



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Von einem Touristen: Amerikanisches Eisenbahnwesen : (Schluß.)

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

zwei große und starke Feinde, Rußland wegen der türkischen und afghanischen, Frankreich wegen der ägyptischen und Mittelmeerfrage. Schon vor drei Jahren wäre es wegen eines Vorfalls in Tamatave (Madagaskar) beinahe zu einem Kriege mit den Franzosen gekommen, und die Möglichkeit eines solchen mit den Russen, die in der Gegend von Merv und Herat, Balch und Kabul fortwährend am Horizont steht, kann jeden Tag eintreten. Niemand kann dafür stehen, daß nicht mit Boulanger kriegerische Neigungen und Absichten in Paris ans Ruder gelangen, und diese könnten sich eher gegen England als gegen das starke Deutschland richten, gegen das überdies schwieriger Rußlands Bundesgenossenschaft zu gewinnen sein würde als gegen das britische Reich. Schon empfiehlt die Co-carde, das Organ des strebsamen und nicht aussichtslosen Generalz, lebhaft und eindringlich eine antienglische Politik, und wenn Frankreich wie Rußland jetzt massenhaft Kreuzer bauen, so denken sie ohne Zweifel an Schädigung des britischen Handels. England würde jetzt den Russen, wenn es von diesen allein angegriffen würde, zur See selbstverständlich gewachsen sein und wohl auch noch zu Lande in Mittelasien, hier aber schwerlich noch lange, und dort auch jetzt schon nicht, wenn die Franzosen sich mit den Russen vereinigten. Auf Italiens Unterstützung zur See ist kaum mit Sicherheit zu rechnen: es könnte sich leicht bewegen finden, bei Ausbruch des Kampfes noch zu warten wie Österreich 1870, und dann warten, bis es zu spät ist. Deutschland aber und Österreich hätten wenig oder gar keinen Grund, sich in einen Streit zu mischen, bei dem sie vorwiegend englische Interessen zu verteidigen hätten.



Amerikanisches Eisenbahnwesen.

Von einem Touristen.

(Schluß.)



Die second-class cars sind schon weniger bequem und sauber und entsprechen im ganzen unsrer dritten Klasse; sie finden sich meist nur in Lokalzügen und werden besonders vom Arbeiterstande benutzt. In der Regel sind sie der Quere nach in zwei Hälften geteilt, von denen die eine ähnliche Polsterföge wie die Wagen der ersten Klasse enthält, während die andre mit Rohrfögen versehen ist und als Rauchabteilung dient, weshalb solche Wagen auch kurzweg smoking cars genannt werden. Außerhalb dieses Raumes und der Herrenzimmer in den Salonwagen

ist das Rauchen auf dem ganzen Zuge nicht gestattet. Dies ist unbestreitbar ein großer Vorzug der amerikanischen Eisenbahnen, da sich die Mehrzahl des reisenden Publikums doch immerhin aus Nichtrauchern zusammensetzt. Man sollte daher unsre „Nichtraucherkoupees“ lieber umgekehrt in „Raucherkoupees“ umwandeln und überall sonst das Rauchen gleichfalls untersagen.

Die „Auswandererwagen“ stehen mit unsrer vierten Klasse auf einer Stufe, sind aber mit hölzernen Doppelsitzen versehen, welche durch Einlegung eines Mittelstückes und Abklappung einer obern Seitenlade sich in ein unteres und ein oberes Bettgestell umwandeln lassen, wozu die Eisenbahngesellschaften den Leuten für ein Billiges die nötigen Matratzen liefern, falls sie nicht schon vom Schiffe her damit versehen sind. Außerdem haben diese Wagen auf den beiden Enden je eine abgetrennte Abtheilung, von denen die eine als Abort, die andre als Küche dient; ein eiserner Herd darin mit der nötigen Feuerung steht den Reisenden zur Verfügung, da diese, oft Tage lang unterwegs, sich aus mitgenommenen Vorräten selbst zu unterhalten pflegen. Die Wagen sind vor allem, wie schon ihr Namen anzeigt, für Auswanderer bestimmt und in allen westwärts oder ostwärts durchgehenden Zügen zu finden; sie werden aber der Billigkeit halber auch vielfach von andern und im Westen mit Vorliebe von den Chinesen (Kulis) benutzt.

Von Salonwagen (palace cars) giebt es zwei Arten: parlor und sleeping cars, d. i. Tages- und Schlafwagen. Beide sind durchweg mit Teppichen belegt, mit Spiegeln und sonstigem Schmuck reichlich ausgestattet und mit ebenso guter Beleuchtung als Lustheizung versehen, sodaß sie im ganzen unsern Salon- und Schlafwagen gleichkommen. In den Tageswagen findet man statt der sonst üblichen festen Doppelsitze einzelstehende Fauteuils, die aufs bequemste gepolstert sind und sich um ihre Axe drehen lassen. Mitunter sind sie so eingerichtet, daß man durch einen Handdruck an der Seite in eine halb liegende Stellung kommt, sogenannte reclining chairs, welche unter andern auf der Bandalialinie zwischen Newyork und St. Louis anzutreffen sind. Die Schlafwagen haben feste Doppelsitze, in der Regel auf jeder Längsseite je zwölf, die wieder zu je zwei einander gegenüber liegen und durch Einlegung eines Mittelstückes sowie Abklappung einer obern Seitenlade in ein vollständiges Unter- und Oberdoppelbett umgewandelt werden können, sodaß der vollbesetzte Wagen acht- undvierzig Personen beherbergen kann. Außerdem haben die Schlafwagen, wie auch die meisten Tageswagen, an den Enden zwei besondere Zimmerchen, von denen eins als Herren-, das andre als Damenzimmer dient; daneben liegen die zugehörigen Aborte. Dadurch ist zugleich der eigentliche Innenraum der Wagen nach beiden Enden zu durch doppelte Thüren abgeschlossen, sodaß der Aufenthalt darin schon der beständigen Temperatur und der bessern Luft wegen weit angenehmer ist. Die Bedienung besteht hier durchweg aus Negern. So bequem wie unsre Schlafwagen sind die amerikanischen freilich nicht, denn da es keine

Grenzboten II. 1888.

58

kleineren Abteilungen giebt, vielmehr Herren und Damen sich in demselben Raume zur Ruhe begeben müssen, so pflegen die letzteren es vorzuziehen, sich ganz angekleidet niederzulegen, während die Herren sich wenigstens hinter den Vorhängen ihres Bettes der Oberkleider zu entledigen suchen, was bei der geringen Höhe der Betten freilich keine Schwierigkeiten hat. Auch kommt es nicht selten vor, daß man im Oberbett des Wagens sein Lager mit einer Rußschicht umsäumt findet, da die Luftfenster des Oberdaches trotz der eingesetzten Drahtsiebe den Rauch der Lokomotive doch nicht ganz abhalten. Am meisten geschätzt sind die Mittelplätze, weil diese am wenigsten stoßen; wer jedoch etwas zur Seerkrankheit neigt, der sollte besonders im Westen auf die Schlafwagen verzichten, da sie dort derart schleudern und federn, daß die Wirkungen ganz überraschend sind, namentlich wenn sich der Wagen mit der amerikanischen Küche nicht recht befreunden will. Die Salonwagen werden auch kurzweg Pullmann cars genannt, weil sie sämtlich von der berühmten Pullmann'schen Kompagnie gebaut werden, ihr gehören und den Eisenbahngesellschaften nur vermietet werden. Die Fabrikstadt, nach ihrem Begründer und dem Erfinder der Schlafwagen „Pullmann“ genannt, bietet ein interessantes, praktisches Beispiel zu dem seiner Zeit vom Geheimen Regierungsrat Gamp gemachten Vorschlage, die Großindustrien auf das platte Land zu verlegen. Denn die bis dahin in verschiedenen Großstädten zerstreuten Etablissements wurden im Jahre 1880 auf einem eine halbe Stunde südlich von Chicago (im Hydepark und am Lake Calumet) gelegenen Terrain vereinigt, und zugleich für sämtliche Angestellte der Kompagnie und deren Familien die mit allen technischen Verbesserungen der Neuzeit ausgestatteten Wohnungen hergestellt, d. h. es wurde eine ganze Stadt gebaut, die heute schon 1500 Ziegelhäuser mit 10 000 Einwohnern zählt, Kirche, Schule, Hotel und Theater, Park, Gas- und Wasserleitung, Kanalisation u. s. w. aufzuweisen hat und mit ihren schönen Alleestraßen und freundlich-saubern Häusern zu den Fabrikvierteln der Großstädte einen überaus wohlthuenden Gegensatz bildet.

Die Verpflegung auf der Eisenbahn schließt sich der allgemeinen amerikanischen Sitte an, nur drei kräftige Mahlzeiten des Tages einzunehmen, und erfolgt nach zwei verschiedenen Arten, d. h. entweder im Zuge selbst oder auf besondern Eßstationen. Die erstere Einrichtung ist namentlich bei den zwischen Newyork und San Franzisko durchgehenden Zügen und auf ähnlichen weiten Strecken üblich und dort auch notwendig, weil man dabei Tage lang durch öde Gegenden fährt, wo das Auge, soweit es reicht, nichts als „Gegend“ sieht, die stellenweise, z. B. im Mormonenstaate Utah, selbst von den Amerikanern als „Wüste“ bezeichnet wird. Zur Verpflegung der Reisenden der ersten Klasse — die übrigen müssen sich selbst versorgen — dienen die dining cars, d. h. Restaurationswagen, welche alles dazu erforderliche, nämlich Speisekammer, Küche und Eßsaal enthalten und nach Art der übrigen Salonwagen eingerichtet sind. Die drei üblichen Mahlzeiten sind: breakfast zwischen 7 und 9 Uhr morgens,

dinner zwischen 12 und 2 Uhr mittags, supper zwischen 6 und 8 Uhr abends; die Essenszeiten werden durch den schwarzhäutigen, aber weißgekleideten Küchenmeister in den einzelnen Wagen mit dem monotonen Ruf: Breakfast is now ready (das Frühstück ist jetzt fertig) bekannt gemacht. Man begiebt sich dann in den Speisesaal, nimmt nach Belieben an einem der zwischen je zwei Doppelsitzen befestigten, sauber gedeckten Tische Platz und giebt nach der bereitliegenden Karte dem harrenden Schwarzen seine Aufträge. Obwohl die Karte eine Menge von Gängen aufweist, so bietet die Zusammenstellung der Mahlzeit doch keine besondern Schwierigkeiten, weil die Karten sich meist wie ein Ei dem andern gleichen; es sind immer dieselben chops und steaks, fish und puddings und das bei allen Mahlzeiten wiederkehrende Mäßigkeitsgetränk tea und coffee. Auf ein ordentliches saftiges Stück Fleisch macht man vergebens Jagd, sodaß man oft mit Sehnsucht an die dampfenden Braten der deutschen Bahnhof-Table-d'hôte zurückdenkt. Außerdem ist es üblich, alle gewünschten Gänge auf einmal zu bestellen und auch auf einmal vorgefetzt zu erhalten, sodaß man sich plötzlich von einer Unzahl von Tellern und Schüsseln umlagert sieht und die Speisen in Eile hinunterwürgen muß, um nicht kalt zu essen. Der Preis beträgt für jede Mahlzeit 75 Cents = 3 Mark und ist in Anbetracht der besondern Umstände und der amerikanischen Preisverhältnisse sehr mäßig.

Wo es Eßstationen giebt, sind sie ebenfalls so eingerichtet, daß man drei Tagesmahlzeiten einnehmen kann. Auch finden sich im ganzen dieselben Gerichte vor, doch ist bei Ankunft des Zuges schon alles aufgetragen, sodaß man nur Platz zu nehmen und nach Belieben zuzugreifen braucht. Der Zutritt zu den Eßsälen steht hier nicht bloß den Reisenden der ersten Klasse, sondern jedermann frei, und die Bezahlung, meist 50 oder 75 Cents, erfolgt am Ausgange. Wenn hier mitunter bessere und mannichfaltigere Auswahl als in den dining cars geboten wird, so nützt das dem Reisenden doch nicht viel, weil er stets in fliegender Hast essen muß. Zwar zeigt der Fahrplan meist 20 bis 30 Minuten Essenszeit an, aber da die Verspätungen auf längern Touren die Regel bilden, so wird, um diese wieder einzuholen, oft schon nach der halben Zeit weitergefahren. Dazu kommt, daß die Eßsäle mitunter eine ziemliche Strecke vom Zuge entfernt sind und ein Abläuten nicht stattfindet, sodaß man in steter Unruhe sitzt und in sich hineinschlingt, was man gerade um sich herum ergreifen kann. Denn man darf nicht vergessen, daß es oft in den nächsten sieben bis acht Stunden nichts giebt, da das Anbieten von Erfrischungen auf den Haltestellen dem sonst so praktischen und geschäftskundigen Amerikaner gänzlich fremd ist, auch die Zwischenstationen in keiner Weise den unsrigen entsprechen.

Das amerikanische Bahnhofswesen steht überhaupt noch sehr weit zurück. Abgesehen von den Großstädten und wichtigern Knotenpunkten, von denen die erstern oft mit allen Bequemlichkeiten der Neuzeit ausgestattete Monumentalbauten aufweisen, findet man meist bloße dem Güterverkehr dienende Holzschuppen

vor, in denen dem ganzen Personenverkehr nur ein armseliger Raum mit einem eisernen Ofen und ein paar hölzernen Bänken eingeräumt ist. Von Wirtschaft keine Spur! Man kann froh sein, wenn man an einer bar etwas Thee oder Kaffee erhält. Auch ist der Aufenthalt ganz ungeregelt; der Zug hält eben so lange, als die Gepäc- oder Eilgutbesorgung es nötig macht, von wenigen Minuten bis zur halben Stunde und länger. Eben so wenig ist von den Schaffnern nähere Auskunft darüber zu erhalten, da sie es meistens selbst nicht wissen und sich um die Reisenden überhaupt nicht kümmern. Help yourself! heißt es auch hier, d. h. sieh zu, wie du fortkommst! Mitunter sieht man bei solchem unfreiwilligen Aufenthalt einige hundert Schritte weit ein freundliches Gasthaus winken, aber man traut sich nicht recht fort, da kein Abfahrtsignal rechtzeitig zurückruft. Wagt man doch den Absteher, so muß man wenigstens den Zug stets im Auge behalten und sich sprungfertig halten, um beim Abdampfen sich sofort in Trab zu setzen und wenigstens noch den letzten Wagen zu erklettern. Denn was es heißen würde, in solcher Einöde, wo die ganze „Eisenbahnstadt“ aus einigen wenigen Bretterhäusern besteht, bis zum nächsten Zuge, d. i. runde vierundzwanzig Stunden, liegen zu bleiben, wird sich der Leser leicht selbst ausmalen können.

Die große Bequemlichkeit, die militärische Pünktlichkeit und die beruhigende Sicherheit des Betriebes, die man auf unsern Bahnen als etwas Selbstverständliches hinnimmt, darf man drüben von vornherein nicht erwarten. Ist bei uns die Verspätung der Züge die Ausnahme, so ist sie dort die Regel. Gleich der erste Zug, der mich in zwei Stunden von Newyork nach Philadelphia zur hundertjährigen Gedenkfeier der Unabhängigkeitserklärung bringen sollte, sogar ein Expreszug, brauchte die doppelte Zeit dazu, und als ich ein paar Monate später auf der Rückreise von Kalifornien den limited express als letzten Zug von Philadelphia nach Newyork gewählt hatte, blieb selbst dieser Zug mit solcher Verspätung aus, daß ich mit dem nächstfolgenden gewöhnlichen Schnellzuge schließlich noch früher in Newyork eintraf. Im Westen sind sogar Verspätungen bis zu halben Tagen und mehr nichts seltenes. Ein kleines Vorkommnis, dessen unfreiwilliger Teilnehmer ich war, wird dem Leser eine annähernde Vorstellung davon geben, was sich ein amerikanisches Reisepublikum alles bieten läßt.

Von der bekannten Mormonen- oder Salzseestadt kommend, hatte ich mit dem San Francisco-Newyorker Schnellzuge meinen Weg durch das großartige Arkansthal nach Colorado Springs genommen, um diesem Saratoga des Westens durch Überschlagung eines Zuges einen flüchtigen Besuch zu widmen. Da der Zug abends sechs Uhr dort eintreffen und am folgenden Abend um dieselbe Zeit nach der Knotenstation Denver weitergehen sollte, so hatte ich meinen Reiseplan darauf eingerichtet, den Abend auf den Ort selbst und den folgenden Tag auf die vielgerühmte Umgebung zu verwenden. Solche

Berechnungen werden jedoch meist ohne den Wirt gemacht. Statt um sechs Uhr trafen wir erst gegen zehn Uhr abends in Colorado Springs ein; mit der Abendpromenade war es also vorbei, und ich mußte mein Programm auf den folgenden Tag zusammenpressen. Selbstverständlich ließ sich dies ohne Strapazen nicht gut erledigen, und als ich gegen sechs Uhr dem Bahnhofe wieder zueilte, war es mein fester Vorsatz, in Denver, wo wir um neun Uhr abends eintreffen sollten, einen langen Schlaf zu thun, um neu gestärkt mit dem Morgenzuge die große Tour nach St. Louis anzutreten. Wer beschreibt aber mein Erstaunen, als ich am Bahnhofe weit und breit keinen Zug, auch keinerlei Empfangsvorbereitungen dazu erspähen konnte. Auf meine Frage erhielt ich den erbaulichen Bescheid: Einige Stunden Verspätung! und den wohlmeinenden Rat, um zehn Uhr wieder vorzusprechen. Der Grund der Verspätung war, wie schon öfters, starker Güterverkehr mit Früchten auf der Zentral-Pacificbahn, und da der Gütertransport mehr einbringt als die Personenbeförderung, so mußte unser Schnellzug natürlich zurückstehen. Inzwischen war es bereits dunkel geworden, und so suchte ich wieder mein Hotel auf, um die Zeit so gut es ging dort hinzubringen. Als ich nach vier langen Stunden zum Bahnhofe, einer elenden Bretterbaracke, zurückkehrte, fand ich das einzige sogenannte Wartezimmer von einer buntscheckigen Gesellschaft bereits stark besetzt, darunter einer größern Familie, die mit einer Menge kleiner und kleinster Kinder schon seit sechs Uhr auf den unbequemen Holzbänken kampirte. Die Atmosphäre war nicht die beste, die Beleuchtung jammervoll und der Ofen trotz der empfindlichen Nachtkälte nicht einmal angezündet, obwohl die am andern Ende der Bude gelegene „Amtsstube“ ganz behaglich erwärmt war. Trotzdem hörte ich keinerlei Klage, sondern alles wartete mit Gleichmut des Zuges, der da kommen sollte. Erst gegen Mitternacht wurden die Harrenden erlöst. Um drei Uhr morgens endlich kamen wir bei wenig Graden über Null in Denver an, gänzlich durchfroren, und die meisten hungrig und durstig. Da der Bahnhof und die Wartesäle noch in unheimlicher Dunkelheit dalagen, wandte ich mich an den Bahnhofsvorsteher mit der bescheidenen Frage, ob man nicht eine Kleinigkeit zu essen oder wenigstens eine Tasse warmen Kaffee bekommen könnte. Ich erhielt jedoch eine Antwort, die ich nicht im entferntesten geahnt hatte und die ungefähr dahin lautete, das Reisepublikum könnte nicht verlangen, daß feinewegen die Restauration nachtsüber offen bliebe; wenn die Reisenden nicht fahrplanmäßig einträfen, so wäre das ihre Sache, das Bahnhofspersonal ginge das nichts an! Dieser Standpunkt war mir so verblüffend neu, daß mir jede Entgegnung im Munde stecken blieb. Erst verspätet sich der Zug durch die Schuld der Bahnverwaltung, man wird zu einem viestündigen Warten in elendem Raume, darauf zu einem abermals dreistündigen Aufenthalt verurteilt, die ganze Nachtruhe ist zum Teufel, und dann darf man nicht einmal Anspruch auf eine Tasse Kaffee machen, die bei uns auch die

kleinste Station zu jeder Zeit bereit hat. Auch hierbei lernt man die Schattenseiten des Privateisenbahnwesens gründlich kennen; eine Gesellschaft schiebt der andern die Schuld der Verspätungen zu, und das Publikum muß es ausbaden. Da auf die paar Stunden bis zum Abgange des Morgenzuges ein Hotel aufzusuchen doch nicht mehr verlohnte, so blieb nichts andres übrig, als die freundschaftlichen Beziehungen zu den bekannten Holzbänken, die zum Überfluß durch Querabteilungen zu jeder horizontalen Ruhestellung unbrauchbar gemacht sind, aufs neue anzuknüpfen. Mich dauerte namentlich die kinderreiche Familie, welche mit den schlaftrunkenen Kleinen nun die ganze Nacht in so elender Weise zubringen mußte. Der vielstimmige Kinderchor, das kalte Zimmer und die harte Bank machten alle Schlafversuche unmöglich, und so begann ich, trotz der Abspannung, etwas nachzuwandeln, um mir das geräumige Gebäude, welches den verschiedensten Linien als Kreuzungsstation dient, etwas näher anzusehen. Allerdings durfte ich dabei das Damenwartezimmer, welches neben dem allgemeinen Wartesaal lag, aber wie immer besser geheizt und erleuchtet war, nicht allzulange mit meiner Gegenwart beehren, denn ich hatte nicht den Vorzug, in Gesellschaft einer Lady zu reisen, und für Solisten sind die Pforten des Paradieses unweigerlich geschlossen. Es hängt dies mit der besonders bevorzugten Stellung der Frauen in Amerika zusammen, die mitunter ins Komische ausartet, aber in einem Lande, wo „Europens übertünchte Höflichkeit“ der breiten Menge noch ein Geheimnis ist, jedenfalls ihren Grund hat. So haben z. B. fast alle Hotels, Restaurants und Verkaufsläden besondere Dameneingänge, ladies entrance. Merkwürdigerweise giebt es aber auf der Eisenbahn keine „Frauenwagen“; vermutlich weil das allzulange „Unter sich“ auch den amerikanischen Ladies nicht gerade wünschenswert erscheint. Im gewöhnlichen Leben äußert sich der Unterschied in der Behandlung der Damen und Herren etwa so: hat jemand das Unglück, einer Dame auf den Fuß zu treten, so wird sie in höflichster Weise um Verzeihung gebeten; ist der Getretene aber ein Herr, so erhält er höchstens einen wütenden Blick zugeworfen, der etwa sagen will: „Wie kommen Sie dazu, ihren Fuß unter meinen Absatz zu stecken!“ Will daher ein solch vereinzelter Herr der Schöpfung mit den nach europäischen Begriffen ihm gebührenden Höflichkeitsbezeugungen reisen und in allen etwaigen Notfällen auf rücksichtsvolle Unterstützung des Eisenbahnpersonals oder der Mitreisenden rechnen, so bleibt ihm kaum etwas andres übrig, als sich mit einem natürlich platonischen „Reiseverhältnis“ zu versehen; er wird sich, besonders bei richtiger Wahl, reichlichst entschädigt fühlen, zumal wenn seine Tour durch die Gegenden westlicher Unkultur führt, wo man selbst in den Salonwagen nicht selten mit der Gesellschaft von Viehhändlern, Budikern, Krämern und ähnlichen Leuten vorlieb nehmen muß, die nur für die Kunst des money making, aber für sonst nichts empfänglich sind. Eine greuliche Unsitte, die sich leider keineswegs auf solche Gesellschaftsklassen beschränkt, ist dabei das widerliche

Tabakkauen und die noch widerlichere Folge davon, das fortwährende Ausspeien. In den Salonwagen ist neben jedem Doppelsitz ein besondrer Napf dafür aufgestellt, der selbst aus weiteren Entfernungen, mitunter über die Beine oder auch die Köpfe der dazwischensitzenden hinweg mit Sicherheit getroffen wird; indessen vermögen solche Kunstleistungen für den Fremden auf die Dauer doch weniger Bewunderung als Abscheu zu erzeugen, namentlich wenn der ekelhafte Auswurf, wie in den übrigen Wagen, den ganzen Fußboden verunreinigt. Unter solchen Betrachtungen setzte ich meine Nachtwandlung fort, als ich an eine Thür gelangte, die nach der Einrichtung der beiden Wartesäle derjenigen zum Damentoilettenraum im andern Saale entsprach, aber merkwürdiger Weise die Aufschrift No entrance (Kein Zutritt) trug. Ich suchte vergeblich nach einer andern Thür und erhielt auf meine Frage von dem Cerberus des Bahnhofes die Auskunft: Für Herren giebt's hier keinen Bedürfnisraum. Man mußte sich also, bestaubt und berußt, wie man war, bis zur Abfahrt des Morgenzuges gedulden, da die verschlossenen Thüren des Bahnhofes zwar jeden hinaus, aber niemand wieder hinein ließen und draußen eine barbarische Kälte herrschte. Ich wunderte mich auch über nichts mehr, zumal da ich sogar auf dem kolossalen Bahnhofe zu Philadelphia dieselbe Erfahrung gemacht hatte, wenigstens zeigte der betreffende Zugang die Aufschrift: Only for officers! (Nur für Bahnbedienstete).

Oft genug muß man auch die Erfahrung machen, daß die Bahnbeamten über Verhältnisse, die ihnen nach unsern Begriffen ganz geläufig sein sollten, insbesondere über die Fahrzeiten, Fahrpreise, Anschlüsse u. s. w., nur höchst mangelhaft unterrichtet sind. Zum Teil mag dies darin seinen Grund haben, daß die einzelnen Linien verschiedenen Gesellschaften gehören und die Kenntnis der Beamten mit der Grenze ihrer Linie einfach abschneidet; mitunter reicht aber auch dieser Erklärungsgrund nicht hin. So wollte ich auf meiner Tour von Boston nach Saratoga den oben erwähnten Lake George mitnehmen und wählte deshalb den Abendzug über Rutland, wo sofortiger Anschluß stattfinden sollte, sodaß ich in der Morgenfrühe mein Reiseziel hätte erreichen können. Doch ich blieb in Rutland mitten in der Nacht einfach liegen, und der Schalterbeamte erklärte mir, daß der nächste direkte Zug erst am folgenden Nachmittag abginge. Während ich mich nun in unfreiwilliger Muße in die Ankündigungen an den Wänden vertiefte, entdeckte ich dicht neben dem Billetschalter einen Anschlag, der die von mir gewählte Linie als eine ganz besonders bequeme Saisonverbindung empfahl. Als ich den Beamten darauf hinwies, meinte er gleichmütig, er wüßte nichts davon, auch gingen ihn Ankündigungen andrer Gesellschaften nichts an; man hatte nämlich auf der kaum zehnstündigen Tour nicht weniger als fünf verschiedene Linien zu benutzen. Später wurde mir aber aus ähnlichen Erfahrungen klar, daß solche zwischen den beteiligten Gesellschaften vereinbarte Verbindungen ohne Rücksicht auf die veröffentlichten Fahrpläne

und ohne besondere Bekanntmachung einfach eingestellt werden, sobald der fernere Betrieb nicht mehr lohnend genug erscheint. So war es wohl auch in diesem Falle, da die „Saison“ schon auf die Reize ging. Die Rücksichten auf das Reisepublikum bestimmen sich einfach nach dem Barometer der Einnahmen, gelangen auf den Gefrierpunkt, sobald diese sich dem Nullpunkte nähern, und der Reisende, welcher seine Reisepläne auf die Zuverlässigkeit amerikanischer Fahrpläne baut, wird bald gewahr, daß er auf Sand gebaut hat. Um nun nicht den Verlust eines ganzen Tages zu beklagen, stellte ich mir durch Auswahl verschiedener Lokalzüge selbst eine notdürftige Verbindung zusammen und erreichte so allerdings nach dreimaligem und im ganzen achtsündigem Liegebleiben schließlich noch des Mittags mein Ziel sowie den Anschluß nach Saratoga. Welches Mißgeschick mich dabei betraf, hat der Leser schon vernommen. Aus solchen Erfahrungen zieht man bald die Lehre, die Hauptlinien grundsätzlich nicht zu verlassen; denn alle Mängel der amerikanischen Eisenbahnen zeigen sich auf den Zweiglinien in verdoppeltem Maße, und man kann froh sein, wenn man schließlich nichts andres als bloßen Zeit- und Geldverlust zu beklagen hat.

Die Unsicherheit der amerikanischen Eisenbahnen ist zur Genüge bekannt und findet sogar ihre amtliche Bestätigung, denn an jedem Schalter hängt sozusagen eine Warnungstafel für den Reisenden. Es ist dies ein Anschlag, welcher in großer Schrift zur Versicherung gegen Unfälle einladet und die einzelnen Körperteile mit einer festen Taxe in Dollars belegt. Beim ersten Blick auf eine solche Sezirtafel greift man unwillkürlich nach seinen Gliedmaßen, um sich zu überzeugen, ob man auch noch alle beisammen hat, und nur zögernd zieht man den Beutel, mit einem scheuen Seitenblick auf die unheimliche Ankündigung, welche das Vertrauen des Reisenden zu erwecken nicht sonderlich geeignet ist. Im allgemeinen ist diese Unsicherheit im Betriebe auf die mangelhafte Anlegung und Bewachung der Bahnstränge zurückzuführen. So giebt es nirgends Bahnwärter wie bei uns, sondern über die Sicherheit des Zuges wacht einzig und allein das Auge des Lokomotivenführers und in der Dunkelheit auch nicht einmal dieses, da die große Blendlaterne der Lokomotive den Bahnkörper doch nur auf wenige Meter beleuchtet. Zur Beseitigung etwaiger Hindernisse ist jede Lokomotive vorn mit einem starken, eisernen Schutzbock versehen, welcher etwa handhoch über den Geleisen hinstreift und fast einen Meter lang spikewinklig vorspringt. Von der Lokomotive aus wird auch die Luftdruckbremse gehandhabt, welche in vorzüglicher Weise wirkt und den schnellsten Zug in wenigen Sekunden zum Stehen bringt. Die gewöhnlichen Bremsen dienen nur als Reserven für etwaige Notfälle. Außerdem hat jede Lokomotive eine Glocke, welche beim Verlassen der Stationen und bei Fahrten auf belebten Strecken unaufhörlich als Warnungssignal geläutet wird, um die Fußgänger, Fuhrwerke u. s. w. zur Freiebung der Geleise zu veranlassen; denn diese werden nirgends wie bei uns abgesperrt, sodaß man selbst belebte Straßen

großer Städte mit dem Eisenbahnzuge etwa in derselben Weise durchfährt, wie in Berlin die Leipzigerstraße mit der Pferdebahn. In den Prärien dagegen, wo der Bahnkörper vielfach von den grasenden Viehherden belagert wird, greift man zu einem andern Mittel und zwar zur Dampfpfeife, mit der das Gebell der Hunde so täuschend nachgeahmt wird, daß die Tiere in gestrecktem Galopp davonlaufen. Gleichwohl kommt es nicht selten, namentlich des Nachts vor, daß einzelne Stücke überfahren werden, und es währt dann einige Zeit, bis das Geleise wieder freigemacht wird, wobei die Tiere oft in bedauernswertem Zustande ihrem weitem Schicksale überlassen werden.

Zur Verminderung der Anlagekosten haben die langen Strecken in der Regel nur ein Geleise mit bestimmten Weichen, sodaß bei der Unpünktlichkeit der Fahrzeiten die Gefahr von Zusammenstößen sich wesentlich erhöht. Außerdem wird auch sonst an Brücken-, Thal-, Sumpf- und sonstigen Übergängen nach Möglichkeit gespart und der Bau in der Regel aus Holz hergestellt. So bin ich mehrfach über solche trestles gefahren, die in schwindelnder Höhe über tiefe Abgründe hinwegführten. So lange das Holz gesund bleibt, mag die Tragfähigkeit keine Gefahr bieten. Etwas andres ist es mit der Feuergefährlichkeit; diese droht nicht bloß von dem feuerwerkähnlichen Funkenauswurf der Lokomotive, der die Prairie zu beiden Seiten der Bahn oft meilenweit in Brand setzt und die ganze Gegend in ein schwarzes Kohlenfeld verwandelt, sondern in waldbreichen Strichen auch von den brennenden Baumstämmen, die in unmittelbarer Nähe des Bahnstranges liegen. In jenen gesegneten Gegenden ist es nämlich noch üblich, zur Urbarmachung des Landes die unermesslichen Holzbestände durch Abbrennen als wertlos zu vernichten, sodaß mit Ausnahme einzelner Strecken, z. B. der Oregon-Californiabahn, das in unmittelbarster Nähe lagernde Holz nicht einmal zum Heizen der Lokomotive verwendet wird, und der Reisende den Nachthimmel ringsum von den kolossalen Feuergarben brennender Wälder ausleuchten sieht. So großartig dieses Schauspiel auch ist, so kann man sich in der Erinnerung an die sorgsame Pflege der heimischen Wälder doch kaum der stillen Trauer erwehren, daß so köstliche Bestände derart verwüstet werden. Nur in günstig gelegenen Wasserplätzen, wie z. B. in Tacoma am Puget Sound, findet sich eine vernünftige Abbauung und Bearbeitung der Holzbestände, welche dann als Nutzholz nach China, Japan und selbst nach Australien verschifft werden. Der Besuch einer solchen Holzschneidfabrik ist überaus lohnend und sollte von niemand versäumt werden. Der Betrieb ist der hohen Arbeitslöhne halber bis ins Kleinste durch Maschinen geregelt und so sinnreich eingerichtet, daß man auf der einen Seite der Werkstätte die größten Baumriesen aus dem Sammelbassin auf schiefen Ebenen über bewegliche Rollen an Eisenketten hinauf schleppen und unter mächtigen Sägen in Planken zerfallen sieht, die dann in ähnlicher Weise der weitem Bearbeitung zugleiten, sodaß man alsbald den mächtigen Baum am andern Ende der Werkstatt

in kunstgerecht bearbeiteten und zur Verschiffung fertig sortirten Nutzholzern wiederfindet.

Bei solchem Reichtum an Bauholz in unmittelbarster Nähe ist es einer Privatgesellschaft freilich kaum zu verdenken, wenn sie nach dem nächsten und billigsten Baumaterial greift, und man darf nicht vergessen, daß Privatbahnen in erster Linie mit ihren eignen Interessen rechnen, also eine lohnende Verzinsung des Anlagekapitals als Grundbedingung voraussetzen. Wollte man eine nach unsern Begriffen solide Bauart verlangen, so würde in vielen Fällen der Bau unterbleiben, was oft, und nicht bloß vom wirtschaftlichen Standpunkte aus, zu beklagen wäre. So hat man z. B. der erst vor wenigen Jahren eröffneten Northern-Pacificbahn nicht nur eine neue Verbindungsstraße zwischen den beiden Weltmeeren, sondern u. a. auch die Aufschließung des Yellowstone Park zu verdanken, vielleicht des merkwürdigsten Fleckens unsrer Erde, dessen tausendfach vulkanische Erscheinungen das menschliche Gemüt mit heiligem Schauer vor dem gewaltigen Wirken der ewigen Naturkräfte erfüllen.

Auf den Hauptlinien des Ostens findet man die provisorischen Holzbauten allerdings nur noch selten; sie sind dort schon seit Jahren durch massive Bauten ersetzt, deren Großartigkeit, Sicherheit und Schönheit Bewunderung abnötigen und den Ruhm amerikanischer Baukunst in alle Lande getragen haben; wir brauchen nur an die Meeresbrücke zwischen Newyork und Brooklyn, an die Hängebrücke über den Niagara und an die Mississippibrücke in St. Louis zu erinnern. Auch überschreitet man die Gebirgskämme, welche die Wasserscheide zwischen den beiden Weltmeeren bilden, auf Bahnen, die an Kühnheit des Baues den europäischen Alpenbahnen kaum nachstehen und den Reisenden bis zu der Höhe von 11 000 Fuß überm Meeresspiegel in solchen Steigungen hinaufführen, daß der Zug nur in kleinern Theilen von je drei Wagen mit einer Lokomotive vorwärtsleuchtet. Die Landschaft läßt sich dagegen auch nicht im entferntesten mit derjenigen der europäischen Bahnen vergleichen und bietet wenig Abwechslung.

Schließlich noch ein Wort darüber, wie es mit der viel gerühmten Billigkeit und Schnelligkeit der amerikanischen Eisenbahnen bestellt ist. In dieser Beziehung sind die Verhältnisse in den einzelnen Staaten und auf den einzelnen Linien sehr verschieden. In den Neu-England- und Mittelstaaten der Union legt man stündlich 30 bis 40 englische Meilen für 2 bis 3 Cents die Meile zurück, in den Süd- und Pacificstaaten dagegen nur 20 bis 30 Meilen zu 3 bis 5 Cents. Für die gewöhnlichen Expresszüge läßt sich eine mittlere Geschwindigkeit von $33\frac{1}{3}$ Meilen zu $3\frac{1}{3}$ Cents = 1 Dollar oder 54 Kilometern zu $7\frac{1}{2}$ Pfennig = 4 Mark für die Stunde annehmen. Diese Zahlen decken sich aber nahezu mit den Durchschnittsziffern unsrer Schnellzüge, und selbst wenn der geringere Wert des Geldes in Amerika in Betracht zu ziehen ist, wonach der dortige Thaler oder Dollar, trotz seines Kurzwertes von etwa vier Mark, höchstens unserm Thaler gleichkommt, so dürfte dieser Preisunterschied durch die

größere Sicherheit und Pünktlichkeit unsrer Bahnen doch mehr als aufgewogen werden. Übrigens haben sich drüben auch die sonstigen Schattenseiten des Privatbahnsystems in wirtschaftlicher, sozialer und politischer Beziehung zufolge der Willkür im Tarifwesen, der Aufsaugung der kleinern durch die größern Gesellschaften, der Übermacht der sogenannten „Kinge“ u. s. w. bereits soweit fühlbar gemacht, daß das Verlangen nach einer starken Staatskontrolle, wenn nicht gänzlichen Verstaatlichung, immer allgemeiner wird.

Wir schließen unsre Mitteilungen mit der Versicherung, daß sie sich durchweg auf Selbstgesehenes und Selbsterlebtes gründen, und daß es keineswegs in unsrer Absicht gelegen hat, die amerikanischen Eisenbahneinrichtungen als solche zu verkleinern. Jedes Land hat seine Eigentümlichkeiten, und wenn das dortige Eisenbahnsystem den amerikanischen Eigentümlichkeiten nicht entspräche, würde es eben nicht so sein, wie es ist. Wir haben lediglich dazu beitragen wollen, daß unser einheimisches Eisenbahnwesen nicht wegen bloß vermeintlicher Vorzüge des ausländischen unterschätzt und ihm nicht aus Scheingründen die verdiente Anerkennung versagt werde.



Die Karlschule und Schillers Jugenddramen.

Von Karl Trost.



ie die goldnen Tage von Weimar stets die lebendigste Teilnahme rege erhalten als die Zeit, wo die ästhetische Kultur der Deutschen sich zu den höchsten, in sich vollendetsten Leistungen erhob, so wird auch eine liebevolle Forschung nicht müde, der Entwicklungsgeschichte unsrer großen Dichter nachzugehen und die Spuren ihres Werdens namentlich da zu verfolgen, wo sie, mit und an den Zeitgenossen sich heranbildend, allmählich über diese hinauswachsen. Bei aller Bewunderung für die Macht des deutschen Idealismus bringt ja namentlich die Gegenwart sich mehr und mehr die Thatsache zum Bewußtsein, daß auch der Baum unsrer nationalen Poesie keineswegs mit seinen Wurzeln in der Luft steht, daß er umso stolzer und kräftiger emporwuchs, je reichere Nahrung er aus dem mütterlichen Boden der Volks- und Zeitgeschichte saugen konnte. So hat der „junge Goethe“ manchem eine liebende Teilnahme abgewonnen, der dem „Kunstgreis“ von Weimar nur mit kühler Bewunderung gegenüberstand. Vielleicht in noch