

Uebersicht. Die Verkehrsbahnen des Donauraiches. (Schluß.) — April-Ausstellung des österreichischen Kunstvereins II. — Aus Irland. I. Rath Dublin. — Anecdoten aus dem Leben deutscher Dichter. Ein Gespräch mit Chamisso. (Schluß.) Literatur.

Die Verkehrsbahnen des Donauraiches.

Von Bernhard Gella.
(Schluß.)

Wir kehren zurück in das ungarische Hauptbassin. Die Abzweigungen der Hauptbahnen von Szeged nach Debreczin und bis Großwardein sind bereits ihrer Vollenendung nahe. Die erstere wird man jedenfalls als Nemeti - Szathmar weiterführen, und von da vielleicht sie wieder theilweis im Szamosthale an zukunftsreichem Bergbau vorüber, bis Dees, und im oberen Theilthale über Szeged bis Borsja am Bise, als dem am bequemsten zu erreichenden Punkt der metall- und salzreichen Marmarose. Von Borsja ist dann eine gute Straße über den nicht hohen Paß (an den Quellen der Bise, etwa 4000 Fuß) zur oberen Bistritz und bis hinaus nach Jankovani zur Verbindung mit der Hauptstraße der Bukowina, dringendes Bedürfnis. Sie schließt unermeßliche Wälder auf, die zum Theil noch ganz unbenuzte Urwälder sind, und verbindet diese auf beiden Seiten mit sehr hoffnungsgereichen Gold-, Silber-, Kupfer- und Eisenerzlagern. Dieser noch nicht fahrbare Weg wird schon jetzt jährlich von etwa 20,000 Sammlern überschritten, um die getreidearme Marmarose aus den östlich angrenzenden Ländern mit Nahrung zu versorgen, und auch die Ausfuhr auf einen Krieg an den Nordseegüssen des Kaiserthums haben das dringende Bedürfnis nach einer neuen Verbindungsstraße in dieser Richtung außer fühlbar gemacht.

Die Eisenbahn von Szeged nach Großwardein beabsichtigt man bis Klausenburg fortzuführen; daß ist aber nicht ihr natürlicher Endpunkt, diesen findet sie erst bei Feistritz. Ihre Anlage von Klausenburg bis dahin heißt auf gar keine Schwierigkeiten, und sie wird dann die Urwälder, Eisen- und Kupfererzlagern der südlichen Bukowina und Nord-Siebenbürgens dem Hauptlandverkehr um mehrere Tage näher rücken. Selbst Bausteine und Eisenbahnmaterialien auf diesem Eisenwege in großer Menge nach den feinsten Pflaster herabzuführen, um hier weitere Wohnplätze und bester Gegenstände nach allen Richtungen hin anlegen zu können. Bei Dees, als einem wichtigen Knotenpunkt, würde diese Bahn mit der von Nemeti - Szathmar zusammenstoßen.

Die Holz- und metallreiche südliche Bukowina kann noch einen Absatzweg finden, der bis jetzt nur dürftig benutzt wird, dadurch, daß man den Flußweg der goldenen Bistritz, namentlich bei Gelba, an der Grenze der Moldau durch einen leicht ausführbaren Durchstich seiner Gefahren größtentheils beraubt. Schon jetzt gehen von hier, aber gegen mancherlei Hindernisse ankämpfend, Schiffbauholz über den Gereth und die Donau nach dem Schwarzen Meere hinab. Würde der Wasserweg angemessen regulirt, so könnten auf größeren Flüssen auch Eisen und Kupfer dahin befördert werden.

Die drei Hauptbäse des romanischen Regiments der Keta, der Tames und der Nera und die weithin daran grenzenden Gebirge sind durch ihren großen, zum Theil noch schlummernden Metallreichtum bei Ausbildung des Verkehrs sehr zu beachten. Zieht eine Hauptbahn längs dem Donaufluß selbst, oder wird die Schiffbarkeit des Stromes hinreichend erhöht, so wird ihre gute Verbindung mit diesen Hauptwegen sehr leicht hergestellt sein.

Für das innere Donaugebiet dürfte die Ausführung der angegebenen Verkehrsbahnen vorläufig genügen. Es bleibt mir aber noch übrig, einige Bemerkungen über die außerhalb desselben liegenden Länder des Kaiserthums und deren Verbindung hinzuzufügen.

Ueber die lange Kette der Hauptparaden führen bis jetzt, soviel ich weiß, nur zwei gut fahrbare Pässe. Der bequeme als Hauptpasse durch die Bukowina, ein zweiter von den oberen Theilgebirgen über Gries, Ostia und Jaslo nach Larnow. Das ist allerdings wenig, aber das Verkehrsbedürfnis ist einerseits wohl nicht sehr lebhaft, während andererseits die Schwierigkeiten groß sind. Das Riesengebirge und die Subeten treten nirgend dem großen Verkehr störend entgegen, er hat einen bequemen Weg zwischen ihnen und den Karpaten gefunden. Von Jitran in Sachsen wird über das industrireiche Riesengebirge eine Verbindung mit der Prag-Wiener Bahn bereits ausgeführt. Sie schließt das nordöstliche Böhmen hinreichend auf. Ebenso ist der Plan zu einer Eisenbahn von Aussig über Teplitz nach Karlsbad, und

nach Böhmen über Eger bis Hof längst entworfen. Die reichen Braunkohlen-Ablagerungen Nordböhmens werden dadurch sehr passend mit der Elbe in Verbindung gebracht. Von Prag aus ist die Vollenendung und Umwandlung der Sudweis-Kingz Werdbahn in eine Dampfbahn sehr wünschenswerth. Mit ihr werden sich einige der weithöchsten Steinlohlen-Ablagerungen leicht durch Zweigbahnen verbinden lassen, die dann zugleich den Erdbenbüschen von Prag und Ries sich nähern. Das Erzgebirge ist vielfach bereits von guten Straßen überschritten, in viel geringerem Grade das Böhmerwaldgebirge, dessen Holzreichtum vielleicht besser aufgeschlossen werden könnte.

Die hohe Kette der Alpen, die vor 80 Jahren überhaupt nur an sehr wenigen Stellen für Wagen zugänglich war, ist jetzt allein auf deutschem Gebiet von einer Eisenbahn und von vier bis fünf bequemen Straßen überschritten. Die letzteren sind zudem auch noch in ein Hauptstättchen eingebrungen. Die fahrbaren Uebergangspässe der deutschen Alpen sind folgende. Der Summierung zwischen Wien und Triest, 3000 Fuß hoch; die beiden Straßen, welche von King über Steyer und von Salzburg oder Ischl über Nottemann die Hauptstelle überschreiten, die Leden zusammen treffen und bei Brund die Eisenbahn erreichen, der Radstädter Tauernpass 4900 Fuß hoch, die Straße von Innsbruck über den Brenner nach Vogen 4350 Fuß hoch, die Straße über den Paß von Hintermühl nach Vogen 4570 Fuß hoch, und endlich der höchste Alpenpaß, welcher den von Hintermühl über das 5600 Fuß hohe Norwiler Joch direct mit dem Comersee verbindet. In der Hauptstraße reducirt sich die Zahl deutscher Alpenübergänge freilich durch die eigenthümliche Verbindung derselben am Südbahngang auf zwei, einen über Prag und einen über Vogen, da das Norwiler Joch für Großverkehr kaum noch zu rechnen ist. Dadurch wird gerade die Lage jener beiden Alpenpässe so wichtig, dadurch wird aber zugleich eine Eisenbahn-Verbindung durch die beiden von Innsbruck ausgehenden Längsthäler der Traun und der Rienz um so dringender empfohlen. Sie ergänzt zugleich die durch das Meer unterbrochene Parallellbahn zwischen Triest und Venedig. Die Anlage weiterer Eisenbahnen im Gebiet der Alpen, könnten füglich angesetzt bleiben, bis sich ihr Bedürfnis noch fühlbarer herausstellt, oder bis die Technik neuen Hilfsmittel zur Ueberwindung so großer Schwierigkeiten variiert. Es ist nicht zu vergessen, daß eine schweizerische Nordbahn längs den höchsten Alpenpässen so bald Concurrenz machen würde. Selbst die Schwierigkeiten der Summierungsbahn fallen bekanntlich über Oedenburg umgangen werden können, dann würde aber die heimische Eisenindustrie nicht in zweckmäßiger Weise aufgeschlossen werden sein.

Ich brauche wohl kaum nochmals hervorzuheben, daß solche Betrachtungen auf zum Theil nur flüchtigen Reisebeobachtungen und dem Studium geologischer Karten beruhend, nichts weiter beabsichtigen können, als eine Anregung zu weiterer Untersuchung. Eine solche aber scheint mir um so dringender geboten, da die Grösstigkeit der Verkehrsmittel unseres Jahrhunderts die Entwurfung und vielseitige Besprechung allgemeiner, große Ländergebiete umfassender Pläne dringend gebietet. Solche Entwürfe ganzer Bahnnetze dürfen sich nicht bloß und ausschließlich durch das augenblickliche locale Bedürfnis leiten lassen, sie müssen umfomehr eine weitere Traghaft beanspruchen, als nicht abgelehnt werden kann, daß zwar verriessend der Verkehr seine Bahnen bestimmt, aber doch auch umgekehrt die Bahnen einen großen Einfluß auf die Entwicklung des Verkehrs haben.

Aus einem Aufsatze in Ginzanos Zeitschrift des Berg- und Hüttenwesens, ersehe ich ferner, lange nach Abendung meines Aufsatze, daß die österreichische Regierung im wohlwollenden Interesse des Staates bereits einen Plan für das Eisenbahnetz der Zukunft entworfen und deren Bau gleichsam freigegeben, d. h. möglichst der Privatunternehmung überlassen hat. Sollte ich diesen Plan früher gekannt, so würde er auf meine Betrachtungen jedenfalls einen Einfluß geübt, dadurch aber vielleicht meine Unbefangenheit geübt haben.

Gewisse Hauptzüge stimmen in beiden Plänen gut überein; manche Abweichungen mögen jedoch bedingt sein, daß die Regierung den bestehenden Verkehr und dessen Bedürfnisse natürlich besser kennt als ich, während ich mich fast nur durch den äußeren und inneren Vordruck im Osten leiten ließ. Gestatten Sie mir indessen, insolge dieser Kenntnisnahme einige flüchtige und abgerissene nachträgliche Bemerkungen.

[Nachtrag zu den Verkehrsbahnen des Donauraiches.]

Wenn die projectirte Bahn von Innsbruck über den Brenner nach Vogen nicht allzu schwer ausführbar, d. h. wenn ihre Anlagekosten zu dem zu erwartenden Nutzen in gerechtem Verhältnis stehen, so ist diese Linie

natürlich eine treffliche Vervollständigung des Reges, sie macht eine schwer-
gerisch-italienische Alpenbahn fast unnöthig und steigert den Werth des
Bogens außerordentlich. In dem Plane der Begleitung vermisse ich dagegen
die Bahnlinie durch das obere Danuthal über Juntisch nach Reges. Ge-
rade diese scheint mir sehr beachtenswerth und höfungsreich. Sie schließt
die Alpensteige im großartigen Maßstabe auf, fast in der Gasse ihrer
Künge, und stellt den kürzesten Weg zwischen Mailand und Ungarn her,
umsonst, wenn die gewiss sehr zweckmäßige Linie von Groß-Raniska
nach Ofen gebaut wird. Sie kann nur theilweise ersetzt werden durch die
wahrlich nicht schwerere Linie von Villach nach Treviso.

Ganz neu war mir der Plan einer Bahn von Pilsen über den Böh-
merwald nach Amberg und Nürnberg. Ich habe nicht geglaubt, daß auf
diesem Wege ein großer Verkehr besteht oder zu erwarten ist. Für den
Böhmerwald könnte die Ausfuhr freilich nur sehr wohlthätig sein.
Pilsen scheint übrigens wie Groß-Raniska in Ungarn zu einem wahren
Knotenpunkt auszuwachsen zu sein, das hat viel für sich wegen der benach-
barten Regels- und Erzgrubenstätten.

Unklar ist mir geblieben, ob unter der Verbindung von Raasdau mit
Gallizien eine Eisenbahn oder nur eine gute Straße quer durch die Karpa-
then gemeint ist, mir schien letztere vor der Hand genügend. Vermißt habe
ich in Ungarn den Zweig nach der Maroscher und den andern von De-
brezsin im Szamosdthale hinaus bis Vistritz. Beide scheinen mir wichtig für
das wald- und metallreiche Grenzland der Rutenowa, zugleich aber auch
aus allgemeinen strategischen Gründen, da die fast stets in der Nähe
der offenen Landesgrenze verlaufende Hauptbahn Galliziens feindlichen
Angriffen sehr ausgesetzt ist und desshalb wohl einer Reiserellinie bedarf.

April-Ausstellung des österreichischen Kunstvereins.

II.

I. Sp. Die Himmelfahrt der heiligen Maria, Altbild für
Alt-Deese in Ungarn, gemalt von Moriz Thann in Wien, müssen wir
umgekehrt seiner auffallenden Mängel doch für das glückliche unter
jenen drei ausgestellten Gemälden bezeichnen, welche Gegenstände der
heiligen Geschichte sich zum Vorwurf genommen haben. Das wunderbare
Geschehnis, wie es hier behandelt, springt übergenß in die Augen.
Die Jünger, welche denselben anwohnen, sind mit dramatischer Leben-
digkeit gruppiert, in ihren Köpfen und Bewegungen mannigfaltig charak-
terisirt, und wenn dem Einzelnen somit sein volles Recht widerfahren, so
schließt es sich doch in der Einheit des Geschehnisses zu einem harmonischen
Ganzen zusammen. Es läßt sich nicht vermeiden, daß bei einem Ge-
genstande, welcher wir der in Rede stehende seit Jahrhunderten so vielfache
Behandlung erfahren, das Verdienst der Ursprünglichkeit und Neuheit
nicht leicht zu erringen war. Dem Künstler, welcher an einen solchen aus-
gezeichneten Vorwurf herantritt, schwärmen Bewußt oder unbewußt die man-
nigfaltigsten Ausführungen desselben so lebhaft in der Phantasie, daß
seine Hand auch wider Willen lauter schon längst bekannte Dinge auf die
Leinwand bringt. So auch hier; bei dem Gemälde von Moriz Thann wird
der sinnige Beschauer, wenn er anders weiß, wo Verfall den Muth heilt,
nach Neuheit der Gehalten und Motive sehr wenig, er wird im Gegen-
theil nur fragen, wie der Künstler das künstlerisch Ueberlieferte und bereits
typisch Gewordene aufs Neue benutzt habe. Das ist nun, wie schon bemerkt,
in nicht unangenehmer Weise geschehen, und so wollen wir nur noch einige
Einzelheiten der rechnerischen Behandlung in kurzen berühren. Die Zeich-
nung scheint in den Köpfen ihre Kraft, Energie und Geretheit erstöpfen
zu haben, da die Behandlung der Leiber und Gewänder dagegen be-
deutend zurücksteht. Die Gewänder sind größtentheils von heiliger Stief-
heit, ohne lebendigen Zug auf die Gestalt; die Falten unbestimmt, ohne
Plastizität, ohne Fluß. Tüchtiges Studium der Natur scheint hier zu
fehlen, ein Arbeiten nach unbekannten Erinnerungen und oberflächlichen
Anschauungen vorzuwalten. Die Farbe, im Ganzen frisch und kräftig, artet
zumeilen ins Ueberflüssige, Ordre, Schreibende aus; sie verräth den un-
mittelbaren Einfluß der Malischen Schule, und was davon dem Künstler
selbst zuschreiben, ist schwer zu sagen, da es in der gewaltsamen künst-
lichen Natur Wahls liegt, die Eigenwilligkeiten junger Talente, solange
diese von dem Meister unmittelbar beeinflußt werden, vollständig unter
das Joch seiner eigenen Art und Weise zu bringen. Die ganz individuellen
Eigenheiten Wahls werden in seiner Schule als unschätzbare Richtschnur
und allgemeingültige Regeln aufgestellt, so daß uns in den Nachahmungen
und Ueberhebungen der Schüler das beste Mittel geboten ist, der Mängel
des Meisters inne zu werden.

Das Gemälde Thanns, an welchem wir Manches zu tabeln fanden,
gewinnt ganz bedeutend, wenn wir es mit zwei andern Gemälden, die
gleichfalls ausgestellt sind, vergleichend zusammenhalten. Wir gehen
ihm eine größere Wirkung als Altbild im selben Maße zu, als wir an der

ähnlichen Wirkung der beiden andern verzeihen. Die heilige Familie,
umgeben von den Engeln Michael, Gabriel und Raphael, von Ludwig
Sillarduzzi in Wien, gehört ganz zu jener Classe von Gemälden, welchen
zu einem Kunstwerk geradezu Alles fehlt. Es ist eine Wahrheit und Energie
der Zeichnung, ohne Schmuck und Kraft des Colorits, ohne eigene Ein-
führung, fast daselbe, nur gemildert, läßt sich von einem Gemälde von
Franz Schramm aus Wien sagen, der gegenwärtig in Rom lebt — eine
Einschüchternung Marias, für die Kirche in Auerbach bei Bamberg als
Altbild bestimmt. Schramm ist aus dem Lager der Naturalisten in die
Jahre der Nazarener übergegangen, bei welcher Fabrikationsweise zu
bestimmen sich wird, ob die Eingen weniger verloren, oder die Schwärze
gewonnen haben. Wie aber ein auch nur mittelmäßiger Künstler unter
dem milden Himmel Italiens und im Verkehr mit den ewigen Naturerwe-
der Malerei zu solchen matten Formen und Farben konnte begeistert werden,
das können wir, offen gestanden, nur schwer begreifen.

Ins historische Genesack einladend finden sich zwei Bilder ausge-
stellt: die Gräfin Helfenstein tritt ergebend aus das Leben ihres Gemals,
eine Scene aus dem deutschen Bauernkriege, gemalt von W. Volk-
hardt in Düsseldorf, und von Eduard Eder in Wien: Rudolf II. und
Isabe de Trabe im Gespräch zu Prag. Das letztere Bild hat der Künstler
selbst, wie uns das Ansehen eines historischen Maßstabs abzulesen, ein-
fach als „Gemeinlich“ bezeichnet. „Stillleben“ hätte er es weit richtiger
nennen können, denn das Hauptinteresse scheint der Maler auf das, was
eigentlich Nebenrecht sein sollte, gerichtet zu haben: auf die alterthümlichen
Geräthschaften, astronomischen und astrologischen Werkzeuge, umhüllenden
Schriften und Bücher. Diese hat er auch mit großer Meisterschaft zu
malen verstanden, während Rudolf und Isabe de Trabe zwei Gehalten sind
mit verabschiedeten Gesichtern, puppenartigen Leibern und Gewändern, ohne
klar ausgesprochene Motive ihres Auftretens und ihrer Bewegungen, em-
pfindungslos gedacht, kraftlos gemalt. Die Atmosphäre der betreffenden
Zeit wiederzugeben, nicht nur durch Anhäufung des verschiedenartigsten
Hausraths, sondern durch charakteristische Behandlung der Köpfe, hat
der Künstler nicht die Kraft beissen. Insofern paßt die Bezeichnung „Gemeinlich“
ganz vorzüglich. Die Scene aus dem Bauernkriege, von Volkhardt,
athmet schon mehr bürgerliches Leben. In der Charakteristik besonders gelun-
gen sind einige Bauerngeschlechter; sie zeigen, daß der Maler die Natur, das
Volk mit eigenen Augen angeschaut hat. Dasselbe ist in den Figuren des
Grafen und der Gräfin nicht nachzuweisen, sondern hier hat der Künstler,
während die lebendige Anschauung erging, den allseitig verfallenden Aus-
druck eingeschlagen. Die Scene um Raab zu fragen. Einen weiblichen Grafen
scheint er nie gesehen zu haben, wohl aber den Grafen Oberthal in Meyer-
beers Prospekt. Daher diese Trachtgruppen, diese unwahren, fischen Ge-
halten des Grafen und der Gräfin.

Nach diesen nicht sehr günstigen Anfängen ins religiöse und profane
Historienfach wollen wir uns in der Betrachtung der ausgestellten Bildnisse
und Bildnisköpfe zu erheben suchen. Von Karl Raab finden wir zwei
männliche Bildnisse und einen weiblichen Studienkopf. Der letztere
ist mit einem Antikbild und beiderseitigen Maß geschnitten und gemalt,
wie wir dies bei Raab nur selten finden. Die Schönheit der Farbe geben
wir mit unserem bekannten Vorbehalten zu. Bei diesem Studienkopf ist je-
doch Raab begnügt, was ihm fast bei jedem Versuch der Idealisation zu
begnügen pflegt: seine Formen treifen hart aus Verr, an jene Allgemeingül-
tigkeit, die Alles zu enthalten scheint, und in Wahrheit nichts Befonderes
enthält. In diesem Stücke bietet Wahls Kunst der aller sonstigen Verthei-
denheit der beiderseitigen Richtungen einen Berührungspunkt mit der Art
und Weise der malend Davidischen Schule dar. Weit mehr individuelles
Leben zeigt ein weiblicher Studienkopf von Gustav Gaus, der übrigens
ganz in Wahls Manier gemalt ist. Von den beiden Bildnissen Wahls ist
demjenigen, welches den Architekten Theop. Hannen darstellt, entsprechen
den Bezug zu geben. Es zeigt sich lebhafter und heudiger in der Farbe als
das andere, und scharfer in der Ausprägung der Persönlichkeit. Ein män-
nliches Portrait, von Kristide Decomone, gehört zum Seiten, was wir
von diesem Künstler bisher zu sehen bekamen. Es ist mir viel Empfindung
gemalt, und eine ganz bestimmte Individualität tritt uns aus bewiesenen
entgegen. Gustav Müller aus Götting hingegen, der einst auf sämmtlichen
Bildnismaler der Stadt Wien mit souveränem Hochmuth herabsah, hat
durch zwei ausgezeichnete Bildnisse, ein männliches und ein weibliches,
das Publikum in Betreff seines Talents auf glänzende entführt. Hochmuth
kommt vor dem Fall.

Mit Auszeichnung schließlich zu erwähnen finden wir ein weibliches
Portrait und einen weiblichen Studienkopf, von Johann Herrat mit
Wasserfarben ausgeführt. Das erste schließt sich eng an die Natur an, der
andere erhebt sich künstlerisch frei darüber. Die Reihe von Miniatur-Bild-
nissen, welche Alois von Kreutzer ausgestellt, mögen Andere bewundern.

Wir finden sie in der Zeichnung unbestimmt, in der Farbe verschwommen und fälschlich in der Charakteristik matt. Mit den Miniatur-Bildnissen Raab, Bitterlich, Weigand kann sich Anreiter nicht messen.

Aus Irland.

Reisekizzen.

1. Nach Dublin.

[Eine Expressfahrt. Englische Landschaften. Presburg, Derby, Chester. Die Menai-Brücke bei Bangor. Holyhead. Die Ueberfahrt. Ringstown. Ankunft in Dublin.]

E. M. Es war 9 Uhr Morgens, als der Expresstrain den prachtvollen Bahnhof von Guston-Square, den schönsten in London, verließ. Rasend flogen wir durch ein paar endlose finstere Tunnel, und als wir wieder ins Freie kamen und zurückblickten, sahen wir mit einem Gefühle aufzuwachen der Gefühls-London in seiner Rauch- und Nebel-Atmosphäre hinter uns liegen wie eine riesige Geflochten-Werkstatt. Vor uns dehnte sich das weite offene Land aus mit seinen zahllosen Villen, Pachtöfen, Dörfern und Kirchen, seinen klaren Bächen und fetten Weideplätzen, die wie dem October zum Troste im üppigen Grün prangten. Ungelähmte Waldland begrenzte den Saum des Horizonts und schloß die Gegend wie in einen dunklen Rahmen ein. Freilich hatten wir wenig Zeit, dieses reizende echt englische Landschaftsbild zu bewundern, da eine Fahrt von 60 Meilen per Stunde die Ansichten mit panorama-artiger Geschwindigkeit wechselten. Doch klebt sich der allgemeine Charakter der Gegend eine Zeitlang ziemlich gleich; Ackerland wechselt mit Weideland ab, und die leichten Terrain-Erhöhungen sind von dunklem Laubholz getrennt. Eine unendliche Vielheit, eine stiller begnügter Friede bieten Erlass für den Mangel an Großartigkeit. Englische Landschaften sind keine Dramen oder Epochen, sondern Idyllen und Idyllen. Es liegt etwas Unirregelmäßiges in ihnen wie in dem Leben ihrer Bewohner. Ackerbau, Jagd und Viehzucht, diese ersten und einfachsten Lebensbedingungen, haben dem Lande ihren heiteren Stempel aufgedrückt.

Die Industrie mit ihrer heischenhaften Gäß, mit ihren lärmenden und rauchenden Arbeitshöhlen, mit ihrem ganzen Gesele von Glend, Kafter und Krautheit, welches leider die unermessliche Reife ihrer großen Segnungen bildet, hat sich in den großen fabrikähnlichen Manufakturen, Birmingham, Leeds, Sheffield u. s. w. concentrirt, und so das flache Land beinahe ganz unberührt — fast möchte ich sagen — unentweicht gelassen. Ein jahrhundertlanger innerer Friede hat ein wohlthätiges Gefühl der Sicherheit um Land und Bewohner ergossen. Seit den Zeiten der Cavaliere und Roundheads hat kein Schlachtfeld mehr aus der Krippe des englischen Harners gestiegen.

In Drengh ist ein großer Bahnhof, in dem ein ungewöhnlich lebhaftes Treiben herrscht. Hier ist nämlich einer der Knotenpunkte des großen Eisenweges, das über ganz England gespannt ist. Von allen Seiten kommen und gehen die Trains, einzelne Locomotiven fahren langsam auf und ab, wie erregte Pferde, die herumgeführt werden, um auszuschnaufen. Wir erwarteten hier den Postzug von Liverpool, um seine Briefe und Passagiere mitzunehmen. Endlich brauste er heran und 10 Minuten später rasten auch wir wieder weiter. Es ist etwas Athemraubendes um die Schnelligkeit eines englischen Expresszuges. Anfangs bemerkt sie und macht schwindlich, aber bald findet man einen unansprechlichen Reiz in derselben. Ist es der Reiz der Gefahr oder nur der der Geschwindigkeit — ich weiß es nicht; ich weiß nur, daß es eine ganz eigenthümlich wohlthätige Empfindung ist, so wie ein abgefeilter Pfeil dahin zu fliegen, und daß es ein helles Gefühl verleiht, die Beschränkungen des Raumes und der Zeit auf ein dieselben verhöhnendes Minimum zurückzuführen.

Ends von der Bahn liegt Derby, der klassische Boden der Pferdewetten. Der Lauf, die Keimbahn, erstreckt sich gegen den Schienenweg zu, gleichsam als wollten die edlen englischen Pferde die Locomotiven mit ihren eisernen Augen zum Wettlaufe herausfordern. Derby ist ein gefährlicher Ort als Baden-Baden oder Homburg; der rasenbewachte Lauf ist ein ungeheurer grüner Tisch, auf dem schon mancher Vermögen, Leben und Ehre zurückgelassen hat. Die schönen Thiere mit den flinken Köpfen und schlanken Beinen sind vorführlicher als die kahlen Karrenköpfe.

Immer üppiger werden die Weideplätze, immer schöner und zahlreicher ihre vorzüglichen Wälder. Wir sind in Chesterhire und nähern uns Chester, wo der herrliche rothe Kase bereitet wird, den auch wir Continentalen vollkommene zu würdigen verstehen.

Als, nachdem man Chester verlassen hat, nimmt die Gegend einen ganz anderen Charakter an. Man nähert sich dem Meere, und das Meer zieht immer auch einen Theil des Landes mit in das Gebiet seiner großartigen Romantik. Seeflächen haben immer einen eigenthümlichen Charakter, eine besondere Fruchtbarkeit oder eine besondere Lieblichkeit. Ends von

der Bahn erhebt sich eine Gebirgskette, an deren steilen Abhängen einzelne Weiler und Dörfer liegen; rechts dehnt sich Manxland aus, das offenbar nicht weit allemal vom Meere verlassen wurde. So geht es fort bis nach Bangor, einem Orte, der eben wegen seiner malerischen Lage, als wegen der wunderbaren Menai-Brücke, dem interessantesten Eisenbahnbau der Welt, berühmt ist. Bangor ist die ultima Thule des eigentlich englischen Bodens, welches hier durch die sogenannte Menai-Strait, eine schmale Meerenge, von der Insel Anglesey getrennt wird. Ueber diese Meerenge nun führt die sogenannte Britannia- oder Menai-Brücke, oder der Tunnel von Bangor. In der That, dieser merkwürdige Bau ist zugleich Brücke und Tunnel, er besteht aus einem ungeheuren eisernen Rohre, durch das der Train mit beständigem Geräusch fließt. Das Prinzip, auf welchem dieser Bau beruht, ist das der gleichmäßigen Verteilung des Druckes. An den beiden Enden dieses riesigen Hölznerlaufes halten kleinere Seehörner Wache.

Nun geht es noch eine Stunde lang durch das Gebiet der Insel Anglesey bis nach Holyhead, wo der Dampfer wartet. Die Eisenbahn fährt langsam abwärts an die Küste und hält direct an der Brücke, die zu dem Dampfer führt. Während dieses ungemein langsamen und vorsichtigen Abwärtsfahrens erlebte ich das für fabelhaft gehaltene Phänomen, während einer Eisenbahnfahrt angebetet zu werden. Ein Rudel zerlumpter Kinder lief lärmend und bettelnd neben den Waggons. Auch Wagen fuhren dicht neben uns; mit einem Worte, es herrschte eine Art festsamer und wie wir selbst etwas gefährlicher Vertraulichkeit zwischen dem gewöhnlichen Leben und den mächtigen und rücksichtlosen Dämonen des Dampfes.

Als wir das Schiff betraten, brach die Nacht an, der Himmel hatte sich verdunkelt, der Regen ging in Strömen. Die See ging hoch; die Ueberfahrt von Holyhead nach Ringstown ist, ungeachtet sie nur vier bis fünf Stunden dauert, eine der unangenehmsten, ja zuweilen nicht ganz ohne Gefahr. Vor noch nicht einem Jahre scheiterte während eines solchen Nebels, der den Capitän hinriß, das Licht des Leuchtturmes zu sehen, ein von Liverpool kommender Steamer in der Bai von Dublin beinahe im Angesichte der Stadt. Schizig Menschenleben gingen dabei verloren. Seit dieser Zeit sind an den Leuchtbürmen Gloden angebracht, um den Seefahrer, wenn er das Licht nicht sehen kann, durch den Schall zu leiten.

Da mich der Regen hinderte am Berde zu bleiben, was in Verbindung mit einigen kalten Branden das beste Mittel gegen die Seefahrt ist, so lag ich in der Kabinette und machte eine Conditte. Bald hatte ich jedoch das Ungeheuer der Seefahrt in seinen furchtbaren Hallen. Wenn der Regenwetter, wie Böme sagt, die Reue des Magens ist, so ist die Seefahrt die Verzweiflung derselben. Eine ungeheure Gleichgültigkeit gegen Alles, was nicht auf das Reiden selbst Bezug hat, bemächtigt sich des Menschen; ich glaube, wenn man jemandem, der einen heftigen Anfall hat, fragen würde, das Schiff geht unter, er würde antworten: desto besser. Kein Seelenleiden kann dagegen Stand halten, selbst Gewissensbisse müßten überhört werden.

Endlich landeten wir in Ringstown, oder wie man es seit dem Regierungsantritte der Königin Victoria galanterweise nennt, Lucanstown. Wir hatten wenig Zeit, uns in dem netten Hafenort umzusehen, übrigens wäre es auch zu spät dazu gewesen. Kaum, daß wir uns ins Gepäcde erkämpft und den Bahnhof erreicht hatten, als auch schon zur Abfahrt geläutet wurde. Ringstown ist mittelst der Eisenbahn nur eine halbe Stunde von Dublin entfernt. Die Bahn läuft fast die ganze Strecke längs der Seefläche hin und gewährt überraschend prächtige Blicke. Es schlug Mitternacht, als uns ein felsames, einer russischen Frosche ähnliches Fuhrwerk, welches man einen out-side-car nennt, im gedrehten Galopp vom Bahnhofe durch die schwebenden Straßen von Dublin nach dem Hibernian-Hotel führte, wo ich in dem echt national-irischen Zustande fruchtbarer Hungers und gänzlicher Größdöpfung ankam.

Anekdoten aus dem Leben deutscher Dichter.

Ein Gespräch mit Chamisso.

(Schluß.)

In der Wendung dieses Gesprächs, das mir nicht mehr gegenwärtig ist und das für mich nur insofern Interesse hatte, als Chamisso selber in den Erinnerungen zu schwelgen schien, kam er wieder auf das gegenwärtige Theater, wo er denn endlich sagte: „Ich kenne es ja“, nicht mehr; aber was ich über die besten Schauspielerei von den Unparteiischen höre, macht mich nicht lächeln.“

Die Rede kam nun auf die dramatische Literatur, und mußte ich ihm in Allem beistimmen, was er darüber sagte. „Da schreiben sie über den Raupach und wider den Raupach, er ist doch immer ein Talent, wie wir

