straßendisciplin, die in anderen Nationen durch die Polizei durch das englische Publikum noch so entfallen sind.

Der englische Geschäftsmann.

Also, ich flensere auf einen Geschäftsmann, der ohne sein Angewandtes, sein Streben zu leben, mit Lebenswunderlust Aufstufte erstellte und mit eingehend befreit, wie ich am besten zu der geübten Straße komme. Ganz so einfach gelingt es mir trotzdem nicht, denn obwohl es sich um eines Bureau handelt, liegt das Bureau in einer derart engen unheimlichen Gasse, daß ich noch mehrmals mich in dem betreffenden Stadtbezirk erkundigen muß. Auch in diesem Punkt besteht ein Unterschied zwischen dem deutschen und englischen Geschäftsmann. Während mir ja doch im allgemeinen eine gewisse Repräsentation und gute Ausstattung der Geschäftsräume für erforderlich halten, legt der normale Engländer so gut wie gar keinen Wert auf die „Handsgewand“ Einrichtung seiner Bureauträume. Große Westminster sitzen die Räume, die wir seinen Büroinhabern zumuten würden. Es mag sein, daß dies damit zusammenhängt, daß der Engländer nicht ein derartiges Wertesystem hat wie der deutsche Geschäftsmann und Großkaufmann. Große Westminster sitzen die Räume, die wir seinen Büroinhabern zumuten würden. Es mag sein, daß dies damit zusammenhängt, daß der Engländer nicht ein derartiges Wertesystem hat wie der deutsche Geschäftsmann und Großkaufmann. Große Westminster sitzen die Räume, die wir seinen Büroinhabern zumuten würden. Es mag sein, daß dies damit zusammenhängt, daß der Engländer nicht ein derartiges Wertesystem hat wie der deutsche Geschäftsmann und Großkaufmann.

Schließlich gelang es mir aber doch, das fragliche Bureau aufzufinden zu machen und meinen Empfehlungen zu folgen, worauf ich mich sofort der Leiter des Bureau erkundigen und mich auf das herabsetzte begrüßte. Ich war, offen gestanden, überglücklich. Zwar hätte ich eine englische Höflichkeit und offizielle Lebensmüdigkeit, die die letzten Jahre in meiner früheren Umgebung hat und keine Selbigeitungen von dem ehemaligen Feinden erwartet, aber doch nicht diese, mir übrigens auch bei allen anderen Besuch entgegengebrachte Herlichkeit und gemeinsamen Bekanntheit, was an Krieg erinnert, überbrückte, und ich war in meiner früheren Umgebung aufgeklärt, daß der Engländer zwar im Großen den Nationen oft in sehr unvornehmer Art den Hals umdreht, aber im einzelnen ein meist angenehmer Mensch mit guten Umgangsformen ist, der sich, wenn er Ziel erreicht hat, im Gegesatz zu den Franzosen, von kleinlichen Schikanen usw. fernhält.

So waren wir denn auch bald in angenehmer Unterhaltung, zumal ich herausstellte, daß mein neuer Bekannter längere Zeit in Deutschland, und zwar in dem reizenden Herzogtum Lüneburg, und auch im westfälischen Industriegebiet gewesen war und sich trotz mehrerer Frontparade eine große Liebe für Deutschland bewahrt hatte.

Der Tower.

Nachdem wir in Gedanken die schönen Herzwege durch die wundervollen Zinnenwälder hinauf zum Broden usw. gewandert und auch einen kleinen Streifzug durch das reinlich-westfälische Industriegebiet gemacht und hierbei manchen gemeinsamen Bekanntheit ermittelt hatten, beschloßen wir, gleich nach Tisch zu der Kolonialausstellung nach Wembley hinzuzufahren, und ich benutze den Rest des Vormittags dazu, um dem alten Tower mal wieder einen Besuch abzustatten.

Der Tower ist eines der interessantesten ältesten Bauwerke (Bild 4) nicht nur Großbritanniens, sondern ganz Europas, bei dem jeder Stein an eine bestimmte, zum Teil unheimlich grausame und furchterliche Zeit erinnert und was neben manchem Sehenswerten große Sammlungen von Waffen und Rüstungen birgt, die zahlreiche Erinnerungen aus der abenteuerlichen mittelalterlichen Geschichte Englands wecken. Unmisslich sieht man die Seiten der Scotchmen Romane vor sich, den Kreuzritter Gnanob, Richard Löwenherz usw. versetzt, wenn man durch die langen Reihen der alten Rüstungen hindurchfährt. Ein Bauer erast die Seele dem Anbild des unheimlichen Strahlenschildes im Hof des Tower, auf dem Anna Bolgen und so viele andere gefallenen und ungetroffenen Däppter ihr Leben ließen. Wie mander Seufzer mag von den Gefangenen aus der kleinen Kapelle, in der sie die Nacht vor ihrem Tode verbrachten, zum Himmel emporsteigen, wie mander Seufzer um Vergebung ihrer erst recht reichlichen Sünden.

Den nun neuen Zeitalter überlebenden Anbild bildet meist die Festschloß des Kronschloßes, wo in einer unzerstörten Deutsche fast manderndhaft erscheinenden Pille Gold und Juwelen in den verbliebenen Formen als Kronen, Diademe, Schwerter, Speere usw. aufgestellt liegen und sich auch so manderlei berühmter Diamant, wie der Rob-Kroon und der Cullinan teils im Anbild, teils in Kasse befinden.

Die Wembley-Ausstellung.

Den Nachmittag ging es dann hinaus mit der Übergründbahn hin. Vorortbahn nach dem dortigen gelegenen Wembley. Hier die dortige kolonialwissenschaftliche Ausstellung, die auch in den deutschen, beschriftet worden, ist eine neuere Beschreibung erlitt. Trotzdem die Ausstellung mit einem Verlust von etwa eine Million Pfund Sterling abgeschlossen hat, war sie doch ein hervorragendes Beispiel der Bedeutung nicht darin, wie auf den anderen Weltausstellungen eine Zusammenstellung des Interessantesten aus der ganzen Welt zu bieten, sondern sie sollte eine Speisekarte über den Weltteil des britischen Weltreiches mit seinen amerikanischen Südpazifikquellen sein und in der Hauptlinie dazu dienen, das gelebte Band des Königreiches und seiner nach Selbständigkeit strebenden Dominien wieder fester zu fassen. Dieser Zweck, ein festes, aber mit Geld überhaupt nicht anzureichendes, wurde erreicht worden sein, denn die Ausstellung zeigt wirklich eine derartige Fülle von Material aus allen Teilen des großen britischen Weltreiches, das auch dem fernöstlichen Weltteil einen lebendigen Eindruck vom Reichtum dieses Landes und seiner Kolonien ermöglichte, das zweifellos das Herz jedes Engländers, sei er aus dem Mutterlande oder aus den Kolonien, im Hinblick der verschiedenen Ausstellungen mit freudigem Stolz erfüllt wurde, und auch der weitestgehenden dem großzügigen Aufbau und der hervorragenden Leistung des englischen Volkes die Anerkennung nicht verweigern konnte.

Mutterland gab der Industrie und Maschinenbau eine sehr gute Übersicht über die gesamte hochentwickelte Technik und Industrie Englands. Vollständige, mit den modernsten Apparaten ausgerüstete Dampfmaschinen und Wasserkraftmaschinen wurden in vollem Betrieb nach neuesten Erfindungen und Erfindungen, ebenfalls in natürlicher Größe, Automobile, Motorräder usw., alle Arten von Werkzeugen und Bearbeitungsanlagen aus jedem Zweig der Industrie und Technik, von der Schmelzindustrie bis zum Feinmechanik, kurzum alles, was das durch und durch industriell entwickelte England zu bieten hatte. Zahllose Modelle gab es zu sehen, die in ihrer Reichhaltigkeit das deutsche Museum in Wiesbaden übertrafen, u. a. auch die verschiedensten Städtebilder mit ihren Anlagen, Docks und sonstigen interessanten Einrichtungen.

Dagegen boten die von den einzelnen Kolonien bzw. Dominien, Indien, Kanada, Südafrika, Hongkong, Burma, Neuseeland und viele weitere, angelegentlich Halle in ungeheurer Größe eigentlich alles, was die Welt in ihren verschiedenen Teilen an Schönen, namentlich auch an Kolonialpflanzen, ist es unter tropischer Sonne oder wie man in die Kolonialausstellung im Vergleich, von der Fülle auch nur das Wichtigste herauszugreifen, würde Seiten beanspruchen und zu weit führen, und ich möchte daher nur auf einen mit besonders wertvollen erscheinenden Punkt noch hinweisen. Während namentlich frühe die Ansicht bei uns wohl eher die ist, daß die Engländer nur praktisch arbeiten und sich für wissenschaftliche Forschung verhältnismäßig wenig interessieren, zeigte der von der Regierung errichtete Gouvernementspalast doch, doch hierin in den letzten Jahren ein ganz erhebliches Umwandlung eingetreten ist. Denn gerade in diesem Gebäude war in zahlreichen großen Räumen eine derartige Fülle von Material zusammengetragen, wie man es sonst wohl selten zu sehen bekommt.

Man hat einen Eindruck gewonnen über die Geschichte und Bedeutung Englands war eine beträchtliche Anzahl Räume ausschließlich den Fortschritten auf naturwissenschaftlichem und besonders auf medizinischem Gebiet, und hierbei speziell wieder der Bekämpfung der Krankheiten, in den Kolonien, namentlich in den Tropen auftretenden Krankheiten gewidmet, wobei umfangreiche statistische Tabellen und graphische Darstellungen, unterläßt den wirkungsvollen Modellen, in denen die verschiedenen Erreger der Krankheiten, die Ausbreitung derselben usw. dargestellt waren, zeigten, was auf hygienischem Gebiete hier im Laufe der Jahre geleistet worden ist, selbstverständlich mit dem bestimmten Zweck, immer wieder zur Geltung zu bringen, welche hervorragenden Verdienste sich England um die Bekämpfung der übrigen Völker erworben haben und welche großen Kulturaufgaben von den Briten geleistet worden sein sollen. Daneben war auch ein umfangreiches Material aus den neuesten Forschungsgebieten vorhanden, das die modernen Untersuchungen über die Entstehung der Kohle an Sand von jährlichen Aufschüben, die Züchtung, Anpflanzung usw. wiedergab, darstellte und einen Einblick in die neuesten Untersuchungen auf dem Gebiete der wirtschaftlichsten Verarbeitung der Kohle und ihrer Nebenprodukte gewährte.

Unmöglich war es, diese gesamte Fülle der Einblicke innerhalb der kurzen mit zur Verfügung stehenden Zeit von zwei Tagen zu verarbeiten, und es kommt eigentlich nur große Mühen in der Erinnerung zurückbleiben, die aber als hervorzuheben gilt immer, wie schon erwähnt, das Streben erkennen ließen, überall die großen Leistungen des englischen Volkes, seine Verdienste um das Wohl der Menschheit hervorzuheben und dann daneben auch möglichst im höchsten Maße die Vortrefflichkeit der Stärkung politischer Macht, der starken Erziehung zum Nationalgefühl zu betonen. Ganz besonders fiel dieses Streben auf in dem von der Regierung im Gouvernementspalast eingerichteten „Administrationshof“, welchen nach einem erlauternden Vortrag der Zuschauer im Modell der Angriff der englischen Flotte auf den Hafen von Jeddo am 22. und 23. April 1818 gezeigt wurde, und wo der Kampf der Kriegsschiffe, die nachdem sie den Hafen gesperrt hatten, durch die Flotte der Japaner und der Briten in die Tiefe laufen oder brennend abgebrannt werden mußten, und namentlich zum Schluß das Erscheinen des Bildnisses von Nelson immer wieder Feilschürme bei dem Publikum anregen und das Interesse an dem Kampf zwischen englischer und deutscher, von der Regierung betriebener Propaganda vor Augen führten.

Gern wäre ich am dritten Tag wieder hinausgegangen, zumal an diesem nachmittags die große, allerdings etwas unregelmäßige, Festfeier mit der Kaiserin von Wales eine „Ansprache an sein Volk“ hielt. Aus diesem Plane wurde jedoch nichts, denn ein zuerst nur kurz beachteter Besuch dauerte sich viel länger aus, als es

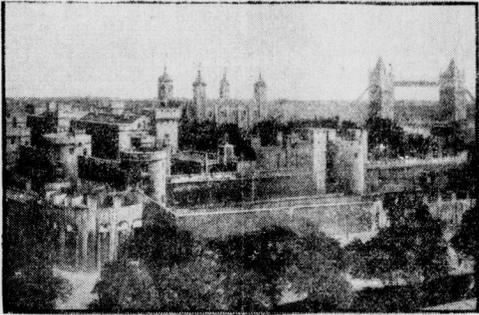
vorgesehen war, da es sich um einen englischen Bergingenieur handelte, der 10 Jahre in Deutschland studiert und dann, nachdem er die ganze Welt mehr oder weniger eingehend, zum Teil wohl auch mehrmals bereist hatte, sich in London als Ingenieur niedergelassen hatte. Die Unterhaltung mit diesem hochintelligenten großen Kaffeehaus war selbstverständlich für mich besonders interessant, und es gab so manches bergmännische und aufbereitungslehre, was hierbei erzählt wurde. Keineswegs von dem Engländer die gängige Ausbildung der deutschen Bergingenieur, die vor allem in früheren Jahren der englischen weit überlegen war, anzuwenden, während ich mir hier Gelegenheit bot, andererseits einen Blick zu tun, in der unersättlich unzulänglichen Zeit, das Gebiet, das sich infolge des gewaltigen Kolonialbesitzes für den wirklich tätigen Bergmann in England bietet. Reisen nach Australien, Indien, Kanada usw. bedeuten ja hier für den in wahren Sinne des Wortes „Aberer“ nicht viel mehr, als ob wir von einem in das andere deutsche Industriegebiet hinüberfahren.

Alle Südpazifikquellen der Erde stehen diesem Land doch mehr oder weniger zur Verfügung. Zweifel-

England nicht diese Auswüchse annehmen. Ermöglicht wurde allerdings eine derartige Erhaltung sämtlicher Gewinne nur durch die in England schon lange vorhandenen, eine Art Selbstverwertungsstätten bildenden, den Erfindungen ähnlichen besonderen Kontrollenrichtungen, deren Hauptzweck bei den einzelnen Gesellschaften aber nicht nur auf die formal bürokratische Mäßigkeit, sondern auch auf die inneren Verhältnisse des Unternehmens, Art der Abfertigung usw. entricht.

Im Bergrevier.

Nachdem ich den Sonntag noch dazu verbracht hatte, eine kleine Rundfahrt durch die Stadt zu machen, um mich an dem Anblick der schönen und so historisch interessanten Bauwerke, wie der St. Paulus-Kathedrale, dem Zeitspalast, dem Rathaus usw. zu erfreuen und auch an moderner industrieller Bedeutung viel Interessantes zu sehen, während ich bei meiner Rundfahrt die schönsten Aussichtspunkte besuchte, fuhr ich am Abend über Swindon, Bristol nach Südwesten, um dem bekannten Kohlenrevier von Cardiff einen Besuch abzustatten.



Der „Tower“ in London, Landansicht.

los ist in England auch auf dem Gebiet der wissenschaftlichen Forschung in letzter Zeit ganz hervorragendes geleistet worden, und während früher dort, abgesehen von einzelnen hervorragenden Größen, wohl in der Hauptlinie empirisch gearbeitet wurde, ist das speziell deutsche Gebiet der Vereinigung und Durchdringung von Wissenschaft und Technik in gegenwärtiger Art und Weise, dem wir ja doch in erster Linie die gewaltigen Erfolge auf den verschiedensten Gebieten, wie z. B. bei dem Ausbau der chemischen Industrie, verdanken, auch dort jetzt überall zur Anwendung gelangt.

Kriegswucher und Kriegsgewinne.

Da wir uns im Laufe des Vormittags in aller Ruhe eingekoppelt und nach vielerlei zu besprechen hatten, haben wir nachmittags hinaus auf der City nach einem der Vororte, wo die gebildeten Engländer wohnen und sich von den Tages Löhnen ernähren. Unmöglich hätte ich auch endlich einmal der dicke behüllte Londoner Nebel eingetreten, und bereits nachmittags konnte man kaum noch wenige Schritte weit sehen. Nachdem wir die verschiedensten technischen Dinge zu Hause bei

Es ist ein herrliches Fleckchen Erde, die große Badminton-Waldes, die in gleicher Weise, sowohl in der landschaftlichen Schönheit wie in futuristischer Beziehung und auch an moderner industrieller Bedeutung viel Interessantes bietet. Während im Inneren des Landes die Berge bis zu einer Höhe von über 1000 Meter aufragen und viele Besonderheiten an der erdbeerartigen Natur, dem sogenannten „Garten von Wales“ Erholung von der Arbeit und dem Dampf der Großstadt suchen, oder auch in dem „Land der Burgen“, wie Wales ebenfalls heißt, an den vielen historischen Stätten mit ihren zum Teil zerfallenen, zum Teil aber auch noch gut erhaltenen Kirchen und Schlössern, den Zeugen einer legendarischen Zeit, wo König Artus Lancelot, der große König, sich ereignen, laßt die jüdische Rasse, an die die Wogen des Atlantischen Ozeans rollen, mit ihrem ganz jüdisch anmutenden Charakter zum Besuche der zahlreichen jüdischen Badorte ein. Und inmitten der vielen landschaftlichen Schönheiten liegt im südlichsten Teile der Badminton, ebenfalls geschmückt mit einer großen Zahl historischer Denkmäler, das Kohlen-



Das Castell von Newcastle.

einer gemühtlichen Laune Tee erdort hatten, kamen wir denn auf wirtschaftliche und politische Themen, und auch hierbei muß ich, wenn auch ichmerz hervorgehen, sagen, daß die Engländer wohl Dank ihrer absolut praktischen und im erforderlichen Maße auch wissenschaftlichen Arbeitsweise zweifellos manche Fragen, z. B. die der Kriegswucher, erheblich gelöst und gelöst haben als wir. In der Erkenntnis, daß eine hohe Leistung nur durch entsprechenden Anreiz und die Möglichkeit des Verdienens und nicht auf Kommando erreicht werden kann, wurden auch in England in ähnlicher Weise wie bei uns während des Krieges die gewaltigen Leistungen der Rüstungsindustrien nicht etwa in militärischer Form, sondern durch Einplanung der Privatinitiative in das Allgemeininteresse ermöglicht. Bei der Erhaltung der hierdurch erzielenden hohen Gewinne ist man in England aber ohne irgendwelche Hemmnisse und ohne Rücksicht vor gewissen unermesslichen Unangenehmlichkeiten außerordentlich rigoros und viel tolleranter vorgegangen als bei uns. Zugrunde gelegt wurde einfach der Privatperson und Gesellschaften die wirtschaftliche Einwirkung der letzten drei Jahre. Darüber hinaus wurde von den Abschneidern, die im Krieg erzielt worden sind, 80 Prozent als Kriegsgewinne fortgenommen, und von dem Rest die üblichen Steuern in Höhe von etwa 20 bis 25 Prozent erbehalten.

Es ist natürlich ein für den Verstand großer Hohn, daß dieses System offensichtlich besser gewirkt als bei uns, und die Erhebung des Kriegswuchers und Kriegsgewinnes, wie bei uns ja die schamlosesten Blüten getrieben hat, daß doch in

beden von Cardiff, eines der größten und bedeutendsten des englischen Reiches.

Der Steinkohlenbergbau ist ja für England immer von ganz besonderer Wichtigkeit gewesen. Während England doch dem Reichtum an diesen Bodenschätzen in erster Linie den gemäßigten Aufschwung, der es lange Zeit an die Spitze sämtlicher Nationen stellte und ihm wohl auch nicht zum wenigsten in seiner Weltmarktführerschaft verdankt. Bereits in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, als die Industrie in den meisten anderen Ländern noch recht wenig entwickelt war, förderte England schon über 80 Millionen Tonnen Steinkohle jährlich, gegenüber 16 Millionen in Deutschland und 12 Millionen in den Vereinigten Staaten. Wenn es England auch nicht gelungen ist, diesen Vorrat beizubehalten, sondern seine Produktion vor dem Krieg im Jahre 1913 von Deutschland fast erreicht und unter Berücksichtigung der Braunkohlenförderung sogar überholt und von Kanada mit seinen unerschöpflichen Südpazifikquellen um fast das Doppelte überflügelt wurde, so ist der Steinkohlenbergbau doch auch heute noch immer der wichtigste Industriezweig Großbritanniens. Er liefert mit seiner durchschnittlichen Förderung von etwa 250 Millionen Tonnen im Jahre immer noch an zweiter Stelle der Weltproduktion. Von den über ganz England und Schottland verbreiteten verschiedenen Kohlenböden steht das Südwales im Vordergrund. Die Qualität der Kohle ist auch die Menge der Förderung angeht, mit an erster Stelle. Es werden dort jährlich über 55 Millionen Tonnen, d. h. fast so viel wie vor dem Krieg in Oberschlesien, als dieses noch deutsch

war und nicht ganz die Hälfte der heutigen Förderung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes oder dreimal so viel wie an der Saar geerntet.

Die Grundlagen des Bergbaues.

Die geologischen und bergmännischen Verhältnisse sind dort, wie in England überhaupt, Bergbau auf den verschiedensten Gebieten äußerst günstig. Die sehr regelmäßige Zügelung, ohne große Störungen, die eine systematische Aus- und Vordringung größtenteils im Südwesten gestattet, gutes, festes Nebengestein, das wenig Dolomit und sonstigen Ausnahmestoffen enthält, die in der Regel die Ausbeute ermöglichen bei hoher Leistung, die bei einem Eruben bis zu 1,5 Tonne je Mann und Schicht auf die Gesamtleistung gerechnet und im Durchschnitt des ganzen Reviers immer noch über 1 Tonne, also erheblich mehr als in Westfalen beträgt, eine verhältnismäßig billige Gewinnung. Da die Abfälle aus meist sehr rein und wenig Berge ausgelesen zu werden brauchen, ist es erforderlich, daß die Kohlen von Südwales nicht nur in Deutschland, sondern bei den billigen Schifftransporten in den Hafen der ganzen Welt erfolgreich transportieren können. Als besonderer Vorzug des Reviers ist es anzusehen, daß hier die verschiedensten Arten von Kohle, von der gasarmen, mageren, aber reinen und homogenen Anthrazit bis zur gasreichen Flammkohle auftreten, so daß von dort neben dem reichlichen Hausbrandmaterial (wobei die verschiedensten industriellen Werte, wie auch namentlich die Bahnen und die Kriegswerte, die in ihrer Abnutzung durch die Kohle sehr zu schätzen sind, abgesehen werden, ganz besonders hohe Ansprüche an die Beschaffenheit der Kohle stellt, verlangt werden können.

Die zahlreichen Bergwerksschichten sind, wie auch in den anderen englischen Bergbauern, außerordentlich reich, und man findet die ältesten primitiven Einrichtungen mit hölzernen Schachtgerüsten und kleinsten Fördermitteln mit nur einem Wagen bis zu den modernsten Schachtanlagen mit vierfachen Förderfördermitteln, die höchsten Aufschüben mit nur einem allgemeinen Lauf für alle auf sich haben, daß der Engländer außerordentlich wenig Wert auf die Ausstattung legt und somit oft die Zeit gänzlich unbenutzt für die Einbreit der technisch höchstwertvollsten einleitet, während es bei anderer Verrichtung sehr respektable Leistungen ergeben. Allerdings werden besondere Kosten im allgemeinen nur für den Ausbau der Anlagen unter Tage angewandt, während über Tage, selbst auf den größten Eruben die für unterirdische Bergbauarbeiten erforderlichen Einrichtungen, wie z. B. Wässhäuser für die Arbeiter, fehlen.

Deutsche Maschinen in England.

Erreichte, wenn auch mit jäherlicher Beschleunigung für uns Deutsche ist es, zu beobachten, welchen großen Einfluß gerade auch im englischen Bergbau die deutsche moderne Technik ausgeübt hat und zwar in erster Linie auf dem Gebiete der Aufbereitung und des Transportes von Kohle. So finden sich zahllose Aufbereitungsanlagen und Trommelrollen der Breitschiffarten, Kotschoten usw. die von deutschen Firmen, wie Humboldt, Baum, Reagin usw. direkt geliefert sind, doch wohl nicht ohne in England ein gerichtetes Bergbauwesen gebauet worden sind. Auch in der Elektrifizierungsbauet haben bislang keine englischen Maschinen in Bezug auf Güte, Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit so dem Siemens-Schuckert (allerdings unter dem Namen Siemens-Schuckert, London) geliefert übertrafen, und nur wenige derselben existieren. Sie sind nun einmal die besten!“ sagte mir mit seinem Wachen der Direktor einer Erube auf meine Frage, weshalb denn so viele deutsche Maschinen in England verwendet wurden und mit welchem Erfolg, doch ich an das tragische Schicksal des deutschen Volkes, daß trotz der glänzenden Leistungen auf so vielen Gebieten von dem Erfolg seiner Arbeit gebracht worden ist.

In den Kohlenhöfen.

Trotz der starken Bergbaubetriebe wirkt aber Cardiff und seine Umgebungen doch wohl nicht so beschränkt wie unsere meisten Industriezentren, was zum Teil wohl darauf zurückzuführen ist, daß sich dort nicht wie in den anderen Weststädten, z. B. bei Sheffield, Manchester usw. oder wie bei uns in Westfalen, Oberhausen, in so großer Nähe auch andere Industrien, namentlich die Eisenindustrie, am Ort der Kohlegewinnung selbst angeordnet haben, sondern vorwiegend nur Eruben vorhanden sind, deren Erzeugung, ist es mit Schiff nach den Bergrevieren und mit der Bahn in die übrigen Industriezentren verladen wird.

Da die Seehäfen selbst, die größtenteils verfallen in den Tälern liegen, mehr zurücktreten, und auch die verschiedenen Bergmannsbörser und -städchen, welche nur vereinzelt vorhanden sind, nicht in ununterbrochener Reihe wie in Westfalen den Charakter des Landes bestimmen, hat die Gegend verhältnismäßig wenig von ihrem ursprünglichen Landschaftsbild verloren. Und als ich an einem sonnigen Morgen zu einer der größten Seehäfen durch das Land fuhr, hatte ich beim Anblick der Berge und Täler mit ihren grünen Wiesenflächen, auf denen zahlreiches Vieh weidete, weniger den Eindruck eines fast verödeten Industriezentrums, als vielmehr eines landschaftlich reizvollen Gegenden, wie sie bei uns in Westfalen an der Ruhr oder das Siegerland, wohl immer schönste, jetzt jedoch durch den Druck der Wirtschaftskrise so arg bedrängte Industriegebiete und vor allem unter vorübergehend verödeten, unerschöpfliches Saarland gewährt.

Auch in den größten Städten selbst treten bei der richtigen Managen weniger eintönigen Ausrichtungen der Industrie sehr zurück, da in den Hauptorten Cardiff und Newport die alten Kulturdenkmäler früherer Zeiten nicht der modernen industriellen Entwicklung zum Opfer gefallen sind, sondern sich größtenteils erhalten haben und auch ihre Eigenart als Seitenstücke den Charakter der reinen Industrieplätze mildert. Der Fremde, der durch Cardiff wandert und sich an den großen neuen Gebäuden und Anlagen, dem Museum mit seinen guten Gemälden und dem Theater erfreuen, aus der Zeit Wilhelms des Erhaberen stammenden mitten in der Stadt gelegenen Castell, das nicht Wimbler wohl das bedeutendste Englands ist, erfreut, aber der von den Höhen in der Nähe der Stadt über die Stadt hinaus auf den Meeresspiegel, vergibt sich leicht, daß der den größten Kohlenverbräucher nicht nur Englands, sondern wohl der Welt überhaupt nur hier

