Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 10 (1934)
Heft: 6

Artikel: Kometen des Geldes [Fortsetzung]
Autor: Elbogen, Paul
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-754491

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

KOMETEN DES GELDES

VON PAUL ELBOGEN

Copyright 1933 by Elbemühl-Verlag, Wien-Leipzig

Erste Fortsetzung

Strousberg hatte, begünstigt von Karl I. von Rumänien, einem Prinzen von Hohenzollern-Sigmaringen, der 1866 König geworden war, den Bau der rumänischen Bahnen übernommen, der ersten, fern von europäischer Zivilisation. Und wie Napoleon in Afrika nicht nur die ersten großen Niederlagen erlitt, sondern in «barbarischer» Atmosphäre auch die erste große Blutschuld auf sich lud (durch die grausame Tötung der Gefangenen), so wurden die Bahnen im unzivilisierten Osten für Strousberg das erste Debakel und sein Verhalten beim Bahnbau kann als seine «Hybris» im Sinne der griechischen Tragödie gewertet werden. Tausende von kleinen Leuten in Deutschland hatten die Obligationen der rumänischen Bahnen, für die von Strousberg und den Banken ungeheure Reklame gemacht worden war, mit ihren Ersparnissen erworben, da man ihnen sieben und ein halbes Prozent geboten hatte. Tausende sahen aufgeregt und von Tag zu Tag ängstlicher in die Zeitungen, die von der Vergeudung der sechzig Millionen Taler in Rumänien zu berichten wußten. Dem Erfolgreichen darf nichts mißlingen. Strousberg hatte sich auf ein Gebiet — im wahrsten Sinne — begeben, das er nicht kannte und handelte nun dort wie auf vertrautem Terrain. Er war ein Mann der Gewalt. «kein Rechner und Sparer», er war gewohnt, alle seine Anordnungen sofort befolgt zu sehen — Naturereignisse, Widerstände, die vom Menschen herkamen, durfte es für ihn nicht geben. Als der Orkan 1868 seine böhmischen Waldungen umgerissen, mehrere Kamine, eine Halle und eine Brennerei zerstört hatte, war er mit einem Achselzucken darüber hinweggegangen, hatte dann ein Sägewerk bauen lassen, um die Holzmassen zu verwerten. Aber all dies war mit Händen greifbar, mit Augen sichtbar gewesen. Was dort «hinten, weit, in der Türkei» vorging, war so unkontrollierbar, daß es für Strousberg von Anfang an wohl bagatellisiert wurde. Und wenn die Angriffe, die man gegen ihn richtete, überhaupt Substanz hatten, dann für den Fall des «rumänischen Geschäftes». Die Strousbergschen Ingenieure waren nach Rumänien gekommen wie die Conquista um 1500 nach Südamerika, als «weiße Götter», denen man nur kniend nahen durfte. Abenteurer aller Art waren unter ihnen, die sich im Osten bereichern wollten, und nichts ist bezeichnender, als daß man damals erzählte, sie schrieben ihre Diäten etwa in der folgenden Weise auf: «Ein Dutzend Stahlfedern . . . 1 Fr., Droschke, um dieselben zu holen und aufs Bureau zu bringen . . . 10 Fr., Summe 111 Fr.» Bahnarbeiter und Bauern — und diese standen dem Bahnbau natürlich feindlich gegenüber — wurden wie Tiere behandelt, was nicht wundern kann, wenn ihr oberster Chef in seinen Memoiren in peinlicher Naivität selbst sagt: «Bei einem Beamtenpersonal, so zusammengesetzt wie das meinige, kam es natürlich vor, daß viele (!) unfähig, manche unzuverlässig und daß die meisten sich überhoben. Da (?) mir die Regierung während der ersten Zeit in jeder Beziehung entgegenkam, wurden die einheimischen Bewohner schroff behandelt, was beinahe unvermeidlich war, weil man dort im Guten überhaupt nichts erreichen konnte; denn die meisten Rumänier sind entweder sklavisch kriechend oder frech bis zum Exzeß.» Der Tonfall ist bekannt, es ist der der meisten Eroberer, die zwischen 1480 und 1880 ihre europäischen Errungenschaften größenwahnsinnig den «Wilden» aufzwangen. In solchen Sätzen zeigt sich, bei aller Sympathie, die wir der kraftvollen Persönlichkeit entgegenbringen müssen, Strousbergs menschliche Unzulänglichkeit und Beschränktheit.

Die Schwierigkeiten des Bahnbaus konnten ihn allerdings zur Verzweiflung bringen, und kein noch so weitblickender Praktiker hätte bei dem Kostenvoranschlag an sie denken können: alles Material mußte in großen Flotten über das Schwarze Meer und dann auf Tausenden von Ochsengespannen herangeschafft werden. Straßen waren entweder gar nicht vorhanden oder in einem Zustand, der sie unbenützbar machte. Viehseuchen und Katastrophen aller Art, nicht zuletzt die Faulheit und passive Resistenz der Arbeiter, warfen den Bau oft auf Wochen und Monate zurück. «Als Beispiel erwähne ich», schreibt der Bauherr, «daß das Landen und Transportieren zweier Lokomotiven . . . mich 25 000 Fr. kostete . . . wenn einem Bauern ein Wagen brach, der zufällig mit Brückenteilen beladen war, so hatte ich wochenlang zu warten . . . die Montierung kostete mich gerade das Sechsfache wie in Preußen . . .» Daß Strousberg in dreizehn Monaten bei all diesen Unbilden 600 km bauen konnte, ein fast unglaubliches Ergebnis, wog um so weniger, als durch einen Mißgriff die große Kampagne gegen ihn einsetzte. Er hatte nämlich nach anderen, und nachdem er mehrmals selbst «unten» gewesen war, einen Freund als Generalbevollmächtigten nach Rumänien gesandt, der sich dort mehr als unbeliebt machte. Man muß die Schilderungen Eingeweihter lesen, um zu verstehen, was dieser größenwahnsinnige Herr Theodor Rauschning verdarb. Strousberg sagt hierüber selbsterkennend: «Mein Freund, ohne es zu beabsichtigen, erschien brüsk in seinem Wesen, er fühlte und äußerte wohl auch eine gewisse Geringschätzung für die dortigen Zustände und Bevölkerung. Dies steigerte die Unpopularität der Deutschen . . .» Aber erst, als er den Korrespondenten der Wiener «Neuen Freien Presse», der ihn bekämpfte, durch seine Beziehungen zu einem rumänischen Minister nach bekannten balkanischen Methoden ausweisen ließ, begann der wilde Kampf gegen Strousberg. Zeitungen, die eben noch die Ankündigungen der Obligationen mit großem Tamtam und Lobeshymnen gebracht hatten, fielen nun über den Blutsauger Strousberg her, dem die kleinen Sparer ihr Geld anvertraut hatten. Broschüren erschienen, Flugschriften aller Art, in denen wahre und meist unwahre Anschuldigungen gegen ihn vorgebracht wurden. Um von der Rücksichtslosigkeit und den brutalen Kampfmethoden eine Vorstellung zu geben, sei mitgeteilt, daß ein Verlag in Berlin mehrere Hefte «Enthüllungen» herausgab (eines ist von einem «L. Bratisch, früherem Chef eines Strousberg'schen Baubureaus»), in denen hinten auf dem Umschlag folgende Aufforderung steht: «Die genannte Verlagshandlung richtet das ergebene Ersuchen an die Leser dieser Broschüre, ihr Material über Dr. Strousberg, so geringfügig es auch scheinen möge (!), zu überlassen. Das Material betreffe, welches Unternehmen es wolle. Die Verlagshandlung beabsichtigt, wenn ihr genügender Stoff geboten wird, periodische Enthüllungen über die Unternehmungen dieses Mannes zu veröffentlichen, um demselben es endlich unmöglich zu machen, sich auf Kosten anderer zu bereichern . . . Größere Aufsätze werden angemessen honoriert.»

1870 konnte Strousberg die fälligen Zinsen der Obligationen nicht zahlen und stellte den Bau ein. Die Kurse seiner Papiere fielen, sein überdimensionales Antwerpener Unternehmen, Dock- und Hafenbau, konnte nicht fortgeführt werden, alle seine Werte wurden unveräußerlich. Er gründete in Erwartung eines guten Ausganges des eben begonnenen Krieges gegen Frankreich die «Allgemeine Eisenbahnbau-Gesellschaft», der er sämtliche Fabriken, Bergwerke und guten Unternehmungen überwies, mit einem Kapital von 18 000 000 Talern, aber die Gesellschaft mußte über Weisung der Regierung aufgelöst werden und seine «letzte Hoffnung war geschwunden, den fälligen Coupon (der rumänischen Papiere) zahlen zu können.» Man brach in Bukarest die Konzession, konfiszierte die Bahnen und sandte einen Herrn Rosetti mit allen Vollmachten nach Berlin. Nun erst kommt es zum offenen Kampf zwischen Regierung, Presse und Anwälten. Hunderte von Bagatellklagen der einzelnen kleinen Obligationenbesitzer sollen, wie die weißen Ameisen einen Urwaldbaum, den Koloß stürzen helfen, es werden eigene Kammern in der Sache: rumänische Bahnen eingerichtet, ganze Anwaltsbüros beschäftigen sich mit nichts anderem, ja, es werden — wir sind in Deutschland — Vereine der Obligationeninhaber gegründet. Rumänien schätzt die schon gebauten Strecken sehr niedrig, die noch zu bauenden unverhältnismäßig hoch ein und will die Obligationen auf dieser ungesunden Basis einlösen; Strousberg, der Tag und Nacht um seine Existenz kämpft, schlägt seinen Mitkonzessionären, dem Herzog von Ujest, dem Grafen Lehndorf, dem Herzog von Ratibor, mehr als einmal vor, sein Vermögen zur Verfügung zu stellen — die Herren wollen das nicht annehmen, vielleicht fürchten sie, man würde dann auch auf ihren Besitz zurückgreifen. Endlich, im Oktober 1871, kurz vor der glücklichen Beendigung des Krieges löst ein Konsortium: Discontogesellschaft-Bleichröder, die ganze Frage in der Weise, daß von 63 Millionen Talern 52 Millionen gerettet und so das Publikum beruhigt werden kann. Strousberg erleidet größten Schaden, da er nicht die Hälfte seiner investierten Beträge zurückbekommt. Im Frühjahr 1872 gibt er die Verwaltung eines Bahnnetzes von fast 1000 km aus der Hand und zahlt 6 Millionen Taler, zu welchem Zwecke er seine Posener Güter und die Zeche «Glückauf» verkaufen und verschiedene Besitzungen verpfänden muß. Die rumänischen Bahnen sind — um bei unserem Vergleich zu bleiben — seine Schlacht bei Leipzig, die erste große Warnung vor dem letzten Ende.

Aber, so sonderbar es klingen mag, die Zeit der großen Spekulationen, wenn auch nicht die Strousbergs, sondern anderer und weniger gefestigter Existenzen, begann erst nach dem gewonnenen Kriege, eine Zeit, die in ihrer völligen Auflösung aller gesellschaftlichen und traditionellen Bindungen, ihrem Geldrausch, ihrem unberechenbaren Auf und Ab der Mächte, jedem Menschen unserer Zeit seit den Inflationen der Jahre 1921 und 1922 nur allzu bekannt ist. Frankreich hatte die fünf Milliarden Kriegsentschädigung gezahlt, dieser plötzliche «Reichtum» Deutschlands verwirrte die Gehirne. Die wilden Differenz- und Zeitgeschäfte an der Börse, die maßlosen Luftgründungen begannen, neu entstandene Banken druckten in den einzelnen deutschen Staaten viel zu viele Banknoten, neue Münzen wurden geprägt, ohne die alten aus dem Verkehr zu ziehen; die Aktien der Neugründungen, die man ins Publikum warf, entsprachen nicht im entferntesten dem wahren Wert der Unternehmungen, kleine Leute blähten sich zu großen, große zu Riesen auf; ganze Stadtteile wurden in wenigen Monaten «gegründet», zum Teil auch gebaut, um dann leer zu stehen, in einem Jahr entstanden in Preußen mehr Aktiengesellschaften als in dem vergangenen Jahrhundert.

Strousberg lebte zu Beginn des Jahres auf Zbirow. Eben hatte ein Hochwasser seine Hochöfen in Franzensthal bei Zbirow so zerstört, daß sie nicht mehr aufgebaut werden konnten, eben noch war er «mit einem blauen Auge» aus dem rumänischen Unglück davongekommen, als eine neue und neuartige unheimliche Gefahr ihn bedrohte: der Abgeordnete Eduard Lasker, Führer der nationalliberalen Partei, ausgezeichneter Debatter und unnachsichtlicher Frondeur, begann im Januar 1873 eine Reihe von Reden im Abgeordnetenhaus, die im allgemeinen gegen den Gründungsschwindel, im besonderen gegen seine Begünstigung durch den Handelsminister Graf Itzenplitz, einen Geheimrat Wagener, dann aber auch gegen Strousberg selbst gerichtet waren. Hier sprach ein in Einzelheiten informierter, wenn auch — wie sich später zeigte — nicht in allem richtig informierter Mann, dem der Vorwurf antisemitischer Gehässigkeit erspart bleiben mußte, da er selbst aus ähnlichem Kreise stammte wie

Strousberg. Die Reden zwischen Januar und Februar — eine von ihnen dauerte zwei und eine halbe Stunde — erregten ungeheures Aufsehen, was man verstehen kann, wenn man eine Stelle aus der ersten von ihnen hört, in der zum ersten Male die Dinge öffentlich und sozusagen ex cathedra schonungslos und nicht ohne einige Sensationslust beim Namen genannt wurden. Am 14. Januar sagte Lasker unter anderem:

«. . . Aber, meine Herren, es wechselt diese Gunst und Ungunst; es wechseln auch die Systeme. Es ist mir glaubhaft versichert worden, daß diejenige Kalamität, die der Handelsminister als solche bezeichnet hat, von ihm selbst großgezogen ist (hört!), die Kalamität unter dem Namen Strousberg, die Blüte des Herrn Strousberg (hört, hört!), und daß dieser Mann zu einer gewissen Macht hat in Preußen kommen können und leider auch zu einem Beispiele, das soll durch den Handelsminister veranlaßt sein (hört, hört! Unruhe). Als Strousberg noch ein kleiner Mann war und Bedürfnis hatte, auf Haupt- und Nebenwegen seine Vorteile zu suchen, da hat er seine beste Stütze und Unterstützung im Handelsministerium bekommen (hört!). Es ist bekannt, daß Herr Strousberg sich gerühmt hat, Wege genug offen zu haben, um zu seinen Wünschen zu kommen. Ich will dies im einzelnen nicht untersuchen, aber es ist mir von glaubwürdigen Zeugen mitgeteilt worden, von Zeugen, gegen deren Glaubwürdigkeit auch der Handelsminister nichts auszusetzen haben wird, daß er, der Handelsminister, persönlich die Unternehmungen des Hrn. Strousberg als ein sehr nachahmenswertes Beispiel angepriesen hat (hört, hört!), daß er den Herrn Strousberg mit der ganzen Art seines Bauens und seiner Handlungsweise wie einen in Preußen aufgehenden Stern — vielleicht nicht so dichterisch, aber der Tatsache nach — bezeichnet hat —, daß er dem Herrn Strousberg Konzessionen zu den besten Bahnen abgegeben hat, die nur deshalb minder einträglich gewesen sind, weil Herr Strousberg nach seiner ganzen Art und Weise zu bauen Ueberkosten verursacht und dadurch an sich sehr rentable Bahnen zu unlohnenden gemacht hat . .» So ging es stundenlang weiter, genauen Daten folgten offene oder angedeutete Anschuldigungen von Bestechungen, das «System» wurde zerpflückt, Strousberg manche wahre und unzählige falsche Verfehlungen nachgewiesen. Die Wirkung auf Strousberg — ihre psychologische kennen wir nicht — die äußere Wirkung dieser Florettstöße einer zielsicheren Hand war die, daß der Angegriffene nach dem Sturz des Ministers Itzenplitz und Wageners Abgang es vorzog, eine Zeit in London das Abfluten der Wogen abzuwarten. In England hatte er auch Zeit und Muße, sein Antwerpener Unternehmen weiterzuführen und neue Bahnbauten zu übernehmen. Da aber brach in Wien im Frühling, an dem berüchtigten «schwarzen Freitag», mit dem «Krach» der Börse der ganze Gründungsschwindel zusammen und Strousberg mußte nach Berlin, um seine Angelegenheiten aus nächster Nähe führen zu können. Er merkte sofort, daß ihm ein feindlicher Wind entgegenblies. Die «Oberen» hatten Angst bekommen: Staatsbeamte waren durch das Schicksal des Ministers vorsichtig geworden, Kapitalisten dröhnte das Getöse des rumänischen Eisenbahnunfalls in den Ohren, und obwohl Strousberg Lasker scherzhaft mit dem L seines Namens am Schlusse: «Aaskerl» nennen hörte, fühlte er doch die gegen ihn wirkende Stimmung: Seine Bahn Hannover—Altenbeken verweigerte die Zahlung von eineinhalb Millionen Talern und Strousberg mußte fürs erste seine Bildergalerie verkaufen — man kann sich denken, wie schweren Herzens — für die Summe von 800 000 Talern. Aber nun schlich heran, was auch nur irgendeinen Anspruch konstruieren konnte: die Norddeutsche Bank, die Berliner Handelsgesellschaft und verschiedene Geschäftsfreunde klagten eine Summe von 850 000 Talern ein, z. T. durchaus zweifelhafte Forderungen. Aber Strousberg — die Stimmung verschlechterte sich von Woche zu Woche — verlor alle Prozesse, zumal er nach einem Ministerwechsel in Belgien sein Antwerpener Geschäft liquidieren mußte. Das Publikum, nach dem Wiener «Krach» mehr als nervös geworden, verkaufte alle Effekten und Strousbergs Aktien wurden stark entwertet. Immerhin vermochte sich der ungeheure Bau seiner Unternehmungen, abbröckelnd, zersetzt, morschend und zerstückelt, noch immer aufrechtzuerhalten, da der Kern: die Bergwerke, Fabriken und Güter nicht angegriffen werden konnten und gesund blieben.

(Fortsetzung Seite 170)

Zu Beginn des Jahres 1874 hatte Strousberg die Katastrophen der letzten Jahre überwunden, den rumänischen Aderlaß, den Blutverlust durch das Duell mit Lasker, die Schwächung des «Krachs», und begann rekonvaleszierend mit neuer Kraft sein Leben und seine Geschäfte zu ordnen und weiterzuführen, als ob nichts geschehen wäre. Er trat, um seine Bahn Brest—Grajewo zu sanieren, mit der Moskauer Kommerz-Leihbank in Verbindung.

Rußland, und in Rußland Moskau, in dem europäische Verkehrssitten, europäische Zivilisation galten und doch nicht galten, hatte schon Napoleon den ersten Bärenprankenhieb versetzt, es würde auch Strousbergs Untergang verschulden. Die russische Bank gewährte ein größeres Darlehen, nachdem zu Beginn des Jahres 1874 Strousbergs Vermögen auf 10 548.936 Taler geschätzt worden war. Nun kaufte er, wie in alten Zeiten, die Prag-Wiener Aktiengesellschaft für Waggon- und Eisenbahnbedarf, die während des «Krachs» in Konkurs geraten war, bald darauf die Elbinger Waggonfabrik, baute die Waagtalbahn und übernahm den Bau seiner größten Bahn, von Paris nach Narbonne ans Mittelmeer, für 600 Millionen Francs, mit allen Rechten.

Zwischendurch gab es Angriffe über Angriffe. Ein gehässiger und beschränkter, aber wohlinformierter Herr Glagau veröffentlichte in der «Gartenlaube» eine Reihe von Artikeln gegen Strousberg, in denen allerdings auch Lasker und im allgemeinen alle Gründer befehdet wurden. Wir zitieren einige Stellen, auf die Strousberg in seinen Memoiren erwiderte. Glagau hatte gesagt: «. . . Ein goldener Schlüssel öffnet jede Tür, in jedem Bureau war Strousberg bekannt, in jeder Behörde, bis zu den Ministern hinauf, hatte er seine Freunde und Gönner . . . Verschiedene hohe Beamte mußten um seinetwillen ihren Abschied nehmen. In der Tat kaufte Strousberg alles, das war ein offenes Geheimnis, zuletzt kaufte er den hohen Adel . . .» Strousberg erwiderte darauf: «. . . mir ist der preußische Beamte amtlich von ganzer Seele unsympathisch, ich habe nie von einem preußischen Beamten als solchem eine Gefälligkeit empfangen . . . Selbst in den zahllosen Fällen, wo ich Beamte durch Anstellungen bei Gesellschaften und sonst (!) große Dienste zu leisten imstande war, habe ich mit sehr geringen Ausnahmen (!) nur Undank geerntet . . . In meiner ganzen Eisenbahntätigkeit habe ich nie direkt oder indirekt Geld- oder Geldeswert . . . einem mir dienstlich gegenüberstehenden Beamten gegeben . . . Der Minister Graf Itzenplitz hat, wenigstens in seinem Wesen, mich stets schroff und mit Mißtrauen behandelt, mir stets gezeigt, daß er es vorziehen würde, andere als mich zu finden, um Eisenbahnbauten auszuführen.»

Auf Glagaus Anschuldigung, Strousberg habe «so schlecht wie nur möglich und so teuer wie nur denkbar gebaut», und «seine Eisenbahnen . . . konnten entweder gar nicht in Betrieb gesetzt werden oder verursachten bald mancherlei Unglücksfälle», bewies Strousberg, daß die Regierung jeden Bau von Technikern höchsten Ranges untersuchen ließ und daß erste Fachleute die Bauten leiteten. Außerdem hatten Spezialkommissäre die Bahnen geprüft, aus Mißtrauen gegen sein System: die Generalentreprise. Mochten diese Leute — Strousbergs Geld «roch nicht», wie wir gesehen haben — auch nicht ganz unvoreingenommen sein, alle waren ja doch nicht bestechlich und die Tatsache ist nicht zu leugnen, daß er sein Material von allerbesten Firmen: Borsig, Pflug, Schwartzkopff und anderen bezog und daß niemals ein Unfall vorkam. Gegen die im übrigen gehässige Beschuldigung Glagaus, Strousberg sei so klug gewesen, alle Liegenschaften «seiner Frau zu verschreiben», wandte Strousberg ein, daß er nichts als ein gegenseitiges Testament gemacht habe, da nach märkischem Recht beim Tode des einen Ehegatten die Hälfte des Vermögens vom Vormundschaftsgericht für die Kinder in Anspruch genommen werden könne. So gelang es ihm, sich gegen die meisten Vorwürfe zu decken, wobei natürlich gesagt werden muß, daß bei der Lektüre von Glagaus Pamphlet, so peinlich sein Tonfall sein mag, «aliquid haeret», etwas im Ohre kleben bleibt. Aber welcher große Eroberer der Geschichte, von Cäsar über Cortez bis Napoleon, durfte seine Hände gestillten Gewissens in Unschuld waschen?!

Unterdessen schritt das Schicksal seinen unentrinnbaren Gang: Strousberg hatte geglaubt, von der Moskauer Bank einen langfristigen Kredit erhalten zu haben und ahnte nicht, daß man die große Summe bald zurückverlangen würde. Aus diesem Irrtum rührte eigentlich alles Unglück her. Denn im Vertrauen auf die russischen Herren, die ihm so liebenswürdig entgegengekommen waren, glaubte er, frei schalten zu können. Schon meldeten sich die ersten Schwierigkeiten, aber — zum erstenmal in Strousbergs Leben — die Wiener Bank H. von Goldschmidt & Co. bot sich ohne Aufforderung an, Zbirow schätzen zu lassen und ihm fürs erste zu helfen. Moskau urgierte die Einlösung der Hypotheken, die man auf Zbirow gegeben hatte, Strousberg ordnete auch diese Forderung noch durch einen Kredit, den ihm Goldschmidt verschaffte, sendete der Moskauer Bank als Garantie seine Aktien der Paris—Norbonner Bahn und gründete inmitten all dieser Schwierigkeiten 1875 die «Aktiengesellschaft für deutsche und böhmische Eisen- und Stahlfabrikate», für deren Aktienkapital von achteinhalb Millionen Taler er allein, bis auf 6000 Taler, im Vertrauen auf die Moskauer Bank zeichnete. Da aber werden große Zahlungen und Wechsel fällig, von allen Seiten drängen die Gläubiger, Strousberg versucht, sie zu vertrösten, bis die neue Hilfe aus Moskau komme. Endlich entschließt er sich, selbst nach Rußland zu fahren, da man ihn mit der sicheren Zusage auf Hilfe nach Moskau berufen hat. Er kommt in Moskau an — eben ist eine große Bankenkrise ausgebrochen, eine Untersuchung auch gegen die Moskauer Kommerz-Leihbank im Zuge. Moskau «brennt», Strousberg fährt sofort davon, um zu retten, was zu retten ist, wendet sich nach Petersburg, will von dort so rasch als möglich nach Hause kommen — aber in Petersburg wird er, echt russisch, völlig widerrechtlich verhaftet und nach Moskau geschickt, wo er erst den angeblichen Grund seiner Verhaftung erfährt: er habe die Direktoren der Bank bestochen und zu übermäßigem Kredit veranlaßt, wodurch die Bank in Schwierigkeiten gekommen sei. Wer diese absurde Anklage veranlaßt hat, wird man wohl niemals erfahren, sie wird jedenfalls jahrelang mit asiatischer Brutalität aufrechterhalten.

Wenn der Löwe am Boden liegt, wagen es auch die Feigsten, auf ihn loszuschlagen. Man erinnert sich an den Steinhagel gegen Napoleons Kutsche, da er nach Elba gebracht wurde. Hören wir ein Wort Strousbergs, das überheblich scheint, aber seine ganze Bitterkeit gegen eine Menschheit ausdrückt, die ihm jahrzehntelang zujubelte, um ihn und sich selbst dann von einem Tag auf den anderen zu verleugnen: «Ich hätte darauf gefaßt sein müssen, daß es mir hier (in Deutschland) gehen mußte wie Gulliver unter den Liliputanern. Seine Dimensionen erschreckten die Einwohner und . . . daher knebelten sie ihn . . . mit unzähligen kleinen Mitteln, so daß er ihnen nicht gefährlich werden konnte.» Frau Strousberg sprach bei Bismarck vor, um ihren Gatten zu befreien — vergeblich! Angeblich wurden auch einige lahme diplomatische Schritte unternommen, die natürlich gar kein Ergebnis hatten. Zwei Jahre blieb Strousberg in Haft. Unterdessen sanken auch noch die letzten Grundmauern seiner Unternehmungen allmählich oder mit Getöse in sich zusammen. Seine Bahnen, seine Industrien in Oesterreich und Preußen gingen in Konkurs, die Gläubiger — von denen die klügeren seine sofortige Rückkehr verlangten und nur die verblendeten zu seiner Verhaftung applaudierten — wurden abgefunden, zwei Jahre dauerte der «Prozeß», der mit einer Verurteilung zu Verbannung endete. Erst 1877 konnte Strousberg nach Berlin zurückkehren; in einer Stimmung, die er zu Beginn seiner Erinnerungen mit den Worten kennzeichnet: «Ich schreite jetzt der Zukunft entgegen und fange im vorgerückten Alter, mittellos und mit Verpflichtungen aller Art belastet, das Leben von neuem an.»

Noch lebte in diesem Manne trotz allem die ungebrochene Kraft. Er hatte in Moskau seine Memoiren geschrieben, die bald in zweiter und dritter Auflage erschienen waren, er war vierundfünfzig Jahre alt, warum sollte man nicht von neuem beginnen können, zumal ihm von allen Seiten — und sonderbarerweise (oder verständlicherweise?) vor allem von Leuten, die durch ihn viel verloren hatten — Geldangebote gemacht wurden. Aber zu lange hatte man hinter die Kulissen geblickt, zu sehr Schminke und Rampenlicht durchschaut, um nicht an Aureole und Nimbus zu zweifeln. Es reichte nur mehr zur Gründung einer Zeitung «Das kleine Journal», für die Strousberg so gute Mitarbeiter gewinnen konnte, darunter Spielhagen, Kretzer, Karl Emil Franzos, Zobeltitz, daß sie zu einer der gelesensten Berlins wurde. Wieder widmete er sich seiner alten Leidenschaft: dem Schreiben. Außer den Leitartikeln für seine Zeitung erschien damals sein vielgelesenes Buch über «Parlamentarismus» und eine Broschüre über den Bau eines Nordostseekanales (der erst im Jahre 1894 eröffnet wurde).

Der Palast in der Wilhelmstraße war verkauft worden. Die Versteigerung der Bibliothek durch Liepmannsohn und Lepke am 12. Juni 1876 und der «noch vorhandenen Kunstgegenstände», wie es im Katalog hieß, gestaltete sich zu einem gesellschaftlichen Ereignis. Wer wohl das Gemälde von Knaus: «Das Strousberg'sche Ehepaar im Kreise ihrer Familie; in einer Landschaft dargestellt» gekauft haben mochte? Es war das einzige, das übriggeblieben war.

Die Strousbergsche Familie selbst wohnte in einer bescheidenen Mietswohnung in der Keithstraße. Zu allem Unglück, das den alternden Mann traf, erkrankte sein Lieblingssohn an Schwindsucht, und man sandte ihn mit dem letzten Geld — das «Kleine Journal» mußte bald verkauft werden — in Begleitung des Romanciers Ebers nach Aegypten, wo Arthur aber nicht mehr genesen konnte. Strousberg, der vielleicht nun erst erkannte, daß alle Anstrengung, sich aus der Lawine noch einmal herauszuarbeiten, vergeblich war, bestellte einen Sarkophag bei Begas, der aber nicht mehr bezahlt werden konnte. Erinnert nicht auch dieser Schmerz des «verbannten» Vaters an den Napoleons auf der fernen Insel um seinen ihm entfremdeten Sohn?

Die Wohnung in der Keithstraße wurde versiegelt und Strousberg brachte seine Familie nach England, wo er ohne große Hoffnungen, erschöpft und daher ohne Erfolg, noch einmal zu arbeiten versuchte.

Der letzte Akt des «moralischen» Dramas beginne; der Vorhang hebe sich und lasse zwei kleine Zimmer, Taubenstraße Nr. 40, in Berlin sehen, wo einem alten Mann von einer seiner ehemaligen Köchinnen ein Quartier angeboten worden war. Dort lebte er, der mit leichter Hand Hunderttausende für Almosen und Armenspeisungen ausgegeben hat, vereinsamt, verstummt, verbittert, angeblich an einem großen Werke schreibend, in Wahrheit wohl zu müde und enttäuscht, um irgend etwas außer den alltäglichen Verrichtungen zu beginnen, in größtem Elend, dort erfährt er den Tod seiner zarten und gütigen Frau, die am 13. September 1882 in London gestorben ist.

Erst zwei Jahre später, da er spät nachts seine Koffer packt, um zu seinem Schwiegersohn, dem Grafen Kleist, in die Nähe von Bromberg zu fahren, wird er selbst von solch quälendem Leben der Untätigkeit erlöst. In seinem Nekrolog in der «Vossischen Zeitung» steht keine Silbe von seinem Ruin, seine Verdienste um den deutschen Bahnbau, die deutsche Industrie werden rühmend hervorgehoben. Und es gibt tags darauf sogar eine Liste der wenigen anständigen Menschen, die sich trotz allem nicht haben abhalten lassen, den toten «Eisenbahnkönig» auf seinem letzten Wege zu begleiten.

Stinnes
das Genie ohne Privatleben

Der Berliner Börsenwitz: «Stinnes? Unbekannt!», zu einer Zeit entstanden, da diesem Manne beinahe die ganze europäische Industrie hörig war, ist ein Symbol: Wohl noch niemals in der Geschichte der Wirtschaft konnte über einen ihrer Führer so wenig Menschliches — im guten oder schlimmen Sinne — ausgesagt werden. Hierzu stimmt auch, daß es zwar zwei große Werke über Stinnes gibt, von denen aber das eine — von dem Franzosen Gaston Raphael — bei aller Objektivität, zweifellos zugunsten des Dargestellten färbt (zumal es in einem, dem Stinnes-Konzern angehörigen Verlag erschienen ist), und das andere, großartiges statistisches Standardwerk, ebenso einseitig (wenn auch berechtigt) vor allem und in allem den ausbeuterischen Unternehmer zu sehen sucht. Der Grund für solches «Schwanken» des «Charakterbildes» scheint aber weniger «der Parteien Haß und Gunst» zu sein, als einfach Tatsache, daß Hugo Stinnes so gut wie kein Privatleben führte, das irgendwelche Angriffsflächen oder Handhaben bot: er besaß keine Sammlungen, keine Paläste, keine Jachten, hatte keine kleinen oder großen Tics, wie die meisten reichen Leute, seine Rittergüter wurden ausschließlich der Wälder wegen gekauft, ja sein Biograph kann den Satz niederschreiben, der im Zusammenhang mit solchem Riesen der Lebenskraft absurd klingt: «Die 53 Jahre seines Lebens zeichnen sich durch kein besonderes Ereignis aus.» Fügt man hinzu, daß die Gleichgültigkeit dieses kleinbürgerlich gekleideten, rabenschwarzen Mannes mit dem Spitzbart, der krummen Nase, den geschorenen aufstehenden Haaren und der dicken Bauernuhrkette — wir zitieren wieder — «gegen geistiges oder künstlerisches Leben vollkommen» war, so erhalten wir das äußere Bild eines Durchschnittsmenschen kleinbürgerlicher Prägung. Daß in dem Schädel dieses «kleinen Mannes» das Gehirn eines unmenschlichen Uebermenschen arbeitete, ist nur deshalb verwunderlich, weil wir gewohnt sind, befangen in Renaissance-Ideologie, Größe unwillkürlich auch mit physiognomischer und menschlicher Bedeutung und allseitigem Ausbau der Persönlichkeit zu verbinden. Stinnes aber war keineswegs ein «Universalgenie», sondern im Gegenteil sozusagen ein «Spezialist», wenn auch auf ungeheurem Gebiete; ein Astronom, gewohnt, in Lichtjahren zu denken, dessen Alltag außerhalb der Sternwarte bedeutungslos erscheint. Er war so konzentriert auf eben dieses, die gesamte Wirtschaft umfassende «Spezial»gebiet, daß alles andere dagegen verblaßte und er nur eines kannte: den Zweck. Alle Versuche seiner Biographen, an andere Beweggründe glauben zu machen, patriotische, soziale (antisoziale), weltanschauliche, ja selbst seine eigenen Unterschiebungen solcher Art, sind müßig und laufen leer. Er kannte einen einzigen Urgrund für alles Tun und Lassen: Aufschwung, Ausbreitung, Befestigung seiner Macht. Albert Ballin, der geniale und soviel menschlich nähergerückte Schöpfer der Hamburg-Amerika-Linie, sagte über Stinnes, der ihn seinen Freund nannte, in seiner witzigen und prägnanten Art: «Wie manche Kinder keinen Tortenrest, manche Männer keine hübsche Frau stehenlassen können, so kann Stinnes kein Geschäft stehen lassen; jedes, auch wenn's einem andern gehört, will er mitnehmen.» Wenn wir aber, diesen Satz im Ohr, noch tiefer graben wollen und fragen: was veranlaßt einen Mann zu solchem Tun — da uns Nietzsche «Wille zur Macht» auch nicht restlos zu befriedigen scheint — zu solchem fanatischen Raffen, Immer-höher-Bauen, immer weiter, immer breiter, formlos, ohne Ende, bis zum Tode? . . . dann finden wie keine psychologisch zulangende Antwort. Schuf Stinnes das unübersehbare Gebäude seiner Werke wirklich, wie er dies angeblich auf die Frage eines Arbeiters geantwortet habe, «für seine Kinder», seine Familie? Es ist nicht anzunehmen, obwohl uns überliefert wird, daß er «ein ausgezeichnetes Familienleben» führte. Denn hier muß gefragt werden: wann führte dieser Ruhelose, der Tag und Nacht arbeitete und viermal wöchentlich im Schlafwagen die Nacht verbrachte, dieses «Familienleben»? Baute er aus Freude am Bauen, Bauen als Selbstzweck? Oder — man m u ß sich dies bei der Betrachtung einzelner Teile des Stinnes-Konzerns immer wieder fragen — war dieser Mann so primitiv, daß er niemals, selbst nicht in stillsten Stunden, die letzte Frage nach dem Warum seiner unendlichen Tätigkeit stellte? Wir wissen darüber nichts.

(Fortsetzung folgt)