



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Von einem Touristen: Amerikanisches Eisenbahnwesen.

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

Lustspielsdichter wohl glücklicher gewesen sein würde als auf dem juristischen Katheder. Lebendiger Ahnungsgeist zeigt sich freilich bei Goethes Großvater auf eigentümliche Weise; frische Anschaulichkeit und vollströmende Kraft, welche der Dichter nicht entbehren kann, waren schöne Gaben seiner Mutter, aber den Dichter machen sie allein nicht. Wenn man demnach auch Goethes Dichtertalent nicht von seinem mütterlichen Stammbaum herleiten kann, will man nicht die Gesichte (Visionen) des Dichters mit des Großvaters weissagenden Träumen in Verbindung bringen, so hat dagegen die beharrliche Ausdauer und Treue, womit der Freund Karl Augusts sich der Verwaltung widmete, gewissermaßen in jenem ein Vorbild, wenn man auch gestehen muß, daß der Dichter mit Recht „des Lebens ernstes Führen“ als ein Erbteil seines Vaters bezeichnet hat. Aber bei ihm hing jenes zähe Aussharren mit seiner sittlichen Willensstärke und dem ihn beseelenden Glauben an das Schicksal zusammen, das ihm seine Bahn angewiesen habe und mit Mutterliebe über ihm wache. Wenn er in jener langen launigen Kenie alle Elemente seines Wesens als angeerbt bezeichnet, so müssen wir darauf bestehen, daß seine Natur durchaus Original war, daß diese aus einem lebendigen Keime unter dem Einflusse der Verhältnisse mit einer Art Notwendigkeit sich entwickelt hat; und wie wenig wir auch jedes Mitwirken von ererbten geistigen und körperlichen Eigentümlichkeiten leugnen wollen, so wird doch der Versuch einer Ableitung der Monas, deren rotirende Bewegung nach Goethes eiguem Ausspruch das Leben ist, aus den Anlagen der Vorfahren stets ein leeres Spiel bleiben.



## Amerikanisches Eisenbahnwesen.

Von einem Touristen.



er in Deutschland viel auf der Eisenbahn fährt, kommt nicht selten in die Lage, von Mitreisenden, denen diese oder jene Einrichtung noch nicht bequem genug erscheint, die großartigen Vorzüge der amerikanischen Eisenbahn preisen zu hören, und wenn sich auch solche Urteile meist nur auf Hörensagen gründen, pflegen sie doch eine umso gläubigere Aufnahme zu finden, als der Auslandskultus bei uns noch immer nicht ganz abgestorben ist. Sind aber die Lobredner gar unverfälschte Sprößlinge des Yankeelandes, so ist man bei ihren Schilderungen fast versucht, das Dahinrollen auf einer amerikanischen Eisenbahn sich als den Gipfel irdischer Glückseligkeit vorzustellen. Oder sollte auch hier der Erfahrungssatz gelten, daß der Nimbus alles Irdischen in der Nähe wesentlich verblaßt? Die Lösung dieser Zweifel brachte uns kürzlich eine Studienreise durch die Vereinigten

Staaten, auf der wir den ganzen Erdteil von einem Weltmeere zum andern quer durchmaßen und fanden reichliche Gelegenheit, mit eignen Augen zu sehen. Wenn wir die dabei gemachten Erfahrungen hier niederlegen, so wird der freundliche Leser daraus entnehmen können, welche Staffel der Glückseligkeit ein gewöhnlicher Sterblicher auf einer amerikanischen Eisenbahn zu erreichen vermag.

Die erste Schwierigkeit, die dem Ankömmling entgegentritt und ihn sofort auf die Schattenseiten des Privatbahnsystems aufmerksam macht, ist die Wahl der Linie nach dem nächsten Zielpunkte. Bei uns verursacht dies keinerlei Kopfzerbrechen, da die Züge der verschiedenen Linien doch meist von demselben Bahnhofe abgehen, und die Vorzüge oder Nachteile derselben sich mit einem Blicke in das amtliche Kursbuch leicht übersehen lassen, auch ein späterer Wechsel der Linie auf jeder Kreuzungsstation bei Verwertung des ursprünglich gelösten Billets noch immer freisteht. Ganz anders drüben. Dort ist die erste Sorge, festzustellen, welche von den vielen Konkurrenzgesellschaften die für unsern Reisezweck passendste Linie gewährt. Will man Zeit und Geld sparen, auch unterwegs noch möglichst viel mitnehmen, so ist die Wahl der richtigen Linie die erste Grundbedingung. Hierbei sieht sich der Fremde aber von allen sonst üblichen Hilfsmitteln entblößt. Ein allgemeines amtliches Kursbuch giebt es nicht, weil die riesige Ausdehnung des Eisenbahnnetzes (200 000 Kilometer in der Union gegen 190 000 in ganz Europa), die Anzahl der Gesellschaften und die Unstetigkeit der Fahrpläne ein solches Unternehmen von vornherein fast unmöglich machen; und soweit solche Bücher erscheinen, wie z. B. Appletons Railroad Guide, sind sie meist schon im Augenblick ihres Erscheinens wieder veraltet und namentlich für Nebenlinien durchaus unzuverlässig. Dafür hat man drüben die time-tables, d. h. Einzelfahrpläne, welche von den einzelnen Gesellschaften für ihre Linien nach Bedarf unentgeltlich — durch Auslegung in den Bahnhöfen, Gasthöfen und Billetstellen — ausgegeben werden und in der marktchreierischsten Weise die Vorzüge der betreffenden Linie als der schnellsten, billigsten und bequemsten anpreisen. Der Fremde macht dabei die erheiternde Entdeckung, daß es nach amerikanischer Geographie zwischen zwei Punkten nicht bloß eine gerade Linie, sondern beliebig viele giebt, denn nach den auf der Rückseite befindlichen Eisenbahnkarten stellen sich die verschiedenen Konkurrenzlinien stets als gerade Striche dar, auch wenn jede durch andre Gegenden führt. Man gewinnt sehr bald die Überzeugung, daß man auf solcher Unterlage zu einer selbständigen Auswahl kaum gelangen kann, zumal da noch der richtige Abfahrtsbahnhof festzustellen bleibt; denn da jede Gesellschaft ihre eignen Bahnhöfe besitzt — die Union Depots bilden noch die Ausnahme —, so haben selbst kleinere Knotenpunkte deren mehrere und die Großstädte oft ein Duzend davon aufzuweisen, die mitunter eine Stunde und weiter von einander entfernt liegen. Am besten ist es daher, sich an einen mit den

einschlägigen Verhältnissen vertrauten Bekannten oder in Ermangelung eines solchen an den Portier seines Hotels zu wenden.

Sind Linie und Bahnhof glücklich festgestellt, so bietet sich die zweite, dem europäischen Reisenden ebenso unbekannte Schwierigkeit, die Beschaffung des Billets (ticket). Bei uns zu Lande löst man es sich einfach vor Abgang des Zuges an der amtlichen Billetaussgabe auf dem Bahnhofe selbst, und man erhält ein Kärtchen, das über Preis und Gültigkeit keinerlei Zweifel läßt und mit Leichtigkeit im Geldtäschchen Platz findet. In Amerika bildet der Kauf der Billets am Bahnhofsschalter die Ausnahme, und der Fremde thut gut, sich auf Ausnahmen aus Gründen, die wir noch später vorführen werden, grundsätzlich nicht einzulassen. Dafür giebt es drüben besondere Billetgeschäfte, deren wir im ganzen drei verschiedene Arten kennen gelernt haben: offizielle, offiziöse und Winkelagenturen. Die erstern sind die von den Eisenbahngesellschaften selbst eingerichteten Verkaufsstellen, die letztern verschaffen sich ihr meist zweifelhaftes Verkaufsmaterial durch die verschiedenartigsten Handgriffe, insbesondere durch Massenaufkauf bei der sogenannten Schleuderkonkurrenz, d. h. wenn rivalisirende Gesellschaften aus Konkurrenzrücksichten zeitweise die Fahrpreise auf kaum nennenswerte Sätze herunterdrücken, sodaß man z. B. von Newyork nach Chicago für vier anstatt für zwanzig Dollars fahren kann; in der Mitte zwischen diesen beiden stehen die sozusagen halbamtlichen ticket-offices. Da diese verschiedenartigen Agenturen äußerlich kaum von einander zu unterscheiden sind und dem Fremden durchweg dieselbe, im amerikanischen Reklamestile gehaltene Außenseite zeigen, so wird er auch hier gut thun, sich an eine zuverlässige Adresse weisen zu lassen, wenn er nicht Gefahr laufen will, ein Billet zu erhalten, dessen Gültigkeit mitten auf der Fahrt abläuft oder auf gewisse Züge beschränkt ist.

Die weitere Frage ist: Was für ein Billet nimmt man? ein limited oder unlimited ticket, d. h. ein Billet mit begrenzter oder unbegrenzter Gültigkeitsdauer? Die letztern bieten den Vorzug, daß sie bis zu ihrem Gebrauch gültig bleiben, sodaß sie noch nach Jahr und Tag verwendbar sind, und daß sie die Unterbrechung der Fahrt an jedem Haltepunkte auf beliebig lange Zeit, auch die Benutzung aller Züge gestatten. Die andern sind nur für die am Tage der Lösung abgehenden Züge oder bei längerer Fahrt für eine bestimmte Zahl von Tagen gültig und geben jene Vorrechte nicht; dafür sind sie erheblich billiger. So kostet z. B. ein limited ticket zwischen Newyork und San Francisco nur 79,50 Dollars, das unlimited aber 95,75 Dollars. Für Touristen wird es sich immer empfehlen, lieber die teuern Billets zu wählen, da man dann, abgesehen von den obenerwähnten Unnehmlichkeiten, auf weitem Strecken sich nicht bloß die Scherereien des wiederholten Billetkaufens erspart, sondern auch erheblich billiger wehkommt, als wenn man sich die verschiedenen Strecken einzeln zusammenkauft, vorausgesetzt, daß der Reiseplan endgültig festgesetzt ist,

da der spätere Ubergang auf eine andre Linie die Lösung eines neuen Billets erheischt. Für Geschäftsreisende und solche, die sich keinerlei Aufenthalt unterwegs gestatten können, werden dagegen die andern, insbesondere die sogenannten through-tickets oder Durchgangsbillets vorzuziehen sein. In jedem Falle muß aber von den excursion-tickets (Kundreisebillets) abgeraten werden, denn die fabelhaft niedrigen Preise derselben pflegen eine Anzahl von Passagieren anzulocken, aber die Unfälle solcher excursion-trains (Extrazüge) sind bereits sprichwörtlich geworden.

Weniger Schwierigkeiten verursacht die Auswahl der Wagenklasse und des Zuges, da in dieser Beziehung die Einrichtungen im wesentlichen dieselben sind wie bei uns. Zwar hat man schon unterwegs bei der Fahrt über das große Wasser von den Mitreisenden bis zum Überdruß gehört: „Bei uns im freien Amerika giebt's nur eine Klasse! Da fährt der Arbeiter mit dem Millionär in demselben Wagen!“ In der Nähe besehen, ist dies aber durchaus nicht so; vielmehr giebt es dort ebenso vier verschiedene Klassen wie bei uns, nur sind die Bezeichnungen anders. Verlangt man ein Billet ohne weitem Zusatz, so erhält man ein first-class ticket, d. h. ein Billet erster Klasse, welche die gewöhnliche Reisetklasse darstellt und in ihrer Ausstattung etwa unsrer zweiten Wagenklasse entspricht. Gegen besondere Bezahlung, in der Regel zwei Dollars für den Tag oder die Nacht, berechtigt aber das Billet zur Benutzung der parlor and sleeping cars, die etwa die Stelle unsrer Salon- und Schlafwagen einnehmen. Außerdem giebt es noch die smoking oder second-class cars (Rauchwagen) und die emigrants cars (Auswandererwagen), die im ganzen unsrer dritten und vierten Klasse entsprechen. Wir sehen also, daß auch das freie Amerika die gesellschaftlichen Unterschiede keineswegs aufzuheben vermocht hat, und daß der Arbeiter ganz so wie bei uns mit dem Millionär nur dann zusammenfährt, wenn ers bezahlen kann. Der bloßen Phrase „Standesunterschiede kennt Amerika nicht“ mußte aber die überall sonst übliche, einfachere und deutlichere Bezeichnung der Wagenklassen nach Ziffern (I, II, III, IV) zum Opfer fallen, so praktisch sonst auch der Amerikaner ist. Hinsichtlich der Einteilung der Züge finden wir unsre Schnell-, Personen-, gemischten und Güterzüge drüben als express-, passenger-, mixed- und freight-trains wieder, während den sogenannten Blitzzügen zwischen den europäischen Hauptstädten die zwischen den amerikanischen Großstädten verkehrenden limited express-trains gleichzustellen sind.

Die Feststellung der Abfahrtszeit wird erst verwickelter, wenn der Reisende über Chicago oder St. Louis hinaus weiter nach Westen vordringen will. Denn da die Zeitrechnung zwischen Newyork und San Francisco (etwa 3500 miles) um nahezu vier Stunden abweicht, so ist diese ganze Strecke in vier Abschnitte mit vier verschiedenen Zeitrechnungen eingeteilt, welche um je eine Stunde sich unterscheiden: die eastern, central, mountain und pacific

time. Man muß daher seine Uhr stets vor der Abfahrt nach der amtlichen Zeitrechnung genau stellen, wenn man nicht Gefahr laufen will, eine ganze Stunde zu früh oder ebensoviel zu spät auf dem Bahnhofe zu erscheinen.

Hat der Fremde endlich alle Schwierigkeiten glücklich überwunden und das erste amerikanische Eisenbahnbillet in seinen Händen, so wird er sich über dessen Aussehen etwas verwundern. Statt des bekannten kleinen Kärtchens hat er einen schmalen, etwa handbreiten Papierstreifen erhalten, der aus so vielen Längsstücken zusammengesetzt ist, als er Abschnitte verschiedener Eisenbahngesellschaften durchfährt. Die einzelnen Stücke enthalten den Namen der betreffenden Gesellschaft, die beiden Kopfstationen und die üblichen Gültigkeitsvermerke, dagegen keinerlei Ausweis über den Fahrpreis, sodaß eine sofortige Kontrolle etwaiger Übervorteilungen nicht möglich ist. Bei weitem oder zusammengesetzten Touren läßt sich ein solches Billet fast nach der Elle abmessen; in der Regel erhält der Käufer diese Papiermasse kunstvoll zusammengefaltet in einem festen Umschlage überreicht, der mit der Firma der verkaufenden Agentur und den unvermeidlichen Reklamenotizen bedruckt ist.

Es fragt sich nun, wie man am zweckmäßigsten nach dem Bahnhofe kommt und sich mit dem Gepäck einrichtet. Die Verbindung zwischen den Hotels und den Bahnhöfen ist im allgemeinen eine dreifache. Die gewöhnlichste und in den Großstädten besonders übliche bildet die Pferdebahn, wobei man sein Gepäck bei der Abfahrt durch den Portier des Hotels oder bei der Ankunft durch den bagageman im Zuge einer der vielen Expeditionsgesellschaften (Express Company) übergeben läßt, die gegen 50 Cents für ein Stück das Gepäck nach jedem Punkte der Stadt besorgen. Daneben giebt es, wenigstens in allen größern Städten, besondre Omnibusse, die den Verkehr zwischen sämtlichen Bahnhöfen und Hotels der Stadt vermitteln; sie befördern den Reisenden samt seinem Gepäck gegen eine Gebühr von 25 bis 50 Cents. Endlich findet man, zumal an kleinern Orten, auch die bei uns üblichen Hotelwagen. Die Benutzung der Droschken, die uns so bequem und geläufig ist, bildet drüben die Ausnahme, da die Fahrpreise namentlich mit größerm Gepäck ziemlich hoch sind. Mit der Gewährung von Freigepäck sind die Eisenbahngesellschaften sehr entgegenkommend (100 bis 150 Pfund), da der Amerikaner schon der großen Entfernungen halber viel mitzunehmen gezwungen ist. In der Regel werden daher alle größern Stücke aufgegeben; dabei erhält man an Stelle unsers Gepäckscheines einen check, d. i. eine kleine Blechmarke, welche die Anfangsbuchstaben der Eisenbahngesellschaft und die Nummer des Gepäckstückes angiebt. Touristen werden aber gut thun, sich bloß auf einen Handkoffer einzurichten, den sie zur Not eine Strecke weit selbst tragen können und im Zuge bei sich behalten; man spart dann, namentlich bei häufigen Unterbrechungen der Reise, viel an Zeit und Geld, da es doch häufig vorkommt, daß man durch die Expresskompagnien erst nach vierundzwanzig Stunden oder später in den Besitz seiner Sachen gelangt und

so manchen kostbaren Tag verliert. Außerdem ist die Aufgabe des Gepäcks nur dem anzuraten, der über einen amerikanischen Reisekoffer, d. h. einen über und über mit Eisen beschlagenen Holzkoffer verfügt, denn die Behandlung des Gepäcks durch die Bahnbeamten ist ganz niederträchtig; die elegantesten Koffer werden mit einer Seelenruhe von der Schulter herab einfach auf das Pflaster geworfen, als ob es sich um einen Sack Holz handelte. Selbst mein solider Lederkoffer, der mich, ohne Schaden zu nehmen, vom Nordkap bis nach Syrakus und von Paris bis nach Wien begleitet hatte und an manchen Puff gewöhnt war, empörte sich über die amerikanische Rücksichtslosigkeit derart, daß er auseinanderbarst und nicht wieder herzustellen war.

Sehen wir uns nun einen amerikanischen Eisenbahnzug und seine vermeintlichen Vorzüge etwas näher an. Die Zusammenstellung des Zuges ist in der Regel eine solche, daß unmittelbar hinter der Lokomotive und dem Kohlenwagen die Gepäckwagen und dann die Personenwagen in umgekehrter Klassenfolge zu stehen kommen, sodaß die Auswandererwagen den Anfang, die Salonwagen den Schluß des Zuges bilden. Wenn man erwägt, daß die hintersten Wagen am meisten schleudern und daß sie bei längeren Zügen stets außerhalb der geebneten Stationszugänge zu stehen kommen, so wird man die Stellung der Salonwagen nicht für eine bevorzugte erachten können. Sie ist es jedoch insofern, als sie bei Zusammenstößen immerhin einigen Schutz bietet. Freilich ist es der amerikanischen Erfindungsgabe gelungen, auch auf diesem Felde Neuerungen einzuführen; man kennt nicht bloß die gewöhnlichen Zusammenstöße von vorn, sondern auch solche von hinten, deren Bekanntheit uns nicht vorenthalten bleiben sollte.

Das erste, was dem Fremden beim Betreten des Zuges auffällt, ist die Längsteilung sämtlicher Personenwagen durch einen Mittelgang ohne jegliche Teilung, sodaß man die einzelnen Wagen nur von den beiden Enden aus betreten und den Zug seiner ganzen Länge nach vom ersten bis zum letzten Wagen durchwandern kann. Es wird dies als der größte Vorzug der amerikanischen Eisenbahnen gerühmt, und es läßt sich nicht leugnen, daß eine solche Einteilung, namentlich auf längeren Reisen, mancherlei Vorteile bietet. Der Reisende kann den ganzen Wagen mit freiem Blick übersehen, einen unbequemen Platz jederzeit mit einem andern vertauschen, auch sich durch Auf- und Abwandern in dem Mittelgange einige Bewegung und Zerstreuung verschaffen. Aber diese Vorteile werden doch durch die Nachteile, welche die Einrichtung mit sich bringt, bei weitem aufgewogen. Zunächst kommt man in einem solchen Wagen nicht einen Augenblick zur Ruhe, da es ein fortwährendes Hin- und Herrennen giebt, und die beiden Thüren kaum stillstehen; mit jeder Öffnung derselben dringt aber eine Menge Wind, Staub und Rauch ein, was bei kalter Witterung und überheizten Wagen selbst für weniger empfindliche Naturen die ganze Reise zu einer förmlichen Qual gestaltet. Eine ganz abscheuliche Plage

bilden dabei die news agents, d. h. Agenten, welche alle fünf Minuten den ganzen Zug von einem Ende bis zum andern durchlaufen, um dem reisenden Publikum bald etwas Obst, bald Photographien, Unterhaltungsbücher, Reiseumzüge, Hosenträger oder andre überflüssige Dinge anzubieten. Es zeugt von der rücksichtslosen Erwerbsucht des Amerikaners, dem Palladium des money making, daß selbst die reichsten Eisenbahngesellschaften die geringen Pachtsummen dieser Agenten nicht verschmähen, obwohl diese Menschen nicht bloß ganz überflüssig sind, sondern das Publikum durch ihr fortwährendes Gelaufe und Aufdrängen lediglich belästigen. Wehe dem Unglücklichen, der in ahnungslosem Halbschlummer seine Füße über den Bereich seines Sitzes hinaus in den Mittelgang vorschiebt; ein markiger Tritt entreißt ihn seinen Träumereien und führt ihn erbarmungslos in die rauhe Wirklichkeit zurück.

Doch das sind lauter Kleinigkeiten im Vergleich zu den Gefahren, welche die mangelhafte Entleerungsfähigkeit der Wagen bei Unglücksfällen mit sich bringt. Bei dem gänzlichen Mangel an Seitenthüren und der geringen Weite der Fenster bilden den einzigen Ausweg die beiden schmalen Kopftüren, welche sich in solchen Augenblicken durch die gewaltsam nachdrängenden nur zu schnell verstopfen, zumal da die Wagen durchweg wohl doppelt so lang und um den Raum des Mittelganges breiter als die unsrigen sind. Dazu kommt, daß die eisernen Öfen, von denen je einer an jeder Ecke des Wagens steht, bei Zusammenstößen sofort umkippen und durch die Entleerung ihres glühenden Inhalts nicht bloß den Ausgang gefährden, sondern auch im Nu den ganzen Wagen in Brand setzen und so die Reisenden dem Feuertode preisgeben, dem sie sonst durch einen Sprung aus der Seitenthür wohl noch entronnen wären. Bei der allgemeinen Unsicherheit der amerikanischen Eisenbahnen, auf deren Ursachen wir noch später zu sprechen kommen, müssen solche Umstände, die unsern deutschen Wagen glücklicherweise unbekannt sind, doppelt schwer ins Gewicht fallen; ich habe mich daher zu einem überzeugten Anhänger der amerikanischen Wageneinrichtung umso weniger bekennen können, als ich leider Gelegenheit hatte, seine Mängel aus eigener Erfahrung kennen zu lernen.

Wir fuhren gerade an dem steilen Seeufer des Lake Champlain, unweit der seinem berühmten Schwestersee Lake George zuführenden Kreuzungsstation Ticonderoga, in langsamer Fahrt hin, als sich plötzlich hinter einem Felsvorsprunge, bei dem wir eben vorüber waren, ein verdächtiges Geräusch wie das einer andampfenden Lokomotive vernehmen ließ. Im Augenblick waren sämtliche Insassen unsers Wagens aufgesprungen und liefen aus Leibeskräften der vordern Thür zu; aber ehe noch der erste sie öffnen konnte, gab es einen fürchterlichen Krach, der uns alle durcheinander warf und den bereits geheizten Öfen mitten unter uns, sodaß der Wagen sofort mit Qualm erfüllt und in Brand gesetzt wurde. Der Geistesgegenwart der zunächst befindlichen gelang es, den Inhalt des Trinkwasserbehälters über die kohlenden Stellen auszuschütten,

und als wir wieder etwas zur Besinnung kamen, erblickten wir das Vorderende einer Lokomotive in unsern Wagen völlig hineingefahren, sodaß die hintere Thür völlig zerschmettert und der Fußboden selbst in der Mitte durch die von unten gewaltfam durchgetriebenen Druckfedern geborsten war. Da ich unglücklicherweise auf dem letzten Sitze gesessen und infolge dessen den heftigsten Ruck erhalten hatte, auch als Neuling bei solchen Vorfällen noch nicht die nötige Erfahrung besaß, so erhielt ich als Dankzettel eine Fußverstauchung, während die übrigen, die den Kummel schon kannten, mit heiler Haut davonkamen. Eine Seitenthür hätte in diesem Falle freilich auch nicht viel geholfen, da sie an der betreffenden Unglücksstelle höchstens einen Kopfsprung in den See gestattet hätte; aber immerhin noch lieber es mit den Wellen versuchen, als lebendig verbrannt oder gerädert werden! Im übrigen nahm das Reisepublikum die Sache als harmlos hin und half den zertrümmerten Wagen mit eisernen Brechstangen wieder notdürftig zusammenklopfen; dann fuhr man weiter, als ob nichts geschehen wäre, obwohl der Wagen bei jeder Achsenumdrehung solche Stöße gab, daß man sich nur mit Mühe auf seinem Sitze halten konnte. Ich war froh, als ich fünfzehn Minuten später meine Umsteigestation erreichte, zumal da dicht vor derselben ein kurz zuvor eingelaufener Güterzug mit der Uferbrücke durchgebrochen war und zum Teil noch im See lag.

Sehen wir uns nun im Innern der verschiedenen Wagenklassen etwas näher um und beginnen wir mit dem Normalwagen, dem erstklassigen Personenwagen — first-class car. Diese Wagen haben durchschnittlich auf jeder Längsseite fünfzehn Fenster und ebensoviel gepolsterte Doppelsitze, sodaß ein vollbesetzter Wagen sechzig Personen faßt. Die Rücklehne des Sitzes ist um eine in der Mitte der beiden Armlehnen befestigte Axe drehbar, sodaß ein einfaches Umklappen derselben gestattet, nach Belieben vorwärts oder rückwärts, beziehentlich seinen Hintermännern gegenüber zu sitzen. Das ist mitunter sehr angenehm, hat aber den Nachteil, daß die Rücklehne nur bis zu den Schultern hinaufreicht und die Armlehnen verhältnismäßig niedrig, auch ungepolstert sind. Auf weiten Touren sucht man daher vergebens nach einem bequemen Stützpunkte für Kopf und Arme, geschweige denn für den übrigen Körper. Von einer „molligen Polsterecke“ oder einem behaglichen Ausstrecken, wie in unsern Wagen, ist gar keine Rede. Höchstens kann man bei schwacher Wagenbesetzung aus zwei gegenüberstehenden Doppelsitzen durch Umlegung der einen Rücklehne und Einlegung eines leeren Sitzpolsters als Mittelstück sich eine Art Sofa herstellen; da dieses aber selbst in der Diagonale nie mehr als etwa anderthalb Meter mißt, so läßt sich begreifen, daß eine solche Lagerstätte selbst für solche, die das preussische Militärmaß nicht erreicht haben, auch die ganze Nacht hindurch einen höchst fragwürdigen Genuß bietet. Außerdem wird er auch in der Regel nur den Damen gestattet.

Zur Unterbringung des Handgepäcks sind an den Seitenwänden zwischen

den Fenstern in Mannshöhe zierliche Drahtgitter angebracht, die aber nur Hüte, Bücher, Handtäschchen, Schirme, Stöcke u. dergl. aufzunehmen geeignet sind; größere Stücke muß man bei starker Besetzung auf dem Fußboden zwischen den Füßen anzubringen suchen, da sie unter dem Sitze wegen der darunter befindlichen Heizungsrohren keinen Raum finden. Die Wagenfenster sind etwa so groß wie die unsrigen, lassen sich aber nicht von oben nach unten, sondern nur in umgekehrter Richtung und nicht beliebig weit aufschieben, weil der Schnepper, welcher das hinaufgeschobene Fenster festhält, in der Mitte der Fensterhöhe angebracht ist; man hat daher nur die Wahl, das Fenster entweder zur untern Hälfte oder gar nicht zu öffnen. Das erstere hat den Übelstand, daß der Reisende den ganzen Zug und Staub unmittelbar über Augen und Oberkörper bekommt, während bei unsrer Fensteranordnung der Luftzug über die Köpfe der Reisenden hinweg, also in einer für die Gesundheit wie für die Lüftung weit zweckmäßigeren Weise geregelt werden kann. Im übrigen dienen zur Lüftung noch besondere Fensterchen, die an den Seiten des erhöhten Mitteldeckes der Wagen angebracht sind und sich nach der Fahrrichtung entgegengesetzten Seite aufdrehen lassen. Von der Mitteldecke, die meist silberne Sterne auf blauem Grunde zeigt, hängen die üblichen Petroleumlampen herab, in der Regel zwei mit je zwei Flammen in jedem Wagen; sie verbreiten aber nur geringe Helligkeit, sodaß man kaum dabei lesen kann. Die Dunkelstunden sucht man daher möglichst mit Schlafen auszufüllen; dabei ist es ergötzlich, die verschiedenartigen verzweifelten Anstrengungen zu beobachten, womit jeder eine möglichst bequeme Stellung herauszufinden versucht. Endlich fällt unser Blick noch auf zwei Verschlüge an den beiden Enden des Wagens, gegenüber den bereits erwähnten eisernen Öfen; an den Außenseiten dieser Verschlüge befindet sich ein großer Blechfessel mit ice water (Trinkwasser) zum beliebigen Gebrauch, und das Innere dient als Abort, auf dem einen Wagenende für Ladies, auf dem andern für Gentlemen. In der rauheren Jahreszeit bildet die Überheizung der Wagen die Regel, sodaß die Unglücklichen auf den Endsitzen halb gebraten und doch auch wieder bei jedem Öffnen der Thüren der eisig kalten Nachtluft ausgesetzt werden; von einer Regelung der Wärme nach dem Belieben der Insassen wie in unsern Wagen ist keine Rede. Außerdem ist die Abwartung der Öfen auf gewissen Linien mangelhaft, sodaß oft Hitze und Kälte miteinander abwechseln, je nachdem der Ofen „pustet“ oder „schweigt“; mitunter kann man in einer Nacht diese Wandlungsprozesse mehrmals durchmachen. Es ist daher empfehlenswert, jede Empfindlichkeit gegen Temperaturwechsel entweder daheim zu lassen oder sie sich wenigstens vorher abzugewöhnen, wozu sich auf der Überfahrt stets Zeit und Gelegenheit findet. Im übrigen zeigt die Ausstattung der Täfelung und Polsterung etwa dieselbe Eleganz wie unsre zweite Wagenklasse.

(Schluß folgt.)