

Diese Kopie stammt von der Internet-Adresse:

<http://hacklaender.taro-breuer.de/>

Nähere Informationen über Hackländers Leben und Werk
finden Sie ebenfalls dort. Bei Fragen, Ergänzungen oder
Interesse an einer gedruckten Ausgabe schreiben Sie bitte an:

hacklaender@taro-breuer.de

London 1851 – Weltausstellung

Taro Breuer, Hamburg den 2. Mai 2001

F. W. Hackländer

Bearbeitet und herausgegeben von
Taro Breuer

2. Mai 2001

Alle Rechte vorbehalten.
Nur für den privaten Gebrauch!

Autor: Hackländer, Friedrich Wilhelm ('Ritter von' ab 1860)
..... * 01. November 1816 in Burtscheid bei Aachen
..... † 6. Juli 1877 in Leoni am Stamberger See
Titel: London 1851
Quelle: Krieg und Frieden, Band 2 (1859)
Herausgeber: Taro Breuer, Hamburg
Ausgaben:
1.0 vom 8. Juli 2000
2.0 vom 21. April 2001
2.1 vom 2. Mai 2001
Satz: L^AT_EX 2_ε
Schrift: CharterBT

Inhaltsverzeichnis

1 Die Reise	4
3 Der Kristallpalast	23

Kapitel 2 'Londoner Straßenleben' und Kapitel 4 'Vauxhall' fehlen bisher.

Kapitel 1

Die Reise

Ich fuhr von Stuttgart abends mit dem letzten Zug nach Heilbronn, doch war dieser Zug, der von Ulm herkam, bei Amstetten aufgehalten worden, oder hatte sich vielmehr selbst aufgehalten, indem er auf einen Extrazug wartete, der ihm von Geißlingen entgegenkommen sollte. Dieser Extrazug aber, ebenso höflich wie der gewöhnliche, wartete seinerseits unten im Tal und nachdem beide auf diese Art zu Nutzen und Frommen sämtlicher Reisenden eine Stunde gewartet, löste sich das Mißverständnis auf und beide sausten mißmutig ihrer Wege. Wir aber fuhren deshalb eine Stunde später von Stuttgart ab und ich fürchtete sehr in Heilbronn den Heidelberger Eilwagen nicht mehr anzutreffen. Doch Dank der segensreichen Einrichtung der Telegraphen: die Eisenbahnbehörde hatte der Postverwaltung einen elektrischen Befehl zugeschleudert, mit dem abgehenden Reisewagen auf den letzten Zug zu warten.

So fuhren wir getröstet in die Nacht hinaus und der Konvoi stöhnte aufwärts nach Feuerbach. In tiefem nächtlichem Schatten lag die Gegend, ein Gemälde grau in grau, hie und da mit helleren Linien und Punkten. Eine Landstraße, ein Feldweg, ein weißsteinernes Gebäude, Hofers marmorne Pferde, die gespenstig aus dem Dunkel hervorleuchteten. Ein schon reifendes Kornfeld, ein Acker voll Mohnblumen, welche sinnend die Blumenköpfe auf den schlanken Stengeln wiegten. Rings um uns war Ruhe und Frieden. Am Himmel zogen schwarze zerrissene Wolken, die ausgebrannten Hülsen eines himmlischen Feuerwerks, welches ein Gewitter uns heute Abend zum Besten gegeben. Leuchtkäfer flogen neben uns in Gras und Feldern und von der Lokomotive glühende Funken, die es ihnen gleichtun wollten, aber in nächster Sekunde erloschen und erstarben. Knirschend und heulend fuhr der Zug in den großen Tunnel auf der Höhe des

Berges ein, und hinter uns blieben Feld und Wald, Wolkenzug und wirkliche Leuchtkäfer. An ernsten, finsternen Mauern, von den zitternden Wagenlampen nur momentan erhellt, huschten wir vorbei. Kohlenrauch füllte das Gewölbe; über ihm lagern sich die weißen Massen des ausströmenden Dampfes, der Zug geht langsamer, die Lokomotive pfeift, wir fahren drüben in eine andere Landschaft hinein. Doch sendet der Himmel einen feinen Regen herab, und da er wie ein grauer Schleier rings die Gegend bedeckt, so tun wir besser, im Innern unseres Wagens der Reisegesellschaft einen Blick zu schenken.

Eine Nachtfahrt gleicht der andern in ihrer Staffage vollkommen. Zubereitungen zum Schlafen werden gemacht durch um den Kopf gebundene Schnupftücher, untergestützte Arme, ruhig einnickende Köpfe, hie und da hören wir einen tiefen Seufzer, ein starkes Räuspern, dann und wann ein leises Gespräch. Hierin aber machte eine Gesellschaft, aus mehreren Herren und Damen bestehend, eine sehr bemerkenswerte Ausnahme. Sie sprachen viel und laut mit blaßgefärbtem weichem norddeutschen Dialekt – ich glaube es war echtes Berlinerblau – und einer aus dieser Gesellschaft machte den Spaßmacher mit dem besten Erfolg: er konnte tun, was er wollte, sich mit einem leisen Geschnarch zum Schlafen anschicken oder laut etwas hinausrufen, die andern lachten darüber. Er konnte mit vielem Geräusch eine Geschichte erzählen oder schweigend ein Stück Torte essen, die andern folgten seinen Bewegungen und jedesmal krönte ein lautes Gelächter seine Anstrengungen. Ich konnte nicht erfahren, weiß Glaubens und Standes er sei, aber er mußte viel in der Welt herumreisen und sich häufig in Wirtshäusern aufhalten, denn er kannte sämtliche Oberkellner, von denen er sprach, beim Namen und seine Anekdoten erinnerten sehr an die Table-d'Hôte. Das württembergische „Fertig“ und „Fort“ der Eisenbahnbeamten ahmte er aufs täuschendste nach, ebenso die belgischen Hornsignale zu demselben Zweck; von Stuttgart behauptete er, das Theater sei dort unter dem Affen, dagegen erinnere er sich mit wahren Entzücken an Frankfurt und an die famose Oper, die er dort gehört, „Lucia von Lammermayer“.

Wie aber in der Welt alles ein Ende nimmt, so auch die Fahrt nach Heilbronn und damit das kolossale Vergnügen der eben erwähnten Gesellschaft. Bei der Ablieferung des Gepäcks gab es noch einen gelinden Wortwechsel zwischen Post- und Eisenbahnbeamten, indem erstere mit vollem Recht behaupteten, da die Post nun einmal so ungebührlich lange auf den Zug habe warten müssen, sei es nicht mehr als billig, daß die Effekten der Weiterreisenden vor allen an-

dem zuerst besorgt würden, hier aber sei es Mode, daß die Post bereits bis zuletzt warten müsse, und dieselbe, seit dem 1. Julius Kinder eines Vaters, würde sich bemühen, daß den Packbeamten des hiesigen Bahnhofs für dies Vergehen nächstens eins unter den Zopf gespuckt würde. (Ich gebe diese Strafandrohung wörtlich wieder.)

Die Richtung der Eilwagen von hier nach Heidelberg ist eine zweifache: am Tag, wo der Reisende nicht schläft und im Stande ist, sich an der schönen Aussicht zu erfreuen, fährt man direkt nach Sinsheim, eine schöne ebene Chaussee, aber durch eine flache, ganz uninteressante Gegend. Des Nachts aber geht der Eilwagen einen fürchterlich hopperichten Weg über Wimpfen und Rappenaу; der Reisende kann nicht schlafen, weil er unbarmherzig zusammengestoßen wird, könnte aber die herrlichen Neckarufer sehen, wenn es nicht zufälligerweise Nacht wäre. Die Eilwagen an sich sind ganz gut eingerichtet, zwei Plätze auf einer Bank und gehen recht bequem und angenehm, auch die Conducteure sind gefällig; die Pferde größtenteils ordentlich. Aber ein großer Übelstand der deutschen Posten im allgemeinen, der süddeutschen insbesondere, ist der unendliche Aufenthalt auf den Stationen. Nur damit wird so viel Zeit verloren und hauptsächlich deshalb sind unsere Eilwagen keine Eilwagen. Ist irgendwo eine Expedition, wo nur Pakete, Briefe etc. abgegeben werden, so scheint dem Conducteur die Zeit so reichlich zugemessen, daß er sich garnicht zu beeilen braucht. Sollen die Pferde gewechselt werden, und hat auch der ankommende Postillon aus Leibeskräften geblasen: stille und einsam liegen lange Zeit die Stallgebäude; endlich glänzt ein trübes Licht in die Nacht hinaus, die Tore öffnen sich schläfrig und es wird ebenso schläfrig eingespannt, mit großer Umständlichkeit die Zugstränge probiert, der Postillon zieht langsam seine Uniform an, wirft einzeln auf den Wagen hinauf die Peitsche, seinen Mantel, einen großen Sack mit Hafer zum Abfüttern, einen Sattel zum Nachhausereiten, und endlich klettert er selbst nach. Das dauert aber alles eine gute Viertelstunde länger als notwendig und vier Viertelstunden machen eine ganze aus, deren Hälfte sogar uns in Heidelberg sehr gut zu statten gekommen wäre, denn wir erreichten mit genauer Not vor Abfahrt des Zuges den Bahnhof. Ich verbrannte mir mit einer heißen Tasse Kaffee Mund und Magen und kam, mit dem fürchterlichsten Sodbrennen mißmutig nach Frankfurt, um von da sogleich nach Castel, Mainz gegenüber, zu eilen, von wo die Dampfboote der kölnischen Gesellschaft in neuester Zeit abfahren.

Es ist dies eine sehr zweckmäßige Einrichtung und erspart dem Reisenden den langen Weg über die Mainzer Brücke, inklusive Brückengeld und Trägerlohn, was man früher alles zu entrichten hatte. Seit diesem Jahr korrespondieren auch Eisenbahnen und Dampfboote recht brav, und wenn man abends um neun Uhr, wie ich, von Stuttgart wegfährt, erreicht man Köln den anderen Abend um die selbe Zeit, also in 24 Stunden.

Da lag der kölnische Dampfer mit seinem weiß und grünen Schiffskörper, dem schwarzen Schornstein und den Flaggen in weiß und rot, den Farben der guten Stadt Köln. An den Schornsteinen erkennt man schon von weitem die Gesellschaften, welche den Rhein befahren. Die Kölner sind ganz schwarz, die Düsseldorfer haben weiß und schwarze Streifen, und die Holländer sind halb schwarz und halb weiß. Die Schleppdampfer sind dagegen kenntlich an ihrem langsamen Fahren, an den dunklen Farben des ganzen Schiffs, an den schwarzen Rauchmassen, worein es beständig gehüllt ist, und an den Schiffen, die es mit sich zieht. Die Einrichtung von Personal-Karten, welche man auf den Rhein-Dampfschiffen eingeführt hat, ist dem Reisenden sehr zu empfehlen. Man nimmt zugleich ein Billet für die Rückfahrt mit, nach jedem beliebigen Ort, und zahlt dafür die Hälfte des Preises. Hierdurch kostet z. B. die Fahrt von Mannheim nach Köln und zurück auf der ersten Klasse (Vorkajüte) nicht mehr als 15fl. 14kr., von Mainz nach Köln und zurück 10fl. und einige Kreuzer.

Unser Dampfer – wir hatten die Ehre mit dem Landsmann „Schiller“ zu fahren – war nicht übermäßig besetzt, überhaupt der Verkehr auf dem Rhein in diesem Jahr gegen alle Erwartung noch nicht sehr zahlreich. Doch war deshalb unser Dampfer nicht leer zu nennen und da das Wetter ziemlich ordentlich war, auch ein Segeltuch als Zelt über das Verdeck gespannt wurde, so fand sich bald dort oben die Gesellschaft ein, wie man sie beständig mit kleinen Variationen auf Rheinfahrten zu sehen das Vergnügen hat. Lange Karten mit dem Lauf des Stroms liegen oben ausgebreitet und wo man bei einer alten Ruine einigermaßen zweifelhaft ist, wird der Kellner zitiert, um die richtige Auskunft zu geben. Handlungs-Reisende behaupten das Rauch-Kabinet, trinken Moselwein und spielen Piquet. Frische junge Ehepaare schauen still lächelnd in die Fluten des Rheins, und obgleich sie vor den Augen der Welt so tun, als beschäftigten sie sich mit den lieblichen Sagen der Ruinen, haben sie doch in Wahrheit viel wichtigeres zu denken und zu besprechen. Der Kondukteur, gewöhnlich ein eleganter junger Mann, schreitet munter auf dem Verdeck hin und her und prägt

seinem Gedächtnis so viel als möglich die Physiognomien der Mitreisenden ein, damit er später einen neuen Passagier behufs Abforderung des Fahrbillets augenblicklich erkenne. Der Kapitän, meist ein untersetzter, sehr stämmiger Mann, wandelt aus dem Rauchzimmer in die Küche, von da in seine Kajüte, sieht hie und da angelegentlich in den Maschinenraum und raucht sehr viel aus seiner langen Pfeife, die er aber in einen Winkel stellt, sobald er das Verdeck betritt.

Durch die unseligen Schnellfahrten ist die Poesie des Fahrens auf dem Dampfer verschwunden. Früher, wo man von Köln nach Mannheim drei Tage unterwegs war, bildete man eine einzige große Familie, deren Haupt der Kapitän und deren ratgebender älterer Bruder oder Freund der Kondukteur war. Damals hatte die kölnische Gesellschaft noch keine Konkurrenz, und der schwarze Schornstein, sowie die rotweiße Fahne „herrschten allein auf den Meeren“. Es kam auf eine Stunde mehr oder weniger nicht an und Kapitän und Kondukteur hatten Lust – zur Kurzweil und zum Vergnügen der Passagiere – allerlei Schnurren aufführen zu lassen. In jener glücklichen Zeit sahen die Schiffsjungen zuweilen sich veranlaßt, einander schwarze Gesichter zu malen und jeder lachte über den andern, den er allein geschwärzt glaubte. Da konnte man den Steuermann ernsthaft an seinem Ruder stehen sehen und eine unsichtbare Hand hatte ihm große papierne Sporen an die Füße geheftet; ja in jener harmlosen Jugendzeit konnte es vorkommen, daß ein Engländer, der am Steuerruder fischen wollte, plötzlich einen getrockneten Hering aus dem Wasser zog, den ihm ein Matrose ungesehen daran geheftet.

Aber das ist alles dahin. Das Boot fährt keuchend und schnaubend seines Weges und peitscht unermüdlich mit großen Schaufelrädern das Wasser den ganzen Tag fort, gleich fleißig, gleich geduldig. Nur hie und da, wo plötzlich angehalten wird, heult es grollend auf und speit zischend weißen Dampf zu beiden Seiten der Räder in die grünen Fluten. Da schwimmen wir nach und nach bei den bekannten Burgen und Städten vorbei. Der Mäuseturm beschäftigt sehr die Phantasie der Reisenden. Dann der neu erbaute Rheinstein, die Pfalz mitten im Rhein, Oberwesel mit seinen zackigen ausgebröckelten Mauern und der schönen Kirchenruine, die man erhaben über dem Städtchen so frei vor Augen hat, die Katz, die Maus, vorher noch die Loreley mit dem Profil Ludwig Philips und dem alten Invaliden auf dem andern Ufer, der mit dem Knall seines Gewehres das Echo in der Felswand und mit den melancholischen Tönen seines Horns die Erinnerungen an frühere, in denen man ebenfalls hier vorbei gefahren.

In Koblenz kamen viele neue Passagiere an Bord, und von nun an vermehrten sich dieselben auf jeder Station, namentlich in Königswinter, wo bei unserer Anfahrt die Ufer schwarz mit Menschen bedeckt erschienen. Hier zog es denn auch in wahrer Prozession auf das Boot. Eine ganze Legion Studenten aus Bonn, die sich einen vergnügten Tag gemacht hatten und in Masse in ihren grellen buntfarbigen Kopfbedeckungen wie ein wandelndes Tulpenfeld aussahen. Sie betraten teils schäkern und lustig, teils ernst und gravitatisch das Boot. Ach, mir war, als seien das dieselben Gesichter, die gleichen Schmarren und Risse darin, dieselben Bärte und Mützen, die gleichen buntfarbigen Bänder und langen Pfeifen, die gleiche Redeweise und selbst die gleichen großen Hunde, die ich vor langen Jahren gesehen und gekannt hatte. Zugleich mit ihnen, oder vielmehr gleich nach ihnen betraten ein paar Dutzend Handwerksgelesen und Lehrlinge das Boot, die gleichfalls am Fuß des Drachenfelsens den Sonntag gefeiert hatten. Sie waren im Ganzen viel lustiger als die Musensöhne, trugen ebenfalls Pfeifen mit langen farbigen Troddeln und während jene auf dem Hinterdeck dicht geschaart standen, gruppierten sich diese auf Kisten und Fässern des Vorderdecks und sangen allerlei bekannte verbotene Lieder, z. B. „Was ist des Deutschen Vaterland?“ In Bonn fluteten diese Gesellschaften wieder vom Verdeck hinweg und das Schiff blieb bis Köln ziemlich leer.

Mit dem Drachenfels hören die malerischen Ufer des Rheins plötzlich auf. Auf der linken Seite begleitet uns der Godesberg in seiner wohlbekannt Form noch eine Zeit lang, bald scheint er bei langen Baumreihen vorbeizuschweben, die hinter ihm liegen, bald wandeln Häuser, Brücken, kleine Wäldchen, Anhöhen mit Getreide bewachsen vor ihm vorbei und bedecken ihn vor unsern Blicken. So schwimmen wir langsam zwischen den flacher werdenden Ufern dahin. Dort links liegt Schloß Brühl, das wir aber nicht sehen. Endlich macht der Rhein vor Köln die letzte Biegung. Der Boynturm wird sichtbar und über der Häusermenge der heiligen Colonia und ihren unzähligen Kirchen ragt massig der Dom hervor, fast in der selben Silhouette wie vor zwanzig Jahren, obgleich in jüngster Zeit so unendlich viel an ihm neu gebaut wurde. Links das riesenhafte Stück des Turms mit dem Wahrzeichen der Stadt, dem Domkranhen, rechts die Masse des Chors und der Raum zwischen beiden ist immer noch nicht ausgefüllt.

Es dunkelt schon, während wir uns Köln nähern. Die Rheinseite, wo wir anlegen, ist mit Menschen bedeckt, die unsere Ankunft erwarten. Von den großen

Gasthöfen dort glänzen Lichter in allen Etagen und die Namen derselben, in ungeheuren Eisenbuchstaben auf den Dächern angebracht, sind eben noch sichtbar. Auf der Rheinbrücke brennen bereits die Gaslichter und bilden eine glänzende Linie von Köln nach Deutz. In letzterer Stadt, vor den großen Hotels zum Marienbildchen, jetzt Belle Vue und Prinz Karl, sind dichtbelaubte Gärten aus welchen Lichterglanz hervorzittert und die vollständigen Klänge der Regimentsmusiken, die dort lustig aufspielen, schallen über den breiten Strom zu uns herüber. Hier fließt der Rhein ruhig, aber auf seinem gewaltigen Rücken trägt er spielend die vielen Dampfboote, die großen Holländerschiffe, den ganzen Mastenwald, bei dem wir jetzt vorbeifahren. Unser Schiff macht einen großen Bogen, um aufwärts an seine Landungsbrücke zu kommen. Der Kapitän steht auf dem Radkasten, der Schiffsjunge, nachdem er sich vorher seine Nase geschneuzt, läutet heftig und anhaltend, die Passagiere rennen in ängstlicher Hast durcheinander; der vermißt eine Hutschachtel, jener einen Nachtsack; hier entsteht ein gelinder Streit wegen Berührung meines Koffers mit den Hühneraugen des Nachbars und dieser Streit wird endlich geschlichtet durch den unsanften Stoß des Bootes ans Ufer, so daß sich alles sanft in die Arme fällt, auch wir Streitenden.

Die Gangborde poltern auf das Schiff, wie Harpyen stürzen sich die Kölner Lastträger auf unser Gepäck, ergreifen Koffer und Kisten, ja den Passagier selbst, wenn er ihnen im Weg steht und schlagen alle Einwendungen, alle Gegenreden mit den Worten nieder: „Ich bin angestellter Lastträger und habe Nr. 24. Wohin soll Ihr Gepäck?“ In den königlichen Hof! Und schon ist er aus dem Schiff hinaus mit der ganzen Bagage. Man kann ihm aber vertrauen, diesem angestellten numerierten Lastträger. Man bezeichne ihm nur genau seine Effekten und sage ihm deutlich den Namen des Hotels, so findet man alles im Flur des Gasthofs wieder. Ich folgte meiner Nr. 24 mitten durch die gaffenden Gesichter am Ufer, die mich beim Schein zweier Gaslaternen anstarrten, als müßte ich der längst Erwartete sein und befand mich bald im Hotel Royal, im Hause des Herrn Dietzmann, einem der komfortabelsten Gasthöfe der ganzen Christenheit. – –

Um von Köln nach London zu gelangen gibt es außer dem Wasserweg über Rotterdam, zwei Routen zu Land: über Oostende oder über Calais. Wer von der Seekrankheit nicht sehr zu leiden hat, tut besser, wenn er über Oostende geht. Man fährt von Köln in etwa zwölf Stunden dahin und ist, wenn man abends um acht Uhr dort anlangt, durch die ewig zitternde Bewegung des Wagens so

gerädert, daß man froh ist, die Eisenbahn zu verlassen und sich auf dem Schiff, wenn auch auf einer harten Bank, ausstrecken zu können. Dagegen dauert die Überfahrt nach Dover ungefähr fünf Stunden. Für manchen eine sehr unangenehme Geschichte. Calais erreicht man mit der Eisenbahn erst in der Früh um zwei Uhr, hat von da aber nur eine Überfahrt von anderthalb bis zwei Stunden. Die Preise auf beiden sind sich so ziemlich gleich. Über Calais kann man von Köln aus den Platz gleich hin und zurück nach und von London nehmen, auf der ersten Klasse glaube ich zu 36 Talern. Über Oostende kann man dagegen nicht für die Rückfahrt bezahlen, weshalb man besser tut, den Platz auf der Eisenbahn und dem Schiff selbst zu nehmen, da man alsdann nicht gezwungen ist, auf einer bestimmten Klasse zu fahren. Doch ist es jedem, der es eben möglich machen kann, anzuraten, auf den belgischen Eisenbahnen und Seeschiffen der ersten Platz zu nehmen

Von Köln fuhren ein Freund und ich, morgens um sieben Uhr, als ökonomische Leute auf der zweiten Klasse. Dieselbe ist im Vergleich zu unseren süddeutschen und den preußischen Staatseisenbahnen sehr gering, dagegen aber, im Verhältnis zu den eben genannten, außerordentlich teuer. Unser Zug war ein sogenannter Schnellzug, ging aber trotzdem nicht viel rascher als der gewöhnliche. Der Rheinischen Eisenbahn erwächst zum guten Glück eine gewaltige Konkurrenz in der Bahn von Düsseldorf nach Aachen, die im Herbst 1852 fertig werden soll.

Das Wetter begünstigte uns heute morgen, die Sonne schien warm und die Wolken, welche hie und da den Himmel bedeckten, machten durch ihren Schatten die einförmige Gegend lebedig. Fruchtfelder und Wiesen standen prächtig, oftmals Strecken soweit das Auge reichte in goldgelber Farbe, eingesäumt mit dem saftigsten Grün. Sausend und klappernd ging es durch den langen Königsdorfer Tunnel bei Düren vorüber nach Eschweiler, wo die gewaltigen Eisenfabriken und Schmelzöfen sind. Hier hat die Gegend ein trauriges, ausgebranntes Ansehen. Im schwarzen Kohlengrund, der von der Eisenbahn anfängt und die Höhen hinan steigt, welche die Aussicht begrenzen, liegen die staubigen Häuser mit den breiten dunklen Dächern. Über ihnen empor ragen riesenhafte geschwärzte Schornsteine, welche dunkle Rauchmassen ausqualmen, während weißer Dampf stoßweise und zischend aus den engen Röhren emporfährt, dort wo die Maschinen keuchen und rasseln. Arbeiter mit geschwärzten Gesichtern, mit glänzenden Augen und weißen Zähnen, wie die Neger, schauen aus den

Türen und Fenstern und scheinen dem Salamandergeschlecht anzugehören. In Rauch und Feuer stand ihre Wiege, in Qualm und Flammen wuchsen sie auf und enden so ihr Leben. Zu ihren Füßen liegt Staub und Asche, über ihren Köpfen steigt Qualm empor, züngeln die Flammen, ihre Gesellschaft bei Tag und bei Nacht. Und immer weiter greift dies Terrain des Feuers um sich, immer weiter entstehen neue Schmelzöfen, Hammer- und Streckwerke. Dort hinten auf den Anhöhen, wo heute noch grüner Wald ist, sieht man schon gelichtete Stellen, erblickt man schon Dampfschornsteine und Rauchwolken und es wird nicht manches Frühjahr mehr anstehen, dann sprießen auch dort keine Gräser und Blumen mehr, sondern es ruht alles, ohne Lebenszeichen, tot unter der erkalteten Asche.

Doch schon pfeift die Lokomotive wieder – vorbei, vorbei! Die Schnelligkeit des Dampfes führt uns bald abermals in freundliche, lachende Gefilde. Waldschatten umfängt uns, frische Wasser murmeln unter uns dahin. Die Wände des Einschnitts, durch den wir fahren, sind bedeckt mit grünen Kräutern, mit heranwachsenden Akazien, mit stacheligem Ginster und seinen gelben Blumen. Doch während der Blick noch hinüberschweift in das Tal neben dem Schienenweg, wo hochstämmige Eichen ihre knorrigen Äste ausstrecken, werden die Baumreihen schon wieder lichter und lichter. Eben erst im tiefen, schattenreichen Einschnitt, fahren wir jetzt auf einem hohen Damm in die Ebene hinaus. Soweit das Auge reicht, wiederum gelbe Fruchtfelder und grüne Wiesen, kleine Buschpartien, aus welchen schlanke Kirchtürme auftauchen, dort ein prächtiges Schloß, hier eine alte Ruine und während wir fast die vor uns liegenden Höhen wieder erreicht haben, kommt quer durch das Feld uns entgegen eine Prozession – ein sogenannter Bittgang um gutes Erntewetter.

Wie lieblich flattern die roten und blauen Kirchenfahnen in dem hohen gelben Korn! Wie glänzt das große goldene Kreuz an der Spitze des Zuges! Wie reizend schlängelt der Zug sich buntfarbig durch das Feld dahin, die Geistlichen in ihren weißen und gestickten Gewändern, die den roten Traghimmel umgeben, unter welchem der alte Priester, unbedeckten Hauptes, mit dem Allerheiligsten geht, voraus die rotgekleideten Chorknaben mit Weihrauchfaß und Klingel und hintennach der lange Zug von Bauern mit ihren Weibern und Kindern, den dunklen Kattunmantel an. Das weiße Tuch, das sie um den Kopf tragen, flattert im Wind und als wir nahe bei ihnen waren, hörten wir, wie es von hundert Lippen murmelte: „Heilige Maria Mutter Gottes bitt' für uns!“ Aber nur einen Augenblick, denn die Lokomotive, die uns dahinreißt, pfeift höhnend dazwischen.

Hinter uns lassen wir das liebliche Bild der Prozession, das uns so lebhaft an die Tage der Kindheit erinnert. Hinter uns bleibt der fromme Glaube und wir stürmen davon, immer weiter durch das Leben. Hinter uns bleibt die lachende Ebene, der Friede, die Ruhe, welche auf den Klängen der Kirchenglocken in unser Herz dringen. Eine finstere Schlucht nimmt uns auf, deren Seitenwände phantastisch verschlungene Wurzeln fassen und manche hohe und mächtige Bäume tragen. Schwärzer wird die Erde ringsherum, Kohlenstaub liegt zwischen den Schienen. Wir rasseln durch einen finsternen Tunnel. Lustiger scheint die Lokomotive zu arbeiten, denn sie nähert sich abermals einem Platz, wo viele ihres Geschlechts zwischen dicken Mauern seufzen und von der schwachen Menschenhand durch den Druck eines kleinen Hebels gezwungen werden, mit gewaltiger Kraft Wasser zu heben und Eisen zu strecken. Dann bleibt auch Stollberg hinter uns und vor uns im Tal liegt Aachen, die alte Kaiserstadt. Der Dom mit seiner grauen Kuppel tritt vor unser Auge, dahinter der sogenannte Loosberg, daneben das Kloster der heiligen Cäcilie, auf den Anhöhen alte Türme durch dicke Stadtmauern verbunden, die dem hügeligen Terrain auf und ab folgen. Wo wir jetzt fahren, in der Nähe der Stadt, war vor nicht langen Jahren noch dichter Wald und da drinnen lagen die alten Schlösser aus der Zeit Karls des Großen: Frankenburg, Schönforst, bekannt durch den Ring der Fastrada. Es waren heimliche, liebliche Plätzchen, diese beiden alten Schlösser mit ihren zerbröckelten Zinnen und efeuumwachsenen Türmen, rings mit Wasser umgeben, die Spielplätze meiner Kindheit. Jetzt fährt die Eisenbahn dicht bei der Frankenburg vorüber. Man hat ihr den grünen Waldschleier von dem altersgrauen Gesicht gezogen und da dieses alsdann zu durchfurcht und zerrissen erschien, hat man an ihr einen unglücklichen Restaurationsversuch gemacht und dadurch die alte liebe Ruine schmählich mißhandelt.

Aachen lassen wir hinter uns mit seinen vielen Kirchen und seinen heißen Quellen. Unser Zug wird von einer stehenden Maschine aufwärts gen Herbestal gezogen und wie wir emporsteigen treten alle Teile der Stadt mit dem benachbarten Burtscheid nochmals vor unser Auge. Dann verlassen wir wieder für eine Zeit lang die Landschaft mit Kornfeldern, Obstbäumen, Wiesen und Gärten und jagen dafür durch eine Waldregion auf einem der interessantesten Eisenbahnwege, die es wohl in der Welt gibt. Kaum haben wir einen Tunnel durchflogen und donnern über eine Brücke, so hören wir schon wieder an den eigentümlich schütternden Schlägen der Maschine, daß wir uns ei-

nem neuen gewölbten Durchgang nähern. Nicht hundert Schritte lang konnte hier die die Bahn geführt werden, ohne Hindernisse zu überwinden. Jetzt fahren wir durch einen hohen Einschnitt, gleich darauf auf einem ebenso hohen Damm, dann wieder über eine Brücke und durch einen Tunnel. Bald wendet sich die Bahn links, bald rechts. Immer näher treten die Berge zusammen, klare Wasser stürzen unter dem Bahndamm daher, sie treiben Mühlen und Fabriken. Bei jeder Biegung durch das enge Tal sehen wir schöne Villen und palastähnliche Gebäude, Wollspinnereien und Tuchfabriken. Auch hier hohe Schornsteine, auch hier Feuer und Dampf.

Auf unserer linken Seite liegt Limburg auf der Höhe. Wir lassen nach einer langweiligen Koffervisitation Vervier hinter uns und rasseln, abermals bald rechts, bald links biegend, durch die Talschlucht dahin, abermals über Brücken und durch Tunnel, bei hohen Felswänden vorbei und über helle rauschende Wasser. Das Auge ist geblendet und verwirrt. Kaum schweift es einen Augenblick in ein liebliches Seitental, so reißt die Maschine auch schon, rasselnd und stöhnend, den Zug durch einen neuen Tunnel und ehe man noch Zeit hat, sich in der Finsternis zurecht zu finden, bricht man schon wieder eilend hervor ans Tageslicht, um wieder nur für Augenblicke die Gegend im Sonnenglanz anschauen zu können. Man ist ordentlich froh, daß man endlich Lüttich erreicht, daß man hinter Ans durch die weiten Ebenen Belgiens fährt, wo man an unendlich ausgedehnten Kornfeldern, an Wiesen ohne Ende Gelegenheit findet, das ermüdete Auge ausruhen zu lassen.

Wenn man aber, wie wir, auf der zweiten Klasse fährt, so ist man dagegen durchaus nicht im Stande, auf diesen belgischen Eisenbahnen auch den ermüdeten Körper einigermaßen wieder herzustellen. Es sind scheußliche Menschenqual-Anstalten, diese belgischen Wagen zweiter Klasse und man begreift in der Tat nicht, wie ein Land wie Belgien, dem der durchreisende Fremde so viel für Unterhaltung seiner Schienenwege zahlt, dafür so undankbar, ja engherzig sein kann, um Leute, denen es gerade nicht konveniert, die teuren Preise der ersten Klasse zu bezahlen, von der Mitte aus lebendig zu rädern. Die Wagen zweiter Klasse hier sind alte rappelige Holzkasten mit kleinen schlechtgepolsterten Kindersitzen, an der Rückenlehne ein zwei Zoll breiter Streifen vermoderten Seegrases, mit abgenutztem Tuch überzogen, das die vermessene Idee hat, ein Polster vorstellen zu wollen. Dabei schließt kein Fenster, die Bahn staubt über alle Begriffe und wenn man ein paar Stunden gefahren ist, so könnte man sich

für ausgewechselt halten, denn mit dunkelfarbigen Kleidern in diesen Marterkasten gestiegen, bemerkt man sich plötzlich in einem hellgrauen Anzug. Leider bin ich keine Großmacht, sonst würde Ich Belgien für diese Menschenquälerei den Krieg erklären oder Ich ließe auf Meinen Eisenbahnen Zweite-Klassewagen nach belgischem Muster mit einem künstlichen Staubapparat bauen und alle durchreisenden Belgier darin fahren, so lange fahren, bis sie feierlich gelobten, zu Hause auf eine andere Einrichtung zu dringen und das würden sie schon nach der ersten Station tun.

Im übrigen ist Belgien gewiß ein sehr schönes und angenehmes Land und namentlich Brüssel eine sehr liebenswürdige Stadt mit sehr schönen Gasthöfen und schattigen Spaziergängen. Man speist im Hôtel de Flandre außerordentlich gut und das fiel mir namentlich in Mecheln ein, wo man ein fürchterlich schlechtes Roastbeef bekam und Kaffee gar nicht vorhanden war. Als wir weiterfahren, brannte die Sonne außerordentlich warm, die Gegend wurde immer flacher, die Wagen fuhren auf den Schienen wie toll hin und her und es staubte immer stärker und dichter. In unserem Wagen saßen sechs geistliche Herren auf einer Bank nebeneinander und alle sechs hielten Gebetbücher so ruhig wie möglich vor ihre Augen. Wenn man sie nur so im eifrigen Gebet begriffen sah, so konnte man glauben, sie büßten dadurch, aber am meisten durch die Fahrt selbst, einiges von ihren Sünden ab. Doch waren sie für Büßende sehr unduldsam und als ich mir eine Zigarre ansteckte, husteten alle Sechs erst leise, dann immer lauter und endlich bemühten sie den Kondukteur, der mir ankündigen mußte, daß das Rauchen – in einem jämmerlich stoßenden rappenden belgischen Zweite-Klassewagen mit Staubapparat – verboten sei.

Die Zeit schlich uns sehr langsam vorüber. Endlich erreichten wir Gent mit seinem großartigen, aber unschönen Bahnhof. Das Dach ist von Eisen und sieht aus wie von Brüsseler Spitze gemacht. Später kamen wir nach Brügge und bemerkten hinter dieser Stadt, daß wir uns dem Meer näherten. Der Boden, bis jetzt schwarz und fruchtbar, wurde sandig und weiß. Lange Reihen kahler Hügel liefen weit ins Land hinein, die Vegetation ward dürrtiger, endlich sahen wir auch Schiffe, aber nicht auf dem Meer, sondern auf einem Kanal, über welchen die Eisenbahn fuhr. Gegen halb neun Uhr kamen wir nach Oostende, müde und matt, bestaubt und hungrig. Sämtliche Hausknechte des deutschen Hofes bemühten sich eine halbe Stunde lang, den belgischen Eisenbahnstaub von uns zu entfernen und eine Schüssel vortrefflicher Seefische sollte uns in den Stand

setzen, den Schrecken der nun folgenden Meerfahrt einigermaßen standhalten zu können.

So eine Seereise ist etwas angenehmes und erfrischendes, so sagen alle Leute, die nicht seekrank werden und ich bin, Gott sei Dank! einer von diesen Glücklichen. Der Freund dagegen, der mit mir die Reise nach London machte, betrachtete mit Grauen die schwankenden Mastspitzen im Hafen und hatte schon am Land eine fürchterliche Ahnung von großem Übelsein, das ihn auf der See befallen würde und von Opfern, die er dem Poseidon bringen müßte. Das Wetter war aber auch nicht sehr günstig. Es hatte den Tag vorher im Kanal ziemlich gestürmt und die See zeigte heute jene trügerische, in der Tiefe bewegte Glätte, welche der Schiffer „Hohe See“ zu nennen pflegt. Gegen zehn Uhr gingen wir an Bord. Der Dampfer lag am sogenannten Dyck im inneren Hafen ruhig vor Anker. Der Himmel versprach eine klare Nacht, ich glaube auch, wir hatten einigen Mondschein. Da das Schiff absegeln sollte, so hofften wir in der Kajüte noch einigen Platz zu finden, täuschten uns aber sehr, denn auf Sofas und Stühlen lagen schon eine Menge Passagiere in trauriger Selbsterkenntnis lang ausgestreckt. Auch die Damen-Kajüte hatte schon ihr Teil, obgleich sich die meisten Passagiere des zarten Geschlechts auf dem Verdeck befanden. Da saßen sie nebeneinander auf Bänken und hatten unterschiedliche Ideen von einer schrecklichen Nacht. Denn der Kapitän und der Steward versicherten auf Befragen: es sei gerade keine hohe See, aber eine Bewegung könnte es doch geben. Dazu machten die Kellner ihre schauerlichen Vorrichtungen, schraubten die Luken in den Kajüten fest zu und richteten eine große Anzahl weißer Waschsüsseln her, um sie nötigenfalls gleich bei der Hand zu haben.

Endlich kam der letzte Bahnzug und brachte noch eine Menge Passagiere für uns mit, die teils zu Wagen, teils zu Fuß eilfertig daher kamen. Da wir tief unter dem Kai lagen, so sahen wir über uns die Silhouetten der Ankommenden, die sich am helleren Nachthimmel scharf abzeichneten. Wagen und Pferde, Männer mit Koffern, Nachtsäcken und Hutschachteln, wie sie sich bemühten einer dem andern vorzukommen und das war äußerst ergötzlich anzusehen. Bald darauf wurde das Kompaßhäuschen erleuchtet. Der Steuermann trat an seinen Platz, der Kapitän ebenfalls, das Schiff wurde vom Ufer losgemacht und wir fuhren dem Ausgang des Hafens zu, der durch zwei Leuchttürme bezeichnet ist.

Es ist bei so einer ersten Seereise, wie wenn jemand anfängt Reiten zu lernen. Solange das Pferd zwischen den Mauern der Reitbahn einen anständigen Schritt

oder einen stillen soliden Trab geht, fühlt man sich ganz behaglich. Aber wie man ins Freie kommt, der Gaul den Kopf in die Höhe nimmt, sich zuerst vorn erhebt, dann hinten, sich schüttelt und wild in die Zügel beißt, so bricht dem jungen Reiter ein gelinder Angstschweiß aus. Gerade so erging es den meisten Mitreisenden in der heutigen Nacht. Solange wir zwischen den Hafendämmen fuhren, entlockte der klare Himmel, das glänzende stille Wasser den Passagieren manchen Ausruf der Freude und des Erstaunens. Aber kaum hatten wir die beiden Leuchttürme passiert, so fing das Schiff an zu courbettieren wie ein unartiges Roß. Jetzt hob es sich vorn empor, neigte sich zuerst auf die linke Seite, dann auf die rechte, tauchte nach einigen Sekunden das Bugspriet fast ins Wasser, um sich hinten hoch empor zu heben. Wir hatten, wie gesagt, hohe See und der Dampfer machte die so bekannte sehr unangenehme schraubenförmige Bewegung. Bei allem Jammer und Elend ist es für den Gesunden wirklich komisch anzusehen, wie sich die Physiognomien der unglücklichen Seereisenden verändern. Bei denen, die sogleich und heftig gepackt werden, bedeckt sich das Gesicht mit einer erschreckenden Blässe. Die Nase wird lang und spitz, die Augen starr und gläsern und das krampfhaft Lächeln eines ohnmächtigen Widerstandes spielt mit den zusammengekniffenen Lippen. Häufig ergeht es so den jungen Helden, die unmäßig gelacht über die ersten der Opfernden, die sich über den Schiffsrand hinübergeben. Jetzt kommt auch ihre Zeit. Das Schiff kapriolt fort und fort, ein trostloser Blick ringsherum zeigt ihnen nichts als Himmel und Wasser – keine Hilfe, keine Rettung. Darum ebenfalls fort an den Schiffsrand!

Das Meer führte sich in der Tat heute Nacht sehr ungezogen auf. Man mußte äußerst breitspurig gehen, um auf den Füßen zu bleiben und den unglücklichen Opfern der Seekrankheit beiderlei Geschlechts ausweichen zu können, die sich einem ohne Ansehen der Person in die Arme warfen und sich beim geringsten Anstoß auf eine unangenehme Art erleichterten. Das Schiff schaukelte hin und her. Von unten herauf ächzte und stöhnte es. Geschäftig liefen die Kellner auf und ab und in der Damen-Kajüte, in welche ich einen schüchternen Blick hinein warf, hätte es grausenhaft ausgesehen, wenn nicht die drei Französinen, die dort halbtot lagen, so gar allerliebste und niedlich gewesen wären und in ihrem traurigen, gänzlich aufgelösten Zustand nicht das innigste Mitleid erregt hätten. Einer von den dreien half ich mit sehr vieler Gefahr aufs Verdeck. Sie hatte eine ältliche Dame bei sich, ihre Mutter glaube ich, welche, wie mir der Steward,

ein Flamänder, am andern Morgen erzählte, ihn mitten in der Nacht um aller Heiligen willen beschworen hatte, sie aussteigen zu lassen.

Es ist sehr angenehm, nicht seekrank zu werden, doch wird ein gesund Gebliebener als ein vollkommen rechtloses Wesen betrachtet und zu allerlei Dienstleistungen aufgefordert, als wenn sich das von selbst verstände. Hat man sich auf dem Deck auf eine Bank gesetzt, so kann man darauf schwören, daß einem gleich darauf ein Kranker wie ein Sack auf den Leib fällt, um einen im wahren Sinn des Wortes wegzudrängen. Hat man in der dunstigen heißen Kajüte einen erbärmlichen Stuhl erbeutet, so kann man darauf schwören, daß ihn der Kellner gleich darauf irgend einem jungen Menschen, der über und über beseekrankheit hereingeschleppt wird, in Anspruch nimmt. Alles das ist im Grunde nicht mehr als billig und man spaziert resigniert auf dem Verdeck auf und ab. Auf einer Bank inmitten desselben sitzen vier erkrankte Damen. Sie haben nicht den Mut aufzustehen, um den Schiffsrand zu erreichen, denn sie fürchten nicht mit Unrecht, von der heftigen Bewegung übereinander geworfen zu werden. Die erste streckte flehentlich ihre Hand nach mir aus, worauf ich sie natürlich an die Brüstung führte und ebenso nach vollbrachtem Geschäft, während welchem sie mich krampfhaft festhielt, nach ihrer Bank zurück. Dann begehrte die zweite den gleichen Liebesdienst von mir, darauf die dritte und endlich die vierte. Während all der Zeit spritzte das Wasser, mehr als notwendig war, über das Verdeck hin. Mein unglücklicher Freund, der in der Nähe des Radkastens lag, befand sich inmitten einer kleinen Überschwemmung, leistete aber trotzdem das Übermögliche. Es waren außer mir nur wenig Passagiere zurechnungsfähig und wenn ich mich so zuweilen an das Kompaßhäuschen stellte, so sah das Schiff gar zu traurig aus. Da lagen sie rings herum über die Brüstung gebeugt und schauten so angelegentlich in das schäumende Wasser, daß man hätte glauben sollen, da unten in der Tiefe passiere etwas ganz außerordentlich Merkwürdiges.

Endlich erbleichten die Sterne am Himmel, so viele nämlich deren sichtbar waren und der junge Tag kam herauf, in eine grauschmutzige Wolkenbluse gehüllt. Vor uns lagen dunstige Nebel, und hie und da erblickte man durch sie einen weißen Streifen – die Küste von Alt-England. Auch Lichter wurden sichtbar, zuerst zwei von den Leuchttürmen, der Eingang in den Hafen von Dover, dann mehrere aus der Stadt selbst. Schiffe mit vielen Segeln flogen bei uns vorbei, still und gespensterhaft in der Morgendämmerung, dunkel und schattengleich wie riesige Seeungeheuer mit ausgespannten Flügeln.

Bald wurde die Bewegung des Schiffes etwas ruhiger. Unsere armen Kranken atmeten freier auf und gegen halb fünf Uhr legte sich das Schiff an eine hohe Mauer außerhalb des Hafens und uns wurde bedeutet, auszusteigen. Alle unsere Effekten mußten hier zurückbleiben, sogar kleine harmlose Nachtsäcke: wir sollten das alles später in dem Mautgebäude wiederfinden. Ich muß hier bemerken, daß, als wir gestern Abend Oostende verließen, der Steward jeden Reisenden ersuchte, ihm seinen Namen deutlich anzugeben. Ich mache jeden darauf aufmerksam, dies pünktlich und gewissenhaft zu tun und sich sobald wie möglich in dieser Liste eintragen zu lassen. Wir erfuhren den Nutzen davon später bei Verabreichung unserer Effekten, wo der, so zuerst eingetragen war, auch zuerst befördert wurde.

Da standen wir denn auf Englands Küste an einem ziemlich trüben Morgen und wandelten dem inneren Hafen zu, auf einem Kai, der zu beiden Seiten mit ungeheuren Quadern bedeckt war. Einige ortskundige Engländer zeigten uns den ziemlich weiten Weg nach dem Mautgebäude, sowie nach einer kleinen Taverne dicht daneben, die den stolzen Namen Grand-Hotel trug. Schüchtern traten wir in den schmalen langen Hausgang desselben, der uns in eine Hinterstube führte, wo wir uns aber aufs Angenehmste überrascht fanden durch einen reichlich und vorzüglich besetzten Frühstückstisch. Da war Kaffee und Tee in großen Kannen, hierzu Tassen wie Suppenschüsseln und Zuckerstücke wie kleine Quadersteine. Auf großen Schüsseln war Brot und Butter, sowie ein unvergeßliches Roastbeef, welchem neben dem gelben vorzüglichen Chesterkäse à Discretion zugesprochen wurde. Die leeren Mägen der Schiffsgesellschaft waren aber nicht allzu sehr diskret und so verschwand das Aufgetragene in unbegreiflicher Geschwindigkeit.

Durch dieses Frühstück vollkommen gestärkt konnten wir uns getrost dem schwierigen Geschäft der Erlangung unserer Effekten hingeben. Und das ist hier keine Kleinigkeit. In dem engen Gang des Mautgebäudes standen wir, unserer fünfzig bis sechzig, dicht zusammen gepreßt und mußten warten, bis nach jener Schiffsliste, die ich vorhin erwähnte, aus einer schmalen Seitentür unsere Namen aufgerufen wurden. Da galt es nun, sich hindurch zu drängen und man mußte seine Ellbogen oft tüchtig mitarbeiten lassen, um ohne Zurücklassung seines Überrocks vorkommen zu können. War man einmal in dem Zimmer, so ging das Durchsuchen der Effekten leichter von statten. Man machte nicht viele Schwierigkeiten und ließ sich nur einen Schilling per Stück bezahlen, um alles

an die Eisenbahn nach London zu transportieren. Auch eine Kopie des Reisepasses mußte man in einem anderen Zimmer nehmen lassen, die aber später nicht abgefordert wurde.

Es war ein Express-Train der uns für 22 Schilling von Dover nach London führte. Nur Wagen erster Klasse waren angehängt und hier bemerkte ich zum erstenmal, daß man sich in einem großen Staat mit ebenso zweckmäßigen als einfachen Einrichtungen befand. Jeder mußte für sich selbst sorgen und nachsehen, daß das Gepäck richtig aufgeladen wurde. Von einem Nachwiegen desselben, von Aufkleben von Nummern war nicht die Rede. Der Bahnzug stand auf den Schienen, ein einziger Beamter dabei, sowie ein Packknecht, der sich erkundigte, wohin man reise. Nach London! Augenblicklich klebt er einen Zettel mit dem gleichen Namen auf den Koffer und schiebt ihn in den Packwagen. Jeder sucht sich seinen Platz im Wagen selbst. Man wird nicht bis zur letzten Minute in einem Wartesaal eingesperrt, man wird nicht von Bahnhofsinspektoren und allen möglichen Beamten beaufsichtigt, es werden keine dreimaligen Zeichen gegeben, die Stunde der Abfahrt ist ja bekannt. Der Reisende steigt in den Wagen und wenn die Uhr schlägt, setzt sich der Zug in Bewegung.

Ich freute mich ungemein, meine Bekanntschaft mit den englischen Eisenbahnen durch die Fahrt auf einen Express-Train zu eröffnen und fand mich in meinen Erwartungen hierüber keineswegs getäuscht. Natürlich ging es aus dem Bahnhof von Dover zwar erst langsam, doch vermehrte sich die Geschwindigkeit schon in den nächsten Minuten auffallend. Die Lokomotive zog scharf an, schwer und hastig keuchend, die Räder drehten sich immer rascher und endlich flogen wir im wahren Sinne des Wortes dahin. Links hatten wir das Meer, rechts anfänglich Festungsmauern, dann weiße Felswände, die sich oft mit gewaltigem Kuppen quer über die Bahn ausstreckten und durch Tunnels durchbrochen waren, zuweilen auch Steingalerien bildend, gegen das Meer zu geöffnet. Doch war die Bewegung so rasch, daß dabei Bogen und Pfeiler ineinander verschwammen und man nichts unterscheiden konnte, als eine Reihe lichter Punkte. Mit unbeschreiblichem Gerrassel fuhr der Zug in diese Tunnels ein und flog nach wenigen Sekunden wieder heulend hinaus.

Endlich verloren wie das Meer aus dem Gesicht, rechts wurde die Gegend ebenfalls flacher und statt der sandigen Meeresufer und der weißen Felsen lachten uns von allen Seiten die frischesten Wiesen im saftigsten Grün, schön eingehäget, entgegen. Bäume, Häuser, Wege, Brücken flogen rechts und links, schein-

bar in engeren und weiteren Kreisen, an uns vorbei. Das Terrain unmittelbar neben der Bahn verschwamm in einem Gemisch von Gebüsch, Gras, Steinen, Blumen und verwandelte sich auf diese Art in einen endlosen vielfarbigen Streifen. Bei den Stationen, wo wir ohne anzuhalten vorüber sausten, ging es nicht anders mit den Häusern, Wirtshausschildern, den Lokomotiven und Wagen, die dort standen, und den Zuschauern die uns so vorüberfliegen sahen. Erschreckt fuhr man hie und da mit dem Kopf zurück, wenn uns ein anderer Zug mit der gleichen Geschwindigkeit begegnete. Das dauerte freilich nur eine Sekunde; aber dröhnender, gellender, knirschender und rasselnder habe ich in meinem ganzen Leben nichts gehört.

Je mehr wir uns London näherten, umso weniger hielt der Zug an und flog durch diese längeren Stationen umso geschwinder. Endlich bemerkte ich, als ich zum Fenster hinaussah, daß der Bahndamm, auf welchem wir fuhren, eine große Kurve nach links machte und zugleich sah ich, daß derselbe, statt wie bisher aus Erde, aus lauter Bogen bestand, ungefähr wie die Lagunenbrücke in Venedig. Dann wurde er auch fast viermal so breit wie bisher, Gleise waren oft acht bis zehn nebeneinander; die uns begegnenden Züge mehrten sich auf eine auffallende Art, oft zwei, drei, vier jagten in kurzen Distanzen bei uns vorbei. Mit uns fuhren wieder andere, die jene kreuzten und unzählige Wagen aller Klassen sah man in langen Reihen dazwischen stehen.

Zu unseren Seiten und vor uns erschienen jetzt Häuser, zuerst einzeln, dann in Gruppen von sechs, acht, alle von gleicher Bauart, mit den gleichen Dächern und Schornsteinen, wahre Häuserfamilien. Diese mehrten sich und wurden immer dichter; zuweilen sah man auch dazwischen ein einzelnes größeres Gebäude oder den langen Schornstein einer Dampfmaschine. Wir hatten London erreicht, ohne von der Riesenstadt mehr zu sehen als ich eben gesagt. Die Gebäude waren fast alle von der gleichen Höhe, und durchgehend von Kohlenstaub und Rauch grau gefärbt. Vor uns lag ein wahres Meer ähnlicher Gebäude mit gleichen Dächern, den gleichen Schornsteinen und je weiter wir fuhren, je mehr tauchten nun noch rechts und links neue Massen derselben auf. Darüber schwebte ein grauer dunstiger Himmel, Nebel, Kohlenstaub oder beides, nur unterbrochen vom ungeheuren Dampfschornsteinen und deren Rauch, welcher von allen in gleicher Richtung schief aufstieg und einen langen dunklen Streifen bildete, bis dieser am Ende lichter werdend, in dem allgemeinen grau verschwand.

Jetzt hatten wir von Dover hierher 88 englische Meilen in zwei Stunden zurückgelegt und gelangten in den Bahnhof. Der Zug hielt, das Gepäck wurde aufs Trottoir hingelegt, wo jeder sich das seinige nach Belieben heraussuchen konnte. Eine lange Reihe Cabs fuhr langsam vorwärts, bis jeder seine Ladung, seinen Passagier nebst Effekten hatte und rasselten dann in die Straßen Londons hinein. Wir fuhren nach Stamford-Street, wohin uns ein Bekannter gewiesen hatte.

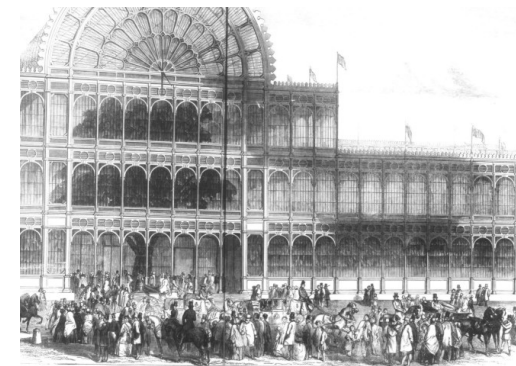
Kapitel 3

Der Kristallpalast

An einem der nächsten Tage nach unserer Ankunft in London eilten wir morgens nach Fleetstreet, um Plätze auf einem Omnibus zu finden, die, wie die Aufschrift in großen Buchstaben besagt, nach der Great-Exhibition fahren. Aber vergeblich war während einer halben Stunde unser Schauen, unser Winken. Alles war besetzt und so schlenderten wir denn langsam durch Fleetstreet, durch den Strand nach Piccadilly, immer dem Menschen- und Wagenstrom nach, der sich dort hinaus ergoß. Obgleich es eine Art Wagestück ist, von Blackfriars-Bridge nach Hyde-Park zu Fuß zu wandeln, unternahmen wir es doch gern, um auf diesem zwei Stunden langen Weg wiederum ein gutes Stück der Riesenstadt zu sehen. Langsamer kamen wir freilich vorwärts, als die unzähligen Cabs und Omnibus, die mit uns des gleichen Weges zogen und am Ende von Piccadilly machten wir uns noch einen kleinen Umweg, um durch den prächtigen Hyde-Park zum Ausstellungsgebäude zu gelangen. Wir wolten uns vom Anblick desselben, wenn es plötzlich vor unsere Augen träte, überraschen lassen. Endlich kamen wir auch in die Nähe, denn schon sahen wir rechts, dem Ende von Green-Park fast gegenüber, die, man kann es nicht leugnen, ziemlich geschmacklose Reiterstatue des Herzog von Wellington. Der alte Herr ist angetan mit einem steifleinenen Mäntelchen, er sitzt auf einem langbeinigen Engländer und hebt den Arm steif und gleichgültig in die Höhe, während der Gaul mit seinem Schweif, vielleicht bedeutungsvoller, das gleiche Manöver vornimmt.

Jetzt hatten wir Hyde-Park erreicht und betraten ihn in wahrer Aufregung. Man fragt sich: ist der Anblick des Ausstellungsgebäudes wirklich ein so großartiger, riesenhafter, daß er den Erwartungen entspricht, die man, angeregt durch Beschreibungen und Abbildungen aller Art, sich davon gemacht hat? Man späht

um sich, während man durch den Park dahin geht, man glaubt, der Kristallpalast müsse plötzlich, gewaltig dem überraschten Auge sichtbar werden. Aber er hat sich hinter den Bäumen versteckt, man muß seine Neugierde noch einen Augenblick zügeln. Dorthin über die gelben Sandwege, über den grünen Rasen ziehen von allen Seiten Besucher in langen Linien, die sich in der Nähe des sogenannten Serpentine-River, eines großen Teichs, zu einem einzigen buntfarbigen Strom vereinigen, der zwischen den mächtigen Bäumen verschwindet, die das Ausstellungsgebäude in nächster Nähe umgeben. Über die Wipfel dieser riesenhaften Ulmen sehen wir es jetzt emporragen, aber nur die Spitze des Daches. Wir sehen über das grüne Laubwerk hinweg hunderte von kleinen Fahnen im Wind flattern, in den Farben aller Nationen, die ihre Schätze dort niedergelegt. Endlich bemerken wir ein Stück des Daches selbst, eine zierliche Filigranarbeit; und wie nun die Sonne einen Augenblick zwischen den Wolken hervortritt, glänzt und funkelt es dort drüben, als seien wir im Märchen an den Ort gelangt, wo sich den gierigen Blicken des Wanderers plötzlich der verheißene Zauberpalast zeigt.



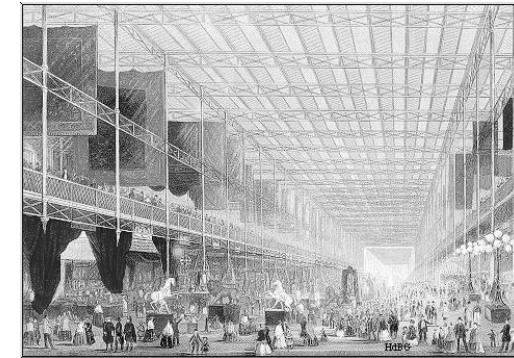
Jetzt fallen auch wir in die allgemeine Flut der Neugierigen. Wir ziehen mit der brausenden Menge unter den Bäumen, die uns noch immer mit ihren knorrigen, trotzigem Leibern die Aussicht verdecken. Endlich mündet der Weg auf einen freien Platz; wir sehen rechts die Flut von Wagen in langen Reihen halten, die mit uns dem selben Ziel zugeeilt. Vor uns breiten sich die Menschenmassen auf einem weiten Rasenplatz aus. Dort stehen unter vereinzelt Bäumen Zel-

te, Buden, zahllose Gruppen von Männern, Weibern und Kindern. Viele Parteien haben sich auf den Boden gelagert und nehmen ein frugales Frühstück ein. Constabler stehen dazwischen, Soldaten aller Arten mit der Dienstmütze ohne Waffen und Grenadiere mit hohen Bärenmützen in den roten, reich mit Gold besetzten Röcken, deren Wachtstube sich in dem weit gespannten Zelt unter einer Gruppe von Bäumen befindet.

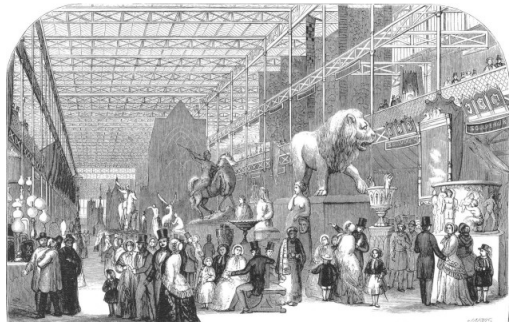
Aber die Menge eilt vorwärts und wir mit ihr, hastig, immer schnelleren Schrittes. Jeder will zuerst das Ziel erreichen, das längst erwartete, das jetzt mit einem Male, aus Eisen und Glas gezaubert, märchenhaft vor unseren Augen steht. Ich wüßte keinen Vergleich mit diesem Anblick; er ist unbeschreiblich groß und schön. Die tausenden von Säulchen und kleinen Bogen, welche das Langschiff bilden, bauen sich in den Etagen oder Terrassen des Hauses neben- und übereinander fort zur schwindelnden Höhe. Überall durchströmt das Licht diesen gewaltigen Körper. Dort, wo die Scheiben durchsichtig geblieben sind, läßt uns eine wirre Masse von Farben aller Art die Schätze ahnen, die der Wunderbau enthält. Wo man dagegen dem Glas mittels eines Überzugs von weißem Zeug ein mattes Ansehen gegeben hat, namentlich auf dem Dach, sehen die tausende von Scheiben zwischen den Eisenteilen von weitem wie eine feine Elfenbeinarbeit aus, von kunstreicher Hand zusammengefügt. Der gierige Blick schweift hinab bis zum Ende des Gebäudes, wo die Bauglieder immer undeutlicher werden und zuletzt alles nur noch aus feinen Strichen zu bestehen scheint, zwischen denen das Glas hie und da hervorblitzt, wenn ein Sonnenstrahl darauf fällt. Und über alles hinaus ragt der weite, glänzende durchsichtige Bogen, der den Transept überspannt, mit seinem halbrunden Giebelfeld, der Kopf dieses Ungeheuers aus Glas und Eisen, der hoch empor gestreckt ist über die gestreckten Glieder des riesenhaften Körpers und aus tausend Glasaugen hinausguckt in die weite Gegend.

Die Tausende, die den Palast umschwärmen, sich in dunklen Massen um die Ein- und Ausgänge lagern, hier in langen Zügen dahinströmen, dort ebenso eilig wieder in freie hinauszwärmen, die mannigfaltigsten Klänge der menschlichen Stimme, die zumal fragt, schreit, befiehlt, bittet, klagt, das Rasseln der Wagen, die sich in endlosen Reihen heranwälzen, das gewaltige Gessumme, das dadurch rings um den Palast entsteht – alles dies läßt das mächtige Glashauss als einen fabelhaften blau und weißen Bienenkorb erscheinen. Und er ist ja in der Tat ein solcher. Haben ihn nicht die kleinen Wesen, deren tausende neben

ihm in kleinen Klumpen zusammenschmelzen, die so zwergartig die kolossalen Eingänge umschwärmen, aufgebaut und darin ihren besten Honig zusammengetragen, alles, was sie mit gierigem Mund aus den Blumen der Kunst und Wissenschaft, der Industrie und des Handels gesogen, jeder so gut er gekonnt, jeder seinen Teil? Jedes Volk hat sich dort seine Zellen gebaut und darin das Schönste und Glänzendste niedergelegt, was es hervorzubringen im Stande war.



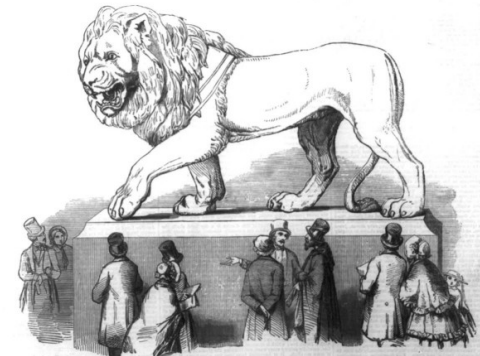
Und wir standen endlich im riesenhaften Gebäude und der Blick schweifte ängstlich umher, nicht wissend, wohin er sich wenden, wo er zuerst anfangen solle, wo zuletzt, was er jetzt betrachten, was nachher. Wir waren durch den östlichen Eingang herein gekommen und hatten vor uns das gewaltige Schiff des Gebäudes – Ja der Anblick ist überwältigend großartig! Er übertrifft alle Beschreibung, alle Erwartung. Aus dünnen schlanken Pfeilern und Bogen aus Eisen bauen sich zur Rechten und Linken die kolossalen Wände leicht und zierlich in die Höhe. Nirgends Mauerwerk, nirgends schwerfälliges Gebälk; wie ein glänzender Stoff spannt sich hoch über unseren Köpfen die strahlende Decke in unbeschreiblich weiter Spannung. Und was wir so rechts und links und über uns in den ungeheuersten Verhältnissen sehen, setzt sich vor uns fort in einer so fabelhaften Länge, daß das Auge sich zu täuschen glaubt und man unwillkürlich meint, dort in der Hälfte des Gebäudes befinde sich ein riesenhaftes Gemälde, das uns eine künstlich gemalte Perspektive zeige.



Da wo wir stehen, sind wir im Stande mit dem Blick der Dachkonstruktion zu folgen. Wir sehen, wie sich das alles so leicht zusammengefügt hat, ein Eisennetz, dessen feine Maschen durch Glas verbunden sind. Eilt aber der Blick vorwärts, so verschwinden uns bald die Linien, die Pfeiler und Bögen bezeichnen. Die ganze Gliederung des Bauwerks sehen wir nur noch in feinen Strichen in graublauem Ton angedeutet bis zur Hälfte des Gebäudes, wo das Querschiff, der Transept, mit seiner helleren Bedachung, – das Langschiff ist mit mattem Glas gedeckt – mit seiner sprühenden Kristallfontaine, seinen riesenhaften grünen Bäumen, seinen fremdländischen Gewächsen, seinen glänzenden Statuen, in einem wahren Meer von Licht schwimmt. Dahinter setzt sich das Langschiff fort, aber undeutlich, grau, nebelhaft. Selbst die reichen Stoffe, die darin hängen, mit ihrem glänzenden Rot, Blau, Grün, Gelb, verschwimmen in einander. Es liegt, vom Eingang aus gesehen, wie ein feiner Duft am Ende des Gebäudes. Es ist einem, als ob die Pracht, die uns hier von allen Seiten umgibt, dort hinten zur Sage, zur Fabel verschwimme; man kann sich nicht denken, daß sich das Gebäude in Wirklichkeit bis an jenes Ende fortsetzt. Das Ohr muß dem Gesicht zur Hilfe kommen, indem es ertaunt die mächtigen Klänge der Kirchenorgel auffaßt, die vom Ende des Gebäudes zitternd und gedämpft zu uns heranschweben.

Und welche Schätze sind in dem weiten Raum aufgestapelt! Man sieht aber nur Farben und Gruppierungen, keine Einzelheiten. Man eilt vorwärts, verwirrt, betäubt, den langen Gang hinauf gegen die Kristallfontaine, gegen das Westende. Man scheint alles zu träumen, was man sieht. Man wandelt wie im Schlaf und hat dabei angenehme, gleichgültige, oft auch schreckliche Gesichte. Gleich

zu Anfang fallen einem zwei buntgemalte, seltsam verzierte Indianergestalten in die Augen, und die tätowierten tückischen Gesichter scheinem nach deinem Haarschopf zu schielen, eine Freude, die ich ihnen verdarb, indem ich sie durch Hutabnehmen grüßte. – In diesem Hauptgang des Langschiffs sind vorzüglich Kunstgegenstände aller Art, und namentlich Statuen aufgestellt, fast alles in den großartigsten Dimensionen, und doch wie klein erscheinend im unendlichen Gebäude! Zierlich, ja unbedeutend stehen die Hoferschen Pferde da, die Kiß'sche Amazone, St. Michael mit dem Drachen, eine riesenhafte Gruppe, ferner Gottfried von Boullion und der kolossale bayerische Löwe von Hallwisch in München, ein prächtiges Bildwerk.



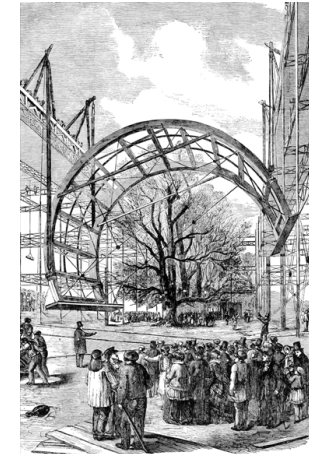
Es ist zu viel, es gehörten Monate dazu, um nur den vornehmsten Gegenständen die notwendigste Aufmerksamkeit zu widmen. Für den breiten Hauptgang allein brauchte es lange Tage des Beschauens, um fertig zu werden mit all' diesen einzelnen Figuren, Reiterstatuen, Gruppen, Fontainen in Marmor, Bronze, Zink, gebrannter Erde, Gips. Es wimmelt von riesenhaften Gebilden, Pferden, Drachen, wilden Tieren, menschlichen Gestalten in allen nur erdenklichen Stellungen, alle möglichen Leidenschaften ausdrückend. Und doch wie ruhig erscheinen diese Bildwerke neben dem Farbenmeer zu beiden Seiten, wo die bunten Dessins der Seidenzeuge, Samte, Teppiche, Baumwollentoffe das Auge blenden, wo tausende von Spiegeln, Tischen, Uhren, Kandelabern in Silber und Gold strahlen, wo überall blank polierte Klingen und Eisenwaren der verschiedensten Art blitzen, wo goldgewirkte Schleier und Schärpen funkeln, hohe

Pyramiden künstlicher Blumen einen ganzen Frühling hinzubern, wo alles das durcheinander flimmert und die Sinne verwirrt! Und nicht bloß der Hauptgang ist zu beiden Seiten auf diese Art ausgeschmückt. Rechts und links bilden die großen Nebenräume die reichsten Bazars für sich, wo man in großen Massen alles beieinander findet, was man vom Hauptgang aus nur in einzelnen Proben sieht.

Zu alledem die tausende von Zuschauern, die in Gruppen hin und her wogen, hier scharenweise einen Gegenstand umziehen, dort sich durcheinander drängen und drücken. Die verschiedenen bunten Trachten, die vielfarbigen Hüte der Damen, die Dienstmütze des Soldaten, der schwarz lackierte Matrosenhut, der türkische Turban, die kleine Mütze des Chinesen mit dem langen Zopf darunter und das alles sprechend und lachend, Freude und Erstaunen ausdrückend, brausend wie ein gewaltiger Bergstrom, das Ohr ebenso betäubend, wie das Auge von der Farbenpracht ringsum geblendet wird. Die gewaltige Menschenmasse ist in immerwährender Bewegung. Das Langschiff hinauf und hinab zieht beständig die Strömung und dazwischen stehen die riesenhaften Bauwerke wie Klippen, an denen die lebendige Flut brandet, sich teilt, vorbei schießt, stehenbleibt sich angehäuft. Lange Reihen der Zuschauer haben sich auf den Bänken niedergelassen, die hie und da angebracht sind und starren mit überraschten Gesichtern in das Gewühl. In die Seitenräume hinein und wieder heraus strömt die Flut und man muß sich mit fortreißen lassen, denn es ist unmöglich gegen diesen Strom zu schwimmen.

So durchzieht man denn im Fluge weite Länderstrecken, betrachtet den Gewerbefleiß der Vereinigten Staaten und befindet sich gleich darauf in Rußland mit seinen gewaltsam erzeugten und darum unschönen Bronzen, Spiegeln und dergleichen künstlichen Blüten fremder Industrie, erfreut sich aber an seinen prächtigen Naturschätzen, die wunderschönen Malachitstücken, zu Türen, Säulen, Vasen verarbeitet. Durch den Zollverein, durch Österreich, Holland, Belgien reißt uns die Flut nach Frankreich, dem prächtigen Frankreich. Wie strahlt und glänzt dies alles! Wie freundlich und graziös zusammengestellt blicken uns hier die seidenen und wollenen Stoffe an, vom feinsten Damenkleid bis zum dicksten Teppich! Wie herrlich die in allen Farben funkelnden Geschmeide, wie geschmackvoll die Bronzen! Alles zierlich, nichts unschön. Italien, Spanien und Portugal durchreisend nähern wir uns der orientalischen Zauberwelt und zugleich dem Transept, um dessen wunderbare Schönheit sich weißlich die

fernöstlichen Länder Ägypten und Türkei, China und Indien mit ihren für uns so seltsamen Erzeugnissen gelagert haben, mit ihren Gewändern und Waffen, die wir schon als Kinder in Bildern angestaunt, von denen jedes Stück für uns ein Gedicht ist, ein Märchen, eine Erzählung, die sich jetzt am Rauschen der Stoffe von Damaskus, beim Glanz der Waffen und Geschmeide von Hindustan vor dem inneren Auge abwickelt.



Was der Transept ist, weiß jeder, auch das er wunderschön sei, hatte ich vielfach gelesen und mir oft erzählen lassen; und doch blieb ich überrascht, bezaubert stehen, als ich aus dem Hauptgang in das ungeheure klare Gewölbe trat, welches sich über ihn hinspannt. Das Auge, ermüdet von dem tausend sich durch kreuzenden Farben, vom Glanz der Metalle und Steine, findet hier den wohlthuendsten Ruhepunkt. Aus der Halle, angefüllt mit den Erzeugnissen aller Nationen, wo schon das flüchtige Beschauen zur Arbeit wird, tritt man in einen Feengarten, wo Palmen rauschen und Brunnen kühlen. Von der Kristallfontäne inmitten des Transepts und Langschiffs, die ihre klaren Wasser hoch empor wirft, wendet man sich am liebsten dem nördlichen Teil dieser ungeheuren Glasgalerie zu. Dort stehen hundertjährige Ulmen, die ihre weiten belaubten Äste ungehindert unter diesem Glasdach ausstrecken. Unter ihnen hat man kleine Gärten angelegt und hier wachsen Bananen und Palmen, auf schlan-

ken Stämmen die zackige Blätterkrone tragend. Neben kleineren Fontänen sieht man auch eine ganze Ausstellung tropischer Gewächse.

Zwischen diesem Laubwerk, diesen springenden Wassern stehen die Statuen der Königin und des Prinzen Albert und das alles ist wieder belebt durch Tausende von Zuschauern, die unter den Bäumen umher wandeln oder sich in großen Gruppen im anstoßenden Erfrischungsraum niedergelassen haben. Dorthin flüchtet sich jeder, der einige Stunden lang studierend oder bloß schauend weite Länderstrecken durchflogen hat. Hier verschwinden fabelhafte Haufen von Backwerk und Sandwiches, hier knallen in einem fort die Pfropfen der Sodawasserflaschen und an den riesenhaften Buffets ist ein Schwarm junger eleganter Frauen beschäftigt, mit löblicher Schnelligkeit die Bedürfnisse der in Massen anstürmenden Hungrigen und Durstigen zu befriedigen. Aber überall geht auch hier alles ohne Störung, ohne Unordnung vor sich. Von polizeilicher Aufsicht keine Spur. Die Konstabler im blauen Rock und runden Hut, die so still und harmlos einherwandeln, tun garnicht, als seien andere Menschen zugegen und scheinen sich aufs emsigste nur mit den Erzeugnissen des Landes zu beschäftigen, wo sie sich gerade befinden.

Die Galerien, die den Transept umgeben und geräumiger zu sein scheinen als die am Langschiff, sind immer mit Tausenden von Zuschauern besetzt, die von amphitheatrisch gebauten Sitzen auf das Gewühl zu ihren Füßen nieder schauen. Und wenn wir hier unten ihnen zum Schauspiel dienen, so gewähren sie ihrerseits uns einen ebenso interessanten Anblick. Die Masse Menschen neben und übereinander dort oben, die alle so unbeweglich herunter schauen, bilden eine ebene farbige Wand, wie an anderen Punkten die Teppiche und Seidenstoffe. Hie und da erscheinen diese Gruppen wie künstlich geordnet und sind dann von sehr malerische Wirkung. Ja wenn man dann weiter weg in den Mittelgang zurücktritt, glaubt man, dort oben seien riesenhafte Bilder aufgehängt oder Gobelins mit lebensgroßen künstlich gewirkten Figuren.

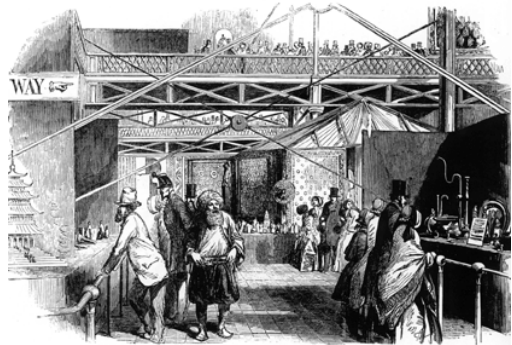
Da wir nun einmal bei den Galerien sind, wollen wir eine der Treppen hinaufsteigen, die zu denselben führen, nicht um die Ausstellungsgegenstände zu betrachten, die sie oben ebenfalls massenhaft zu sehen sind, sondern um einige Augenblicke auf den vielfarbigen Menschenstrom nieder zu blicken, der sich nun zu unseren Füßen durch das ganze Gebäude bewegt, durch alle Gänge durch flutet, ein unbeschreiblicher Anblick, aber in der Tat großartig. So vielgestaltig sind die Gruppen, so beständig wechselnd, oft so gleichfarbig – wenigstens aus

der Entfernung – mit den Erzeugnissen, vor welchen sie stehen, daß man oft glauben könnte, da unten, wo vor wenigen Sekunden der dichtgedrängte Haufen stand, werde auf einmal ein ganzes Warenmagazin lebendig und folge dem allgemeinen Strom. Dort wimmelt alles durcheinander und man ist einen Augenblick ungewiß, ob man ausgestellte Kleider, Schals und Hüte sieht oder von ihren Eigentümern getragene. Unmittelbar zu unseren Füßen fließt der Strom ruhiger dahin, da er Raum hat in den Nord- und Südtransept, nach dem Ost- und Westende sich auszubreiten.

Übersättigt vom Anblick der tausend und abertausend Stoffe aller Art, der Werkzeuge und Gerätschaften zum Arbeiten oder zum Komfort des täglichen Lebens flüchtet man sich gern in die stillen Räume des Orients, um beim Anblick der fremden doch so wohlbekanntten Schätze die hier aufgehäuft sind, sich der Träumerei zu überlassen. Besonders war Indien im Gewühl des Kristallpalastes das Land meiner Erholung. Indien, in den ältesten Zeiten die Wiege der Kultur, der Industrie, hat uns auch jetzt gezeigt, daß es im Verhältnis seiner Bildungsstufe in seinen Erzeugnissen nicht hinter uns zurückgeblieben ist. Außer ihren prächtigen Stoffen, außer den kostbar eingelegten und zierlich gearbeiteten Waffen und Geschirren für Pferde und Elefanten haben die Indianer in kleinen, drei bis vier Zoll hohen Figuren ein treues lebendiges Bild indischen Lebens gegeben.

Man sieht Künstler und Handwerker in voller Arbeit, sie bebauen das Feld mit seltsamen Ackergerätschaften, sie mahlen das Korn in eigentümlichen Mühlen, sie gehen spazieren unter großen Sonnenschirmen, sie lassen sich tragen von schwarzen Sklaven auf schwellenden rotsamtenen, mit Gold gestickten Kissen, sie schwingen sich zu Pferd auf den mit Perlen besetzten Sattel, stehen in den schweren reich verzierten Steigbügeln mit scharfem Speer und dem langen vergoldeten Gewehr, die Tiger und Löwen zu erlegen oder lagern auf dem Rücken des Elefanten, um unter dem mit Gold und Perlen überladenen Baldachin durch die wasserleeren, sonnenverbrannten Ebenen zu ziehen. Und vieles, was wir hier in zierlicher Abbildung sehen sehen, befindet sich daneben in wirklicher Größe: das einfache Gewand der ärmeren Klasse, das reiche, seidene, in Farben und Metallen glänzende des Reichen, der weiße Mousselinanzug der Bajadere, der sich in tausend Falten um den schlanken Körper legt, neben dem reichen Kostüm des indischen Kriegers, bestehend aus dem feinsten Kettenhemd, der dunklen Stahlhaube mit Reiherbusch aus den Federn des seltenen

schwarzen und grauen Reihers, dazu der breite Dolch, Schwert, Schild und Lanze. Daneben Pferdegeschirre und Elefantenausrüstungen aus Samt, bestickt mit Perlen Gold und Edelsteinen.



Es ist eine wahre Märchenwelt, diese indischen und türkischen Abteilungen, ein Schauplatz der Geschichten aus Tausend und einer Nacht. Hier könnten sich zahllose Sultaninnen kostümieren nebst einer ganzen Schar von Dienern und Dienerinnen und der Anzug würde nicht zurückbleiben hinter der phantastischen Malerei des orientalischen Erzählers. Nachts, wenn das gewaltige Glashaus totenstill daliegt, sollen sie seltsam rauschen, flüstern und klirren, die Seidenstoffe, die schweren Stickereien, die alten Waffen. Und dann ziehen sie wohl hinaus, um der Franken närrische Kostüme zu betrachten. Da mag sich der faltige Turban nicht wenig verwundern über den steifen schwarzen Hut und wenn der reiche Kaftan irgend eines türkischen Großen eine Nase hätte, würde er sie unfehlbar zudrücken oder sich mit Abscheu abwenden, wenn er vor einem Macintoshlager vorbei schwebte. Aber die Engländer sind ein praktisches Volk und da sie dergleichen Spuk nicht leiden können, so haben sie nicht fern von den morgenländischen Abteilungen die kolossale Reiterstatue Gottfried von Boullions aufgestellt, der im Begriff ist, sein Schwert zu ziehen. Dieser versieht dann nächtlicher Weile den Dienst der abwesenden Constabler. Und auch er soll zuweilen in der Mitternacht sein weißes Haupt herumdrehen und ein marmornes Räusperrn hören lassen, worauf es eingedenk der vergangenen Zeit ganz still wird im Orient, die Waffen nur noch verstohlen funkeln und leise klirren,

die Seidengewänder furchtsam rauschen und die weißen Kleider sich nur noch langsam herum drehen.

Man sieht an gewissen Punkten der Ausstellung vor gewissen Gegenständen zu allen Tageszeiten Neugierige in großen Scharen zusammengedrängt. So sind namentlich die beiden Indianergestalten am Eingang, deren ich schon oben erwähnte, die Lust und der Schrecken der gesamten Jugend und der Damen aus unteren Ständen. Auch Matrosen sieht man häufig dort, die ihren Freunden und dem Umstehenden allerlei Entsetzliches erzählen von jenen abscheulichen Menschenfressern und ihrer schrecklichen Manier den Leuten das Fell über die Ohren zu ziehen. Ferner sind die ausgestopften Tiere von Plouquet aus Stuttgart so umlagert, daß man selten zu ihnen gelangen kann und wenn die Stimme des Volkes die Stimme der Preisrichter wäre, so müßte Plouquet für seine Tierkarikaturen, namentlich für seine Nachbildung des Kaulbachschen Reinecke, einen ersten Preis bekommen. In den Zimmern, wo Leistler aus Wien seine prächtigen, nur zu reich verzierten Möbel aufgestellt hat, ist es auch nie leer. Man kann aber auch nichts reicheres in Holzschnitzerei sehen, wie sie hier an jedem Stück verschwendet ist. Nur zu viel, viel zuviel und ich wäre wirklich begierig, das Gebäude mit seinen Treppen, vor Plätzen, Fenstern und Türen zu sehen, in dem dieses Ameublement passend aufgestellt werden könnte.

Zum Koh-i-nur in seinem vergoldeten Käfig gelang es mir nur ein einziges Mal durchzudringen. Die Damen aller Klassen sind zu begierig, dieses seltene Stück des kostbaren Steins, den sie so sehr lieben in der Nähe zu betrachten. Der große Diamant steht auf drei goldenen Füßen auf einem Untersatz aus Gußeisen und in einem doppelten Gittergehäuse. Man sagt, er werde nächtlicher Weile, um ihn vollkommen sicherzustellen, durch eine Maschinerie in jenes eiserne Gehäuse versenkt und eingeschlossen und diese Maschinerie sei so kunstreich eingerichtet, daß sich der Koh-i-nur bei unbefugten Berühren des unteren Gitters plötzlich in seine inneren Gemächer zurückziehe und unsichtbar werde. Schon diese Sage hält vielleicht manchen Vorwitzigen vom Versuch ab, den Berg des Lichtes zu berühren.

An der Nordseite, westlich vom Transept, befindet sich die Ausstellung von Equipagen aller Art und dieser Teil des Kristallpalasts ist von den Wißbegierigen der eleganten Welt stark besucht. Hier stehen Wagen aller Art und von allen Größen, zwei- und vierrädrig, bedeckt und unbedeckt, vom kleinsten Gefährt, um sich auf den weichen Sandwegen eines Parks selbst zu fahren, bis zum

schweren Reisewagen. Alle Gattungen von Fuhrwerken, alle erdenkliche Formen sind hier vertreten. Man sieht auch einen viersitzigen Wagen, bestimmt, schwer Erkrankte zu transportieren. Eine Dame, freilich nur eine Wachsfigur, liegt in demselben auf dem in doppelten Federn hängenden Sitz und um diese ist das Gedränge der Neugierigen immer sehr groß.



Einer der interessantesten Punkte der Ausstellung, der Maschinenraum, wird mit der Wagenausstellung durch den Stand der Lokomotiven verbunden. Flüchtig eilt man zwischen diesen durch, die für den Sachverständigen von höchstem Interesse, für den gewöhnlichen Zuschauer aber Rätsel sind, zu deren Lösung er nicht Zeit und Weile hat. Höchstens bleibt man einen Augenblick vor kleineren Dampfwagen stehen, die für gewöhnliche Straßen gebaut scheinen. Doch weiß ich nicht, ob man in England nach so vielen verunglückten Versuchen der Art noch Lust haben wird, neue anzustellen. Der Maschinenraum dagegen ist von morgens bis nachmittags gedrängt voll. Er ist aber auch mit seinen arbeitenden Maschinen im Gegensatz zu der übrigen unbewegten Ausstellung ein gar unterhaltender Ort, abgesehen von der Belehrung. Was man sonst mühsam in vielen Fabrikstädten zusammensuchen müßte, findet man hier beieinander. Da stehen sie dichtgedrängt, die blank geputzten zierlichen Bauwerke mit ihren gewaltigen Hebeln und Rädern und von einem einzigen riesenhaften Dampfkessel gespeist, heben sich die Stangen in zahllosen Zylindern, drehen sich die Räder, seufzen die Pumpen, stoßen die Prägmaschinen. Die Behandlung der Baumwolle wird den Neugierigen gezeigt von der Spinnmaschine an, auf die der Rohstoff gebracht wird, bis dahin, wo er zum feinsten Faden gedreht, auf die mechanischen Webstühle kommt, die vor dem erstaunten Auge den fertigen Stoff zusammenschlagen. Hier surren tausende von Spindeln, die Fäden der Kette heben

sich gleichförmiger und geschwinder, als es die Menschenhand vermag und das Gewebe rollt sich vor unseren Blicken wie durch Zauberei auf. Nebenan sehen wir eine Prägmaschine, die mit einem einzigen Schlag Gedenkmünzen hervorbringt. Dort arbeitet eine gewaltige Pumpe, welche mit pfeilschneller Umdrehung ihrer Räder eine unglaubliche Wassermenge in einem schmalen Behälter bis zur Decke hebt, wo dieselbe auf der anderen Seite als breiter Wasserfall wieder herabstürzt, angestaunt von sämtlichen Umstehenden. Weiterhin schafft eine Sodawassermaschine und bereitet das bei den Engländern so beliebte und so stark gebrauchte Getränk.