



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Kaiserfahrt der Reichstagsdeputation nach Versailles : (Fortsetzung.)

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

lich nicht zur Unehre gereichen, daß sie zwei starken Mauleseln gleichen, die vom Gebirge her auf steilem Pfad einen Mast thalwärts tragen. Nicht ohne Lächeln freilich lesen wir von der zähen Widerstandskraft des Ujas, der auf dem Rückzuge dem überlegenen Feinde jeden Fuß breit streitig macht, wie ein fauler Esel, der ungestört den Rand des Saatsfeldes abgrast, soviel Stöcke auch die Burschen auf seinem Rücken zerschlagen. Auch das endlich scheint dem Dichter nicht ehrenrührig, daß zu beharrlichem Schutze der Patroklosleiche gegen die überlegene Kraft Hektors und so vieler Troer Athene dem Menelaos die Kühnheit der Fliege in die Brust gibt: wie oft auch verschleucht von der Haut, besteht sie doch darauf zu beißen, weil ihr das Blut des Menschen so lecker ist. (Schluß folgt.)

Die Kaiserfahrt der Reichstagsdeputation nach Versailles.

(Fortsetzung.)

Bei der Abreise von Straßburg am nächsten Morgen gab es eine nicht grade angenehme Confusion in Betreff unseres Gepäcks. Mehr als ein Abgeordneter suchte das seinige im Schweisse seines Angesichts und erhielt von den wachthabenden Eisenbahn- und Polizeibeamten die trostreiche Mittheilung, daß dort — wenigstens außerhalb des Bahnhofgebäudes — täglich Diebstähle vorkämen. Es fehlte an Beamten; unsere Parlamentsdiener hatten nicht aufgepaßt, und Alles war Unordnung. Schließlich wurde indessen dort nichts verloren, und die Abgeordneten v. P. und v. Gr., denen ihre Koffer mit den Uniformen fehlten, erhielten sie später in Frankfurt zurück, wo sie ruhig stehen geblieben waren. Schlag 7 $\frac{1}{2}$ Uhr Morgens reisten wir ab, bis Saarbürg von dem Regierungsrathe Düllberg geleitet, und da es nach und nach heller wurde, sahen wir noch in den Vorstädten einen Theil der in Trümmern liegenden Häuser und auch einzelne Spuren der Belagerungsarbeiten; für die Dauer einer guten Stunde zieht sich die Bahn in der Ebene zwischen bebauten Feldern hin; dann zeigen sich die ersten Ausläufer der Vogesen, und gegen 9 Uhr lief der Zug ins Gebirge ein, worauf für etwa eine weitere Stunde die schönsten Gebirgs- und Waldbandschaften mit einander abwechselten. Nicht nur an den Stationen stehen starke deutsche Truppenabtheilungen, sondern auch überall unterwegs sieht man Feldwachen in neugezimmerten hölzernen Baracken, dann auch in der Nähe derselben einzelne Posten, namentlich beim Ein- und Ausgange der Tunnels, von denen man in den

Bogesen auf dieser Bahn sechs passirt. Ehe die Bahn im Thale der Zorn, eines kleinen Flusses, welcher von jenseit des Gebirges her dem Rheine zufließt, ins eigentliche Gebirge tritt, sieht man verschiedene Burgruinen vor sich bald auf der linken, bald auf der rechten Seite. Die nächste Station ist dann Zabern, französisch Saverne, ein einfaches Gebirgsstädtchen, ausgezeichnet nur durch das hoch aus dem Thale emporsteigende Schloß, welches sofort ausschließlich die Aufmerksamkeit des Reisenden fesselt. Man theilte uns mit, die Stadt habe das Schloß, welches zuletzt ihr gehörte, Louis Napoleon geschenkt, (von diesem wurde es zu einem Asyl für Wittwen und Töchter solcher Militärs bestimmt, welche der Ehrenlegion angehört hatten) und habe es jetzt nach dessen Sturze wieder an sich nehmen wollen. Dem sei aber die deutsche Militärbehörde entgegengetreten und habe es, als Rechtsnachfolgerin des besiegten Kaisers, für sich in Besitz genommen. Während der Zug hier anhielt — ich fuhr in einem Salonwagen mit neun Collegen zusammen, worunter Präsident Simson — wurde mancher Scherz über Schiller's Fridolin und die tugendhafte Gräfin von Saverne gemacht, welche Schiller dem Verstande zum Troste hätte von Zabern nennen müssen. Man wollte nach der Ortslage berechnen, wo der Eisenhammer gestanden haben müsse.

Hier sieht man den Thurm der Burg Greifenstein hoch über der Stadt liegen, jenseits im Gebirge hoch über dem Walde die Trümmer des Schlosses Hoh-Barr, weiterhin zwei Burgruinen, beide Geroldseck geheissen. Das malerische, aber sehr enge Thal der Zorn führte uns dann weiter in's Gebirge, und schon hier hatten wir Gelegenheit, von neuem die ausgezeichneten Arbeiten des französischen Weg- und Canalbaues zu bewundern, worin uns Frankreich ohne alle Frage überlegen ist, während wir nur die Entschuldigung haben, daß bis jetzt die Zerrissenheit Deutschlands keine größeren Unternehmungen dieser Art gestattet habe. Der Rhein-Marne-Canal durchschneidet hier neben der Eisenbahn das Gebirge, und streckenweise laufen beide unmittelbar neben dem Flusse und der Landstraße hin. Man braucht von den ersten Ausläufern an ungefähr eine Stunde, um in Saarlouis das Ende des Gebirges und zugleich die Sprachgrenze zwischen Frankreich und Deutschland zu erreichen. Auf dem ganzen Wege fährt man ununterbrochen über hohe Dämme, Viaducte, Brücken und durch Eisenbahntunnels, welche aber auch für den Canal mit das Gebirge eröffnen; mehr als einmal sieht man den Canal über Weg oder Eisenbahn hingeleitet. Da wo die Bahn das Thal der Zorn verläßt, spannt sich kühn eine prächtige Brücke mit einem Bogen über den Fluß, mit dem andern über den Canal, welcher letztere sich rechts von ihr entfernt, um vor dem letzten, dem größten und bemerkenswerthesten Tunnel von Erxweiler wieder mit ihr zusammenzutreffen und in ihrer Gesellschaft das Gebirge zu durchbrechen. Beim Eingange des Tun-

nels fließt der Canal in senkrechter Höhe über der Bahn, man fährt dann in die Nacht des Gebirges hinein und bleibt bei raschem Fahren vier volle Minuten darin, der Tunnel ist fast 2700 Metres lang. Bei der Ausfahrt sieht man den Canal neben sich in gleicher Höhe mit der Bahn fortlaufen, welche also mittlerweile um so viel gestiegen ist.

Bei Saarburg, einem ziemlich unbedeutenden Städtchen, welches noch Mauern und Thore hat, verläßt die Bahn das Gebirge, um in das weite Hügelland Lothringens zu ziehen. Wir hatten fortwährend warmes, angenehmes Wetter und befanden uns in bester Stimmung. Die Landwirth unter unseren Gefährten machten uns auf das fruchtbare Land und seine dabei offenbar nachlässige Bebauung aufmerksam, und es wurde hin- und hergesprochen, wie man sich den größeren Reichthum Frankreichs im Vergleiche zu Deutschland erklären solle. Die bloße Fruchtbarkeit des Bodens könne kein genügender Grund sein, da die Franzosen, wenn auch aufgeweckt, erfindungsreich, kunstsinzig, im Ganzen weniger fleißige, aufmerksame Arbeiter seien als die Deutschen. Meinerseits machte ich die Bemerkung dazu, daß man in Deutschland seit dem Jahre 1866 oft ausgerechnet habe, wie viel jährlich dieser oder jener Hof=Conditor, Hof=Schneider, Hof=Sattler durch das Aufhören der Höfe in Hannover, Cassel und Wiesbaden an Verdienst verloren habe, daß aber nur Wenigen einfallt, in Betracht zu ziehen, wie einestheils durch die vielen kleinen Höfe, durch das Angewiesensein auf die Hofgunst und den Verbrauch des Hofes in den meisten deutschen Hauptstädten eine völlige Stagnation, ein absoluter Stillstand bei den arbeitenden Volksklassen sich herausgebildet habe, während andernteils bei der Zerissenheit Deutschlands einer der größten und wichtigsten Hebel für das materielle Wohl der Bevölkerung, die größtmögliche Erleichterung des Verkehrs, theils nicht genügend in ihrer Bedeutung gewürdigt, theils in der Ausführung bei so vieler Herren Ländern zu schwierig gewesen sei. Ich sei vor zwanzig Jahren bereits in Nordamerika über den Susquehanna, und den Delaware, keineswegs sehr große Flüsse, auf Dampffähren gefahren, während man noch heutigen Tages in der Handelsstadt Bremen sich wie vor 300 Jahren in einem alterthümlichen Ruderboote übersetzen lasse; die Elbe habe von Magdeburg bis zum Meere nur eine Brücke, die Weser von Minden bis zum Meere nur vier, und zwar darunter in der ganzen Ausdehnung der Stadt Bremen nur eine Brücke für den Wagenverkehr, der ganze nördliche Theil von Hannover besitze keine Eisenbahn zur Verbindung von Elbe und Weser. Von Canälen sei kaum die Rede bei uns. Wir hätten noch so eben die französischen Weg- und Canalbauten bewundert und die Bemerkung gemacht, wie die Franzosen besser als wir verstanden hätten, darin den Nordamerikanern und Engländern nachzueifern. Darin liege größtentheils das Geheimniß

des größeren Wohlstandes. Daß deutsche Arbeit unter äußerlich gleichen Verhältnissen die bessere sei, habe man in Paris gesehen, wo fast in jedem Zweige des Gewerbleißes und Handwerks Deutsche die blühendsten Etablissemments besessen hätten. Wenn der Amerikaner eine Gegend bevölkern wolle, so baue er, wenn auch noch so leicht, zunächst eine Eisenbahn dahin; dann entstehen die Städte von selbst; bei uns dagegen wolle man nur da Brücken und Eisenbahnen bauen, wo schon blühende Städte existiren, wo der Verkehr bereits so stark sei, daß eine Vermehrung der Verkehrsmittel absolut nothwendig erscheine. Dazu komme die Freiheit in der Theilbarkeit des Bodens, deren die Franzosen schon seit langen Jahren genossen haben, und bei welcher ein jedes Land ohne alle Frage weit mehr produciren müsse, als dasjenige, wo man diese Freiheit knebelt, weil man sich einbildet, nur die hohe Obrigkeit sei im Stande, die Theilbarkeit des Bodens richtig zu beurtheilen, die unmittelbar Betheiligten verständen das nicht. Kurz gesagt, die Franzosen seien den Deutschen bei Lösung der wichtigsten volkswirthschaftlichen Fragen voraus. Daher sei leicht zu erklären, daß der Wohlstand in Frankreich größer sei als in Deutschland.

Wir kamen nach Luneville und von da nach Nancy, wo am Bahnhofe das Frühstück für uns bereit stand, und wir nur im Vorbeifahren die große Menge schöner Gebäude, das glänzende und blühende Ansehen der Stadt bemerken konnten. Kurz ehe der Zug sich wieder in Bewegung setzte, trafen hier die ersten Eisenbahntransporte französischer Gefangenen aus den Schlachten von Orleans ein. Es waren Leute jeden Alters in den bekannten französischen Uniformen, bejahrte Männer darunter und wiederum wahre Milchgesichter, Bursche von 15 Jahren mit Mädchenstimmen. Dieser Züge haben wir weiterhin noch eine ganze Anzahl gesehen, neben Sanitätszügen, meistens mit Leichtverwundeten, nur einen oder zwei, auf denen die Leidenden in Betten lagen. Eine oder die andere der reinlich und nett aussehenden Barmherzigen Schwestern trat dabei aus ihrer Thüre und betrachtete uns neugierig im Vorüberfahren. Viele Munitionscolonnen erreichten wir ebenfalls unterwegs, so wie wir an Zügen mit zahlreichem schweren Geschütze beladen vorüberfuhren. Aus dem Thale der Meurthe kamen wir in das der Mosel und bald darauf in die Niederungen der Maas. Ueberall war hohes Wasser und die Ufer waren zum Theil überschwemmt. Obschon wir uns auf der Hauptstraße unserer Armeen befanden, hatten wir mit Ausnahme von Straßburg bis nach Sperrnay keinerlei Gelegenheit, etwas von den zerstörenden Wirkungen des Krieges zu bemerken. Friedlich lagen die zahlreichen hübschen Landhäuser da, ruhig sahen wir den Rauch der Schornsteine sich über den Schieferdächern der Dörfer erheben. Nur der Verkehr mochte stocken. Die Landstraßen, in der Regel Pappel- oder Platanenalleen bildend, die das Auge weithin in die Ferne ver-

folgen konnte, lagen oft auf große Strecken verlassen und öde da, nur hie und da sah man einen mit Leinen überspannten Frachtwagen mit einem oder zwei Pferden, dessen Fuhrmann in blauem Kittel nebenher ging, oder einen einsamen Einspänner, welcher vom Gute dem nächsten Städtchen zurollte. Auch die Feldarbeiten schienen zu stocken. Ich erinnere mich, im Bereiche Lothringens nur einmal einen Landmann mit Pflügen beschäftigt gesehen zu haben. Von Nanzig brachte uns der Zug bald nach Toul, dann nach Commercy und Bar le Duc, dessen Name noch an die einst deutsche Besetzung erinnert. Bei Toul fand ich abermals ein Beispiel, wie sehr sich meist die Gebilde unserer Phantasie von der Wirklichkeit entfernen. Obgleich ich noch 1867 über Metz und Nanzig nach Paris gefahren war, erinnerte ich mich dieser Stadt im Besonderen nicht, von der übrigens auch der Bahnhof wohl eine halbe Stunde entfernt liegt. Aus den Zeitungsberichten während der Beschießung von Toul, die von Geschützstellungen auf einem die Stadt beherrschenden Berge sprachen, hatte ich mir das Bild einer im tiefen Thale liegenden Stadt entworfen, deren Thürme ringsum von hohen Bergen überragt würden. Statt dessen befanden wir uns in einer weithin sich erstreckenden Ebene, links von uns in etwas nebliger Atmosphäre und ziemlich entfernt die Stadt Toul mit den vier hohen Thürmen ihrer prachtvollen gothischen Kathedrale und nur zu unserer Rechten, etwa zehn Minuten entfernt, lagen einige Anhöhen, die man aber wohl richtiger als Hügel anstatt als Berge bezeichnen konnte. Dort also hatte bei der Beschießung das deutsche Geschütz gestanden und die Kugeln und Granaten waren über die Eisenbahn geflogen. Toul gehörte bekanntlich auch einst zum deutschen Reiche und wurde uns von Frankreich im Westphälischen Frieden genommen.

Jenseit Bar le Duc tritt die Bahn in das eigentliche alte Frankreich, in die Ebenen der Champagne ein, man kommt nach Vitry le Français, Châlons und endlich nach der Hauptstadt des Champagner-Weins, nach Eprenay, wo wir erst in der Dunkelheit anlangen. Trotz des Krieges arbeiteten die dortigen Fabriken, namentlich eine beträchtliche Hutfabrik, sowie die großartigen Etablissements der Champagnerweinhäuser ruhig weiter. Hier erhielten wir zum ersten Male Quartierbillets, und zwar lauteten verschiedene von ihnen auf die reichen Weinhändler, welche sämtlich in palastartigen Gebäuden wohnen, für quatre Ministres, wahrscheinlich die Bezeichnung für alle einquartirten höheren Civilpersonen. Wir kamen unserer fünf, Dr. Sch., Baron z. R., Graf P., Baron v. R. und ich in das Haus eines Theilhabers des bekannten Hauses M. Ch. & Co., des Baron Ch., der den Kriegssturm zu Hause aushielt, während sein Associe mit Familie nach einer der Normannischen Inseln geflüchtet war, wo jetzt eine Menge französischer Familien wohnen. Bei Tische fanden wir noch drei deutsche Offiziere, welche dort seit

längerer Zeit im Quartiere lagen. Die Einrichtung der Zimmer, Betten u. s. w. war ohne Tadel, sehr reich sogar, die Bewirthung dagegen sehr einfach, was der Herr Baron damit entschuldigte, daß der eigentliche Koch des Hauses mit nach Jersey genommen sei. Ich für meinen Theil hatte schon oft lapin gegessen und war zufrieden, aber einige meiner Gefährten klagten noch in Versailles über die „wilde Rahe“, die man ihnen zu essen gegeben habe. Uebrigens hatte unser Wirth, dessen Weinkeller sich angeblich über eine Meile unter der Erde erstrecken sollen, seinen Nachbarn bei Tische erzählt, daß er während des Krieges bereits nahe an achthundert Personen als Einquartirung gehabt habe. Unter solchen Umständen kann man nicht wohl eine reichbesetzte Tafel verlangen.

Am 16. December brachte ein Extrazug die Deputation des Reichstages über Dormans, Chateau Thierry, la Ferté sous Jouarre und Meaux nach Ragny, wo wir gegen 11 $\frac{1}{2}$ Uhr eintrafen. Bei Vitry le François bereits, zwischen Bar le Duc und Chalons war die Bahn ins schöne Marnethal eingetreten und wir verließen dasselbe erst wieder in der Nähe von Paris; entweder strömte uns der Fluß zur Seite, oder wir überschritten seine zahlreichen Krümmungen auf stattlichen Brücken, welche aber, sowie wir uns der Hauptstadt Frankreichs näherten, sammt und sonders in einem ihrer Bögen gesprengt und erst von unseren Pionieren mit hölzernen Jochen wieder hergestellt waren. Die Marne war nicht gleich der Mosel und Maas angeschwollen, sondern ihr Wasserstand schien normal. Erst als wir auf dem Rückwege waren, fanden wir, daß auch sie über ihre Ufer getreten war und hie und da weite Landstrecken überschwemmt hatte. Heute fuhren wir abermals unaufhörlich an Zügen mit Munition und schwerem Geschütze vorüber, und uns entgegen kamen wiederum zahlreiche Transporte Kriegsgefangener sowie auch einzelne Züge mit Verwundeten. In Meaux erregte die ansehnliche Kirche unsere Aufmerksamkeit.

Ragny ist ein nicht unbedeutendes Städtchen. Da die Franzosen den in seiner Nähe gelegenen bedeutenden Tunnel gesprengt, d. h. verschüttet hatten, so hörte hier der Eisenbahnverkehr auf. Wir befanden uns hier ungefähr auf der Breite von Paris und nicht sehr entfernt von der Hauptstadt. Es galt aber in einem weiten Bogen, südlich, außer Schußbereich der Forts um die Stadt herum nach dem jenseits (südwestlich) gelegenen Versailles zu gelangen, und dazu mußten wir zu Wagen auf größtentheils gepflasterten Landstraßen durch eine Reihe von durch unsere Belagerungstruppen besetzten Dörfern noch eine Fahrt von 6 $\frac{1}{2}$ bis 7 Stunden zurücklegen, und südlich von Paris bei Villeneuve St. Georges die Seine überschreiten, oberhalb ihrer Vereinigung mit der Marne, wobei einmal, auf halber Entfernung ungefähr, in Villeneuve le Roi die Pferde gewechselt wurden. In einem Nebengebäude

der Eisenbahnstation von Ragny hatte man von Lebensmitteln und Wein, die von Eprenay mitgenommen waren, das Frühstück für uns improvisirt. Tische und die nothwendigen Sitze fanden wir, nur herrschte ein bedenklicher Mangel an Messern und Gabeln, dem wir jedoch mit Hilfe unserer Taschmesser abhelfen. So bald wie möglich vertheilten wir uns dann in siebenzehn für uns von Versailles gesandte Postkaleschen, nachdem drei besondere Gepäckwagen unsere Koffer und Reisefäcke aufgenommen hatten, und fuhren unter Leitung des Postinspectors Ritzler, mit blasenden Postillionen auf dem Boocke, im scharfen Trabe zum Orte hinaus unter Bedeckung eines Zuges preussischer Dragoner.

So lange das Tageslicht ausreichte, bot unsere Fahrt manches Interessante dar. Wir führen an endlosen Reihen von Munitionscolonnen vorüber, Wagen an Wagen, mit Reinen überspannt, geführt entweder von den französischen Bauern, welche die Requisitionsfuhren gestellt hatten, oder auch von deutschen Soldaten, welche gemüthlich, die Pfeife im Munde, vorn auf den Bauernwagen saßen, zur Seite einzelne zur Escorte gehörende Reiter, ab und an kleine geschlossene Cavallerie-Abtheilungen unter Führung der das Ganze leitenden Officiere. Die Umgebungen von Paris bieten bekanntlich meilenweit nirgends eigentliches offenes Feld dar; sie sind nach allen Richtungen von gut erhaltenen Landstraßen durchschnitten, meistens in der Gestalt von Alleen, und an ihnen reiht sich Landhaus an Landhaus, theils von Blumen-gärten, theils von größeren Parks umgeben, abwechselnd mit nahe zusammenliegenden Dorfschaften und Städtchen, auch wieder größeren Orten, das Ganze nur unterbrochen durch Fruchtgärten, Vergnügungsorte und hie und da einen eigentlichen Schloßbau oder ein Lustgehölz. Dabei wechselt Berg und Thal, der Weg führt uns hinauf und wieder hinab über Canäle, Wassergräben, wir sehen näher oder ferner die Seine oder die Marne, und eine Menge Eisenbahnen, oft auf hohen Dämmen und Viaducten, erinnern uns, daß diese Gegend voll Leben, Genuß und Betriebsamkeit nach allen Weltgegenden hin mit den entferntesten Ländern in fortwährender Verbindung und Wechselwirkung steht. Wir werden unwillkürlich an das stark pulsirende Leben im menschlichen Körper erinnert da, wo es sich im Umkreise des Herzens als Mittelpunkt aller Arterien und Venen am heftigsten bewegt. Das Einzige, was in gewöhnlichen Zeiten den Wanderer in diesem Bilde voll Abwechslung und Leben hie und da stört und ihm einen Eindruck von langer Weile oder Ungeduld verursacht, sind die oft sehr langen und hohen steinernen Mauern, welche die Parkanlagen zu umgeben pflegen und dem Auge dann für eine Zeit lang alle Aussicht rauben, wodurch es dann aber auch wieder desto empfänglicher für die Schönheit der Landschaften wird, wenn sich plötzlich die Aussicht öffnet. Jetzt war hier allerdings Manches anders; der Krieg hatte einen

großen Theil der Bevölkerung verschucht, ein anderer hielt sich im Innern seiner Häuser verborgen, und nur hie und da sah man einmal eine menschliche Gestalt, welche nicht deutsche Uniform trug. Die Dörfer waren größtentheils von den Bewohnern verlassen und dienten unseren Truppen zum Aufenthalte, die Landhäuser standen, wo nicht Thüren und Fenster zerbrochen waren, in der Regel mit geschlossenen Fensterjalousieen da. Auch in den Dörfern sah man häufig zerstörte Häuser, verwüstete Gärten. Blicke man mit Leidwesen auf diese unvermeidlichen Spuren des Krieges, so fand das Auge wieder so manche Zerstreuung an dem Leben und Treiben unserer Truppen. Hier sah man starke Abtheilungen beschäftigt, die plötzlich zur großen Etappenstraße der Armee umgewandelt und von den Tausenden von Fuhrwerken theilweise hart mitgenommenen Landstraßen wieder herzustellen; dort stand eine Abtheilung Reserve-Artillerie aufgefahen, und die Leute waren in der Nähe mit mancherlei Arbeiten beschäftigt, oder es ritten einige Feldgendarmen im Dienste vorüber. In den Dörfern reinigten die Leute ihre Waffen, trugen Wasser für die Pferde herbei oder standen rauchend in Unterhaltung in den Thüren.

Ob wir nach Billeneuve St. George kamen, stieg die Straße über einen Höhenrücken, von wo man eine weitere Aussicht hatte, und mit einem Male lag das Häusermeer von Paris vor uns, allerdings in der Ferne, fast am Horizonte und bei dem etwas trüben Wetter bereits in Abendnebel gehüllt, aber dennoch vollkommen sichtbar, so daß man das Pantheon und einige der anderen besonders hervorragenden Gebäude unterscheiden konnte. Wir ließen den ganzen Wagenzug für einige Minuten halten, und auch diejenigen, welche Paris kannten, blickten voll Interesse auf die feindliche Stadt, welche so lange schon unseren Heeren Troß bot, nachdem alle französischen Armeen so oft und gründlich geschlagen worden waren. Nicht lange währte es, so hörten wir auch einen dumpfen Knall in der Ferne, und so wie wir weiter fuhren, wiederholten sich diese Beweise des fortwährenden Feuers der Forts von Zeit zu Zeit. Glücklicherweise wußten wir, daß es bloße Vergeudung von Munition war, und keiner unserer Soldaten davon beschädigt wurde.

Interessant war der Anblick, als wir über die Seine fuhren, und, da der Weg umbog und eine Strecke am Ufer hinlief, Gelegenheit hatten, unseren ganzen Zug von zwanzig Wagen zu überblicken: voran und als Nachtrab die Cavalleriededeckung, weiter zurück in der Ferne die drei Gepäckwagen der Post mit ihrer Escorte, welche nur mühsam Schritt mit uns hielten. Ich habe oben von siebenzehn Postkaleschen gesprochen. Da die Mittel des Postamtes in Versailles aber beschränkt sind und man wahrscheinlich mit Requisitionen hatte aushelfen müssen, so bestand der Zug aus allen möglichen Arten von Fuhrwerken, gelben preussischen Postkutschen, offenen Kaleschen,

Fensterchaisen und einem oder zwei der sehr bequemen sogenannten Familien-Omnibusse, welche in Friedenszeiten die Reisenden von den französischen Bahnhöfen nach den Hotels befördern. Hinter unserem Wagen ritt ein Dragoner, der sich unsere Regalia-Cigarren gut schmecken und sich nicht anfechten ließ, daß sein Pferd und er selbst bei dem fast unausgesetzten Galoppreiten auf der mit Schlamm bedeckten Chaussee bis zur Höhe des Sattelknopfes mit einer compacten Masse desselben Schlammes bedeckt waren. In dieser Nähe des Hauptquartiers nahm der Verkehr, das Leben und Treiben und Hin- und Herfahren fortwährend zu. Proviantcolonnen wechselten mit den Munitions- und Geschützügen ab und kreuzten sich mit Sanitätsabtheilungen, zur Seite, vorn und hinten stets die Bedeckungsmaanschaften, so daß, als wir in der Mitte fuhren, sich fortwährend drei Wagenzüge neben einander bewegten. Dazwischen kamen wir mehrmals an der preußischen Feldpost vorüber und uns wieder ließen die Courierwagen des Hauptquartiers hinter sich, von denen einer oder zwei, leichte Kaleschen, mit der Bezeichnung ihrer Bestimmung auf der Hinterseite des Verdecks, im Galoppe an uns vorüber flogen, so daß wir nur ein paar Officiere darin bemerken konnten.

In Billeneuve le Roi wechselten wir die Pferde und erhielten nun zwei Züge Dragoner statt des einen zur Bedeckung. Es wurde nach und nach dunkel. Ueber der Gegend von Paris lag ein ziemlich starker gelblicher Schein am Himmel, so hell, daß wir Anfangs glaubten, es sei eine Feuersbrunst. Wahrscheinlich war die Ursache die Beleuchtung zum Theile mit elektrischem Lichte. Von Zeit zu Zeit hörte man den dumpfen Schall eines entfernten Kanonenschusses, und da es bereits finster war, so ließ sich jedesmal auch ein schwacher Blitz vorher am Himmelsgewölbe bemerken. Zuletzt fing es an, zu regnen, als wir Abends 7 Uhr durch die Straßen von Versailles fuhren, unsre Postillione abermals ihre Posthörner erschallen ließen, und sich hie und da eine Thür öffnete, da die Leute ziemlich verwundert sein mochten, einen langen Zug von Wagen mit blasenden Postillionen bei dunkler Nacht und im vollen Regen daher kommen zu sehen.

Der Zug hielt vor dem Feldoberpostamte in der Avenue de Paris; wir stiegen aus und erhielten unsre Quartierbillets, da sonst nirgends Unterkunft zu finden war. Das meinige lautete Nr. 20 Boulevard du Roi, Mr. B. Propriétaire. Zunächst brachten uns die Wagen aber noch nach dem Restaurant de l'Hotel des Reservoirs in der Straße gleichen Namens, welche an der linken Seite des hoch gelegenen Versailler Schlosses im rechten Winkel darauf stößt, sich ziemlich abschüssig in die Ebene hinabzieht und weiterhin ihre Fortsetzung in dem bereits genannten Boulevard du Roi findet. Das Hotel selbst war bis in die kleinsten Räume von den anwesenden deutschen Fürsten und ihrem Gefolge besetzt; der große Speisesaal des

Restaurant dagegen, in welchem man zu allen Tageszeiten eine größere oder geringere Anzahl Officiere aller Grade anzutreffen pflegte, wurde auch zu unserem Versammlungspunkte gewählt, wo wir nicht allein unsre Mahlzeiten einnahmen, sondern auch jeweilig zu den erforderlichen Versammlungen zusammentrafen.

Bald nach unsrer Ankunft traf der Geh. Legationsrath von Keudell bei dem Präsidenten Simson ein, um die Deputation des Reichstages im Namen des seit einigen Tagen durch Unpäßlichkeit an seine Wohnung gefesselten Bundeskanzlers Grafen von Bismarck zu begrüßen. Simson machte dem Kanzler des norddeutschen Bundes persönlich seinen Besuch, wir übrigen sandten unsre Karten und empfingen dagegen am nächsten Tage diejenige des Grafen Bismarck.

Man hatte unser Gepäck sammt und sonders nach dem Hotel gebracht. Nachdem also die nöthigen Verabredungen für den nächsten Tag getroffen waren, und wir zu Abend gegessen hatten, fuhr ich in einem preussischen Postwagen mit einem Gepäckmeister als *maitre de cérémonies* nach meinem Quartiere, wo mir auch sofort bereitwillig ein hübsches Zimmer eingeräumt wurde.

Am nächsten Morgen erfuhren wir, daß der König, welcher an diesem Tage bis Nachmittag hin großen Kriegsath mit seinen Generalen hielt, beschlossen habe, am Sonntage, den 18. December Nachmittags 2 Uhr nach vorhergegangennem Gottesdienste in der Schloßkapelle die Adresse des Reichstages im Präfecturgebäude, wo seine Residenz war, zu empfangen. Zugleich waren wir um 5 Uhr zur königlichen Tafel geladen. (Schluß folgt.)

Aus dem Wiener Leben.

Kaum eine Stadt dürfte während der Dauer dieses Krieges in ihrer Stimmung ein so seltsames buntes Bild geboten haben, als Wien. Wenn irgendwo, hatte hier die deutschgesinnte Partei einen schweren Stand. Anfänglich, im Juli und August, konnte sie fast nur mit Lebensgefahr ihren Sympathieen für die Stammesgenossen Ausdruck geben; seither wuchs sie zu zusehends zu Geschlossenheit, Macht und Einfluß, und gegenwärtig — wir können es mit Freude und Stolz aussprechen — gegenwärtig ist unsere Politik die siegreiche, die dominirende. Umsonst grollt jene geistig unbedeutende Partei, die den Abrechnungstag für 1866 ersahnte, umsonst raisonnirt das Semitenthum — aus unseren ungesunden Finanzverhältnissen stets üppiger aufschießend — über Preußen, umsonst zetern jämmerliche mit Welsengeld bezahlte Scribler in unbedeutenden Localblättern über das „Junkerthum und