

I. Englische Skizzen.

1. Der Hafen von Portsmouth.

Ich schiffte mich in Havre *) mit dem Dampfschiffe nach Brighton ein und verließ mit dem Glockenschlag der Mitternachtsstunde den Hafen. Stundenlang noch glänzte uns der überragende Leuchtturm gleich dem Abendsterne nach. Wir hatten hohe See, und der Capitain war nicht ganz ohne Besorgnisse, als gegen zehn Uhr des andern Morgens die Sonne durchdrang und Englands langersehnte weiße Ufer erleuchtete. Bald sahen wir nun das reizende Brighton mit seinen hohen Quais, seinen wunderlichen, in halbrunder Thurmform gebauten niedlichen Häusern und seinem chinesischen Königsschlosse vor uns ausgebreitet. Ich traf hier eine andere Welt, als ich drüben jenseits des Canals verlassen hatte, anders in ihren Gefinnungen, ihrer Denk- und Handlungsweise, ihren Manieren und in ihrem Aeußern.

Brighton hat keinen Hafen; es wurde von seinen hohen Ufern weit hinaus in's Meer eine schöne Kettenbrücke gebaut, an deren Ende

*) Französische Hafenstadt am Canal; Brighton, englische Hafenstadt, gegenüberliegend.

die Dampfschiffe anlegen. Diese Brücke ist gewöhnlich überdeckt mit Menschen, wenn ein Schiff sich nähert. Wir waren in dem gegenüberliegenden Gasthause vortreflich untergebracht und genossen von hier aus den schönsten Blick auf den Landungsplatz. Nachdem ich mich den ganzen Morgen in den Straßen der terrassenförmig über dem langen Meeresdamme erbauten Stadt herumgetrieben, nahm ich einen Platz auf der Post nach Portsmouth*) ein. Bald erschien ein eleganter dunkelrother Wagen, von vier prächtigen Apfelschimmel gezogen, welcher vor dem Posthause hielt. Nach war kein Kutscher dabei zu sehen, und schon war Alles gepackt; die meisten Passagiere hatten ihre Plätze eingenommen, und ich saß bereits auf dem Kutschbocke, eingedenk des Rathes meines Wirthes, mich stets bei Zeiten dieses vortreflichen Platzes zu bemächtigen. Endlich erschien herbeiwatschelnd ein sehr breiter Mann in langem, dickem Ueberrocke, das von Branntwein glänzende kupferrothe Antlitz in einem Riesenhalstuch versenkt, und über diesem grinsend lächelnden Vollmondsgezicht einen colossalen grauen Hutkübel übergestürzt. Alles beeiferte sich, diesem Herrscher des Kutschbockes behilflich zu sein. Der Eine überreichte ihm eine elegante Peitsche, der Zweite übergab ihm die künstlich ins Kreuz gelegten vier Zügel, und der Dritte präsentirte ihm ein Glas kräftigen Brandy (Branntwein), während ihm einige Freunde die breite Bärentape schüttelten, die sich endlich nach derber Erwiederung mit einem riesigen Handschuh bekleidete.

Ernst steigt der Rosselenker auf seinen Thron; aber wehe mir Armen, nun bemerkt er erst den fremden Nachbar, und wie ich mich auch in die Ecke geschmiegt, er findet dennoch keinen Raum. Mit knurrender Stimme und grimmigem Blick giebt er das Zeichen: die vier schnaubenden Brauen fliegen davon, und fort geht es in Carriere,

*) Westlich von Brighton, ebenfalls am Canal.

daß man sich nur an den schmalen Eisenstangen des Boockes anklammern muß, um nicht schon in der Stadt abgeschleudert zu werden. Allein plötzlich hält der Wagen wieder, und neue Bagage wird eingeladen. Mein Nachbar steigt ab, wirft einen mißtrauischen Blick auf mich, stößt mich endlich in die Seite und übergiebt mir die Zügel. Ohne zu wissen, daß dieses Amt unwiderruflich an den Kutscherstiß geknüpft ist, nahm ich noch dazu die Zügel in die rechte, anstatt in die flache linke Hand, und nun war die Geduld des stolzen Kutschers zu Ende. Er murrte laut über das ungeschickte Fremdenvolk, und nur ein geschicktes Compliment, welches ich einige Zeit nachher einfließen ließ, als wir wieder im Gange waren, machte ihn mir wieder so gewogen, daß ich mich von nun an seiner ganz besondern Fürsorge erfreuen durfte.

Der Weg von Brighton nach Portsmouth über die herrliche Norfolk-Eisenbrücke bietet stets neue schöne Bilder. Der Anbau des Bodens wird immer reicher, die Bäume immer größer und üppiger. Endlich führen wir durch die engen Straßen, Fallbrücken, hohen Mauern und Wälle ein in das unschöne Portsmouth, das gegen das prächtige Brighton gar nicht ausieht, als gehöre es noch zu demselben England. Es liegt auf der Insel Portsea und besteht eigentlich aus zwei für sich befestigten Städten: Portsmouth und Portsea.

Der Freihafen von Portsmouth ist beinahe zwei Meilen lang und eine Meile breit. Der Handel, der hier mit Lebensmitteln getrieben wird, ist unermeßlich; von Frankreich wurden allein im letzten Jahre über 30 Millionen Eier eingebracht. Der Boden von Portsea ist ungemein fruchtbar, und die edelsten Früchte, die man auf dem berühmten Coventgarden-Markt in London bewundert, werden hier gezogen.

Man kann hier lernen, was man durch vernünftige Behandlung selbst aus sumpfigem Boden machen kann. Tiefe Moraste sind

in blühende Wiesen verwandelt; eigene Maschinen sind stets in Bewegung, um den Unrath in die See zu bringen, und zwei ungeheure Wasserwerke versehen die Bevölkerung mit frischem Wasser und überschwemmen und reinigen die Straßen der Städte.

Wichtiger aber, als dies Alles, ist die Bedeutung, die die Stadt als Kriegshafen hat. Königin Elisabeth befestigte bereits Portsmouth, allein erst seit wenigen Jahren sind die ungeheuren Linien von Portsea beendigt, die den Eingang in den Hafen schwerer machen dürften, als den durch die Dardanellen. Außerst angenehm ist der Spaziergang auf den hohen Wällen, die dem Publicum offen stehen. Die Plattform, wo die großen eisernen Batterien zum Salutiren stehen, dann die Königs- und Pembrokes-Bastionen sind ebenso furchtbare Verschanzungen, als sie reizende Bilder überblicken lassen. Die Stadt Portsmouth selbst ist eng und winkelig und hat nur eine lange, hübsche Straße. Hier steht ein altes, schwarzes Haus, in dem der Herzog von Buckingham*) ermordet wurde, einer der hervorragendsten Männer Englands im 17. Jahrhundert. Die Befestigungen von Portsmouth sind mit denen von Portsea durch einen Damm verbunden, und die Wälle der letzteren bieten einen tieferen Blick in den Hafen selbst.

Allein die wahre Herrlichkeit von Portsmouth, der Stolz Englands, besteht in seinem Arsenal. Hier erst versteht man die Macht Brittaniens. Der ganze Hafen ist umringt und beherrscht von furchtbaren mit Felsen aufgedämmten Batterien, aus denen die Riesenschlünde der colossalsten Geschütze Brittaniens Verderben hauchend hinausgähnen. In dem unermesslichen Hafen liegen über 40 Kriegsschiffe ersten Ranges, mehr als ganz Frankreich besitzt,

*) Herzog von Buckingham, erster Minister unter Karl I. von England, wurde von einem fanatischen Puritaner, Namens Felton, am 23. August 1628 ermordet.

und ein großer Theil ist stets zum Auslaufen bereit. Die Thätigkeit in der Ausrüstung in allen ihren unzähligen Verzweigungen grenzt an's Fabelhafte, und man muß dies Alles in den kleinsten Einzelfheiten gesehen haben, um zu begreifen, wie England in tiefster scheinbarer Friedensruhe plötzlich Flotten aussenden kann, die alle Welttheile zittern machen.

Ich fand durch ein Empfehlungsschreiben Gelegenheit, die Riesenwerke der dortigen Dockyards (Seemagazine) in ihrem tiefsten, innersten Wesen kennen zu lernen. Man machte mir unzählige Proben, in welcher Schnelligkeit rohe Holz-, Eisen- und Kupfermassen in alle beliebigen Formen bis zur äußersten Politur und Vollendung ausgearbeitet werden können, und hier erst begriff ich, wie es England möglich ist, Ausrüstungen des erstaunlichsten Umfangs in solcher Geschwindigkeit zu bewerkstelligen. Maschinen und Menschenhände sind im steten Einklang, und schweigend und ruhig werden in den endlosen Werkstätten die ungeheuersten Arbeiten verrichtet. Mit Erstaunen sieht man, auf welche Art die Schiffsmasten, die Segelstangen, die Bugspriets und andere gewichtige Seegegenstände vollendet werden, wovon unter Anderem der Hauptmast eines Linienschiffes ersten Ranges, wenn es im Gange ist, nebst dem damit verbundenen Topmast und Bramsegel ungefähr die Höhe von 212 Fuß hat. Wenn man diese Höhe betrachtet und die Gefahren bedenkt, welche der über dieser schwindelnden Spitze hängende Seemann unter dem Rollen der Wogen und dem Brausen des Sturmes auszustehen hat, so kann man sich einen Begriff von der unerläßlichen Kühnheit und Sorglosigkeit dieser Menschen bilden.

Einen großartigen Anblick gewährt der Saal, wo die Taaue gefertigt werden. Er ist 1200 Fuß lang, und die Arbeiter am andern Ende erscheinen gleich kleinen Kindern. Hier werden die enormen Ankertaue gefertigt, deren manches 140 Centner Hanf und

beständig 80 Mann zur Arbeit erfordert, und wobei die Arbeit so hart ist, daß der stärkste Mann ihr nur wenige Stunden des Tages vorstehen kann. In der Ankerschmiede scheinen die Söhne Vulkans, die riesigen Cyclopen, zu schaffen. Die dunkeln Gestalten der von glühender Hitze geschwärzten Männer, der dumpf widerhallende Schall der Riesenhämmer, das furchtbare Gedröhn der ewig brausenden gewaltigen Blasebalge, das entsetzliche Krachen der unermesslichen Feuerbrände, die glühenden Schlacken des schmelzenden Metalls, die Milliarden Funken, die von den ewig gepeitschten Ambossen alle Räume durchzischen: dies Alles fällt auf einmal gleich Blitzstrahlen in die Seele und giebt ein Bild, das die Sinne des Zuschauers verwirrt und entzückt. Und doch wächst sein Erstaunen, wenn er zu den furchtbaren Kupfergießereien tritt und die ungeheuern Kessel mit glühend flüssigem Metall gefüllt sieht, das, in Stücke gegossen, durch Dampfkraft zu Platten gewalzt wird. Stumm vor Bewunderung betrachtet man diese Höllen-Arbeiten und das unbegreiflichste der Wunder, daß menschliche Wesen eine solche Hitze und die versengenden Ausströmungen des nach allen Richtungen sich ergießenden Kupfers aushalten können, wo ich nach wenigen Minuten in mäßiger Entfernung in gewaltsame Transpiration versetzt wurde.

Ueber dem Gebäude der Tafelwerke erhebt sich ein hoher kreisförmiger Thurm, auf dem ein Telegraph angebracht ist, von wo die Nachrichten in zwei Minuten nach London hin und zurück gehen. Eine äußerst sinnreiche Erfindung aber ist die der Bearbeitung der Rollen zu den Schiffstauen von dem Amerikaner Brunnel. Das rohe Material des Holzes und Metalls wird hier ohne alle andere Arbeit in eine glatte Rolle verwandelt, als daß man die rohe Masse in die Werkstätten giebt und nur die Rollen nach Umständen und Verhältnissen der stets arbeitenden Maschinen dreht und wendet. Ein Linienschiff bedarf ungefähr 1500 dieser Rollen, welche alle

mittelt dieses bewundernswürdigen Mechanismus und bloß mit Beihilfe von vier Männern in einem Tage gefertigt werden können. Diese in einander greifenden Werke enthalten 44 Maschinen, die mit der Schnelligkeit des Blitzes durch Dampfkraft bewegt und durch den einfachsten Mechanismus zum Stehen und Gehen gebracht werden. In dieser Maschinerie sind Hämmer, Zirkelsägen und andere Formen, Drehspeise, Fugen, Hohlmeißel, Stemmeisen, Kerbhölzer und andere Meißelgattungen angebracht, die, je nachdem es die Arbeit erfordert, sich zu allen nöthigen Einrichtungen hingeben, bis die Rolle vollendet ist. Die wunderbarste Wirkung aber, welche von dieser Maschine hervorgebracht wird, besteht darin, daß, wenn das Werkzeug auf den metallenen oder hölzernen Theil der Rolle drückt, die Maschinerie selbst verschiedene Abstufungen von Gewalt besitzt, um auf jeden Theil nach dem erforderlichen Maße einzuwirken. In allen diesen Einrichtungen sehen wir den Triumph der Mechanik und Technik unserer Zeit; allein Nichts ist zu vergleichen mit den Dockyards selbst, wo die größten Schiffe unter Dach erbaut werden. Um zu verhindern, daß nicht mehr Wasser darin einströmt, als das Schiff bedarf, sind eigene Fluth-Thore angebracht, auf deren oberem Rande Verbindungsbrücken auf die andere Seite führen. Ungeachtet der Stärke dieser Wasserthore durchbrach das Meer die Süddocks in dem Augenblicke, als die majestätische „Prinzessin Charlotte“ von 110 Kanonen von den Blöcken gelassen werden sollte, wodurch alle Menschen, die auf der Fallbrücke standen, in's Wasser geschleudert wurden, und viele das Leben verloren. Ich sah hier das größte Linienschiff, das England jemals besessen, den „Royal Frederik“, in der Arbeit begriffen. Es ist ein eigenes Gefühl, auf diesem ungeheuren Gerippe herumzusteigen, das einstens bestimmt ist, über tausend Menschen auf den trügerischen Wellen des Oceans zu tragen und den Tod in tausend Gestalten von sich auszusenden.

Welches Leben ist in den Hallen, die den zu beständigem Gebrauche bereit stehenden unzähligen Booten zum Aufenthalt dienen, und wer zählte noch die zahlreichen andern Werkstätten, die zu dem Wunder-Arsenale gehören, diese Riesenböden für Seilerei, vielleicht die größten der Welt, diese Bildschnitzerei und Modellirung, wo Figuren für die Schiffe und Zeichnungen gefertigt werden.

Nachdem ich nun alle diese Riesenanstalten gesehen, setzte ich mich mit dem mich begleitenden Officier in einen Rachen und ruderte zu dem Schiffe des Hafenadmirals, der ruhmerfüllten „Victory,“ auf der Nelson commandirte und fiel*). Gleich einem Heiligthum wird dieses ehrwürdige Schiff bewahrt, und ein See-Officier, dem eine türkische Kugel bei Navarin**) den Arm abschlug, empfing uns als sein Commandant am Bord. Der Anblick eines Linien Schiffes von 120 Kanonen macht einen unauslöschlichen Eindruck, und mit Stolz betrachtet man das Höchste, was menschlicher Geist erschaffen, um dem unbändigen Elemente zu trotzen. Wenn das Aeußere mit Staunen und Bewunderung erfüllt, so bietet dagegen das Innere ein Bild der vollkommensten Ordnung und Zweckmäßigkeit dar: die endlose Aussicht in den Berdecken, die Geschütze auf ihren Lafetten, die Eßtafeln der Matrosen, die mannichfaltigen bequemen Verbindungen der Decke, die massiven Schiffswinden, die enormen durch das Ganze sich ziehenden Mastbäume, die Durchsichten von den untersten Räumen in den blauen Aether, die ewigen Schiffssignale, die unendliche, lautlos gehorchende Regsamkeit, die schrillende Pfeife des Hochbootsmanns, — alle diese

*) Admiral Nelson blieb in der Schlacht bei Trafalgar am 21. October 1805, nachdem er die Franzosen besiegte hatte.

**) In der Schlacht bei Navarin, 20. October 1827, wurde die türkische Flotte von der vereinigten englisch-französisch-russischen Flotte vernichtet.

Erscheinungen tragen einen hinreißenden Reiz von Neuheit und Mannichfaltigkeit in sich.

Von diesem Flaggenschiff wendeten wir uns in das Innere des Hafens und ruderten, begünstigt vom herrlichsten Abend, an all diesen Seecolossen vorüber, die hehr und majestätisch hier gruppiert sind und ruhig auf das Gewühl unter sich herabsehen, bis das Vaterland sie hinausruft zum Schrecken und zur Vernichtung der Feinde. Hier liegt die königliche Yacht „Fanny,“ ein durch Form und Ausstattung bezauberndes Schiff, das, wie ein Kriegsschiff ersten Ranges, über eine Million zur Ausrüstung erfordert hat. Den würdigen Schlussstein dieses Arsenal bildet die Rüstkammer, die an Zahl der Gewehre und Geschütze nur vom Tower und Woolwich überboten wird, und in welcher Waffen, Kanonen und Kugeln für die Bemannung aller im Hafen befindlichen Schiffe aufgespeichert und in malerischer Ordnung ausgelegt sind.

Ich wendete mich von dieser Vernichtung drohenden Feuer- schländen nach der Insel Wight, die man auf dem stündlich hin- und hergehenden Dampfschiff in 30 Minuten erreicht, und wo man Alles vereint findet, was die italienischen Inseln nur einzeln dar- bieten.

Zwei Meilen westlich von dem furchtbaren South-sea-Castle ist die weltberühmte Rhede Spithead, die ihren Namen von der Sandbank ableitet, welche sich vom Portsmouther Hafen mehrere Meilen südöstlich in's Meer erstreckt und in eine Spitze, the spit genannt, ausläuft. Dieser Damm ist durch die heftige Strömung der Fluth gebildet und durch mehrere sehr starke Forts beschützt. Als ich, von so vielen großen Eindrücken und Umgebungen fast betäubt, mich über das Geländer der beherrschenden Plattform der Königsbastion lehnte und der scheidenden Sonne nachsah, und wie unzählige Schiffe sich auf den weiten Höhen von Spithead ihr Nachtlager suchten, und Ruhe und Stille sich über das endlose

Treiben und Toben des gährenden Hafens herabsenkte, da brach der Donner der schweren eisernen Carthaunen auf der Saluting-Battery neben mir los, und ein Linien Schiff ersten Ranges schwellte die wolkenähnlichen Segel und verließ, in den Rauch und Blitz der Batterien gehüllt, majestätischen Laufes seine riesigen Brüder, um sich auf der Höhe von Spithead für die morgige Abfahrt aufzustellen. Es war der „Vellerophon,“ der die französische Revolution mit dem ersten Kanonenschuß begrüßt, und der ihr ein Ende gemacht, indem er den großen Mann in sein Grab trug*).

2. London.

London! — Wo soll ich beginnen, das Ungeheure zu schildern, welches dieses Wort mir vor die Seele ruft? wo enden? — Der erste Eindruck, den diese unermessliche Stadt der Häuser und Menschen, des Reichthums und der Pracht, der Armuth und des gräulichsten Elends in dem Beschauer hervorrufft, ist der der Unendlichkeit.

Schon von ferne kündigt sich dieser Eindruck an. Stundenlang fährt man auf Berggrücken fort, zu deren Rechten und Linken sich die lieblichsten Thäler öffnen, die von Natur und Menschenfleiß gleich geschmückt sind. Alles ist hier benützt, aber ohne allen Zwang. Die Chausseen sind nicht sehr breit, doch immer genügend zum Ausweichen für zwei Wagen. Rechts und links liegt Rasen, dann leichte Hecken, auch natürliche durch's Gras sich schlängelnde Fußpfade. Alles ist eben und flach, und zwar so eben, daß man beim Fahren durchaus keinen Stoß verspürt. Deshalb darf man auch auf dem Kutschbock ganz gefahrlos sitzen, obschon er keine Rücklehne hat.

Je näher man der Stadt kommt, um so schneller wird der Lauf

*) Den Kaiser Napoleon I. nach der Insel Helena.

der schönen Pferde, unzählige Reiter und Wagen verfolgen dieselbe Straße, und dabei fährt doch ein Jeder ruhig vorüber, und die Passagiere und Kutscher der aneinander vorbeieilenden Kutschen grüßen sich freundlich, ohne daß irgend ein Unfall sich ereignet. Das macht aber die außerordentliche Geschicklichkeit der Wagenlenker. Von ihnen erst kann man lernen, was fahren heißt.

Weiter jedoch, wir dürfen nicht säumen. An den Gütern des Lord King, dem Schlosse Claremont, an den prächtigen Parks von Hamptoncourt und Richmond, mit dem schönen Kingston, wo man die Themse überschreitet, und dem stadtähnlichen Chelsea vorüber, wo man sich bereits in London wähnt, führt uns der Weg. Endlose Reihen der reichsten Equipagen, tausende der edelsten Thiere in den geschmackvollsten, glänzendsten Geschirren, unzählige Reiterinnen, umringt von einem Schwarme von Reitern, Damen in den feinsten Toiletten, umgeben von prächtig gekleideten Dienern, — und über das Ganze ein Reiz des Behagens, des Ueberflusses, des Anstands und der feinen Sitte hingegossen, — dies Zauberbild trat mir auf einmal vor das staunende Auge, das kaum Zeit hatte, das Unermessliche des ersten Eindrucks in die Seele aufzunehmen, und trunken von Entzücken flog ich dahin auf dem freien Kutschbocke, stürzte hinein in diese nie geahnte Pracht und Herrlichkeit, auf welche finster und verschlossen das Apsleyhouse des Siegers von Waterloo und der eberne Herzog Wellington herabsieht, und durch die breite, gedrängte Picadilly hinein in das immer reger werdende Leben und Getümmel. Wer fühlte da nicht, daß er angelangt ist im Mittelpunkte der gebildeten Welt, im Herzen alles Handels und Lebens der vier Welttheile, und an der Stätte, die dem Menschengeschlechte als Compaß dient? — Und tritt man nun diesem Gewimmel näher, hört man noch dazu alle Sprachen der Erde an den belebtesten Plätzen aus dem Munde wandelnder Menschen, so glaubt man sich nicht allein in das Labyrinth versetzt, sondern findet

auch die Schilderung von dem alten Babel abermals verwirklicht vor sich; denn alle Völker senden ihre Vertreter Jahr aus, Jahr ein nach diesem einzigen Orte der Erde, alle Völker Europa's eben so gut, wie Indien, Afrika, Australien, Neuseeland, Amerika, China, Japan und die Inseln des stillen Oceans.

Treten wir eine Wanderung in die City, die Altstadt Londons, an, und betrachten den Handelsstand und das Bürgerthum! Der Punkt, wo der Welthandel in der City zusammenläuft, ist der, wo die großartigsten Gebäude mit der Aussicht nach der New-London-Brücke in einem Knoten zusammenlaufen; dort stehen die Bank, die Börse und das Stadthaus, und nicht weit davon liegt auch das Haus der ostindischen Handelsgesellschaft. Die City wird nicht wie eine Stadt, sondern selbstständig wie ein Königreich verwaltet. Die oberste Behörde ist der Lordmayor, der von fürstlichem Glanze umgeben ist. Er sitzt täglich zu Gericht, um Klagen anzuhören und Gerichtsbescheide zu ertheilen. Am Michaelistage jeden Jahres erfolgt die feierliche Wahl eines neuen Lordmayors.

Das Innere der Börse ist von einer Säulenhalle umgeben, unter der die Wappen aller mit England Handel treibenden Völker angebracht sind. Hier sammeln sich zwischen 3 und 5 Uhr die Handelskönige Englands, dort werden Geschäfte mit der ganzen Welt gemacht, dort schweben Millionen Pfund auf den Lippen, von dort aus beherrscht die englische Kaufmannschaft ganz Europa. Dorthin bewegt sich in jenen Nachmittagsstunden der ganze Verkehr Londons, der Strom der Geschäfte, der Güter und der Menschen, mit dem Flusse parallel von Westen nach Osten. Dorthin ziehen Reihen von Omnibus, Wagen und Menschen, lautlos ihren Geschäften nacheilend, keines das Andere stoßend oder störend; und doch bewegen sich in einer Stunde 50,000 aneinander vorüber, und doch wandeln den Tag über 500,000 nach der Börse. Wohl belebt ist der Corso zu Rom zur Zeit des Carnevals, die Straße Toledo zu

Neapel, aber alle werden bei Weitem übertroffen von diesem ungeheuren Menschengewühle. Mächtig prangt vor der Börse die Reiterstatue jenes Mannes, den die Engländer mit Recht den eiserernen Herzog oder den „Helden von hundert Schlachten“ nennen; kalt und stolz, gemessen sitzt er zu Pferde.

Wer aber die Macht und den Reichthum der edeln Geschlechter Englands in ihrer ganzen Fülle kennen lernen will, der muß die große Auffahrt von St. James sehen, wenn die Königin daselbst Drawing Room (Empfang) hält. Die schönen Schwadronen der Leibgarde mit ihren schönen Pferden und glänzenden Cuirassen umgeben den alten ehrwürdigen St. Jamespalast, der so viele sturmbelegte Jahrhunderte an sich vorübergehen sah. Rings sind die Balcone und Estraden mit festlich gekleideten Damen geschmückt, alle Häuser bis auf die Dächer mit Neugierigen übersäet. Um 2 Uhr fängt die Auffahrt an, die sich, Wagen hinter Wagen, im Schritte fortbewegt, so daß man Zeit genug hat, jede einzelne Equipage genau zu mustern. Die Pferde sind durchaus schön zu nennen, da bei diesen Gelegenheiten stets das Auserlesenste gezeigt wird. Die Geschirre sind von edler Einfachheit, wie auch die Wagen selbst, fern von dem überladenen Pariser Goldtande, nur durch elegante Form und Vollendung in der Arbeit ausgezeichnet. Die Livree nach altem Schnitte, natürlich Alles in Schuhen und Strümpfen, die Kutscher in kleinen dreieckigen Treppenhüten, die leicht auf den weißen Perücken sitzen, was mit den meistens ganz jungen, blühenden Gesichtern dieser Leute einen eigenthümlichen Abstand bildet. Die Diener, welche hintenauf stehen, tragen große spanische Röhre mit goldenen Knöpfen. Die ganze Livree hat helle glänzende Farben, hochroth, hellblau oder weiß. Die meisten jungen Leute, Officiere u. a. kommen in eleganten Sigs mit hohen Pferden, einen niedlichen Knaben als Groom hintenaufhängend. Aber bald verzögert man über das Innere der Wagen das Mustern des Aeußern,

denn so viel Schönheit, Adel des Ausdrucks und Anmuth möchte man vergebens anderswo suchen, als sich hier bei diesem Hoffeste vereinigt.

Was man bei einem so großen Zusammenflusse von Menschen bewundert, ist die Sicherheit, welche überall herrscht. Dazu trägt namentlich die Polizei Londons viel bei. Die neuen Polizeimänner in ihren blauen, mit Silber gestickten Fracks und runden Hüten, sind ohne alle Waffen; allein sie sind überall gegenwärtig. Man kann zu allen Stunden der Nacht die entferntesten Quartiere der Stadt ohne Sorge durchwandern, und kommt man in kleine verdächtige Gäßchen, so ist man sicher, desto hellere Gasflammen und gewöhnlich noch einen verborgenen Polizeimann in ihnen zu finden. Die Straßenbettelei ist beinahe ganz verbannt, namentlich sind die furchtbaren Erscheinungen krüppelhafter Wesen und verstümmelter Menschen, womit man sonst das öffentliche Mitleid rege zu machen suchte, ganz verschwunden. Daß es doch hier, wie überall in großen Städten, eine große Menge Gauner und Taschendiebe giebt, und daß man nichtsdestoweniger wohl Acht auf seine Taschen haben muß, ist keinem Zweifel unterworfen.

Ängstlich ist auch oft, besonders in der engen City, das Nebeneinanderherrollen der vielen Wagen. Man hält es oft gar nicht für möglich, daß sie neben einander durchpassiren können, und dennoch geschieht dies ohne Unfall. Der Grund davon ist die schon erwähnte Geschicklichkeit der englischen Wagenlenker, sowie der Gehorsam und die Gutmüthigkeit der englischen Pferde. Wenn so ein colossaler Bier- oder Kohlenwagen an den zwei breiten Rädern, von vier hintereinander gespannten, mammothähnlichen Rossen gezogen, sich langsam durch die gedrängten Straßen fortbewegt, und man keine lenkende Gewalt bei ihnen bemerkt, so begreift man nicht, wie das gehen kann, bis man auf einem der Trottoirs den Fuhrmann gewahrt, der ein Pferd um's andere beim Namen ruft, und den diese

flugen Thiere ansehen, so oft ein Hinderniß sich zeigt, wie wenn sie sich Rath's erholen wollten. Wird aber eins dieser edlen Thiere einmal außer Fassung gebracht, dann ist das Unglück gewöhnlich groß. So war ich Zeuge eines gräßlichen Auftritts. Ein Cab (Cabriolet) fuhr in rasender Eile eine der Hauptstraßen herab und rannte mit solcher Gewalt gegen eine Equipage, daß der Kutscher herabstürzte. Die Pferde gingen augenblicklich durch. Der Bediente sprang glücklich herunter. Eine junge Dame rettete sich hinten über den Bedientensitz und brach das Schulterbein. Die zweite junge Dame wollte sich über den Vock retten. Es war schrecklich anzusehen, wie sie da oben schwankte und nach Hilfe rang. Endlich stürzte sie herab und lag zerschmettert auf dem Trottoir, als der Vater eben in seinem Gig nachkam.

Alles, was mathematische Berechnung, technische Fertigkeit und mechanische Kraft Großes und Herrliches erzeugen können, findet man in England in der äußersten Vollendung. Dem Erfindungsgeist ist hier kein Ziel gesetzt, weil Geld und Unternehmungskraft in Fülle vorhanden sind, um jeden neuen Plan zu verwirklichen. Besonders ist es die Dampfkraft, die in alle Zweige des Lebens übergreift und die vielseitigste Anwendung findet. Der Dampf ist es, der die Schiffe treibt, die Räder der Fabriken in Bewegung setzt, das Wasser herbeischafft, Lasten hebt, Bauwerke fördert. Durch ihn ist es Herrn Brunnel gelungen, sein Riesenwerk, den Themsetunnel, zu vollenden. Die Schwierigkeiten, welche bei diesem Bauwerke zu überwinden waren, sind unglaublich gewesen. Zweimal brach das Themsewasser ein, wobei man jedesmal fürchtete, daß das Werk aufgegeben werden mußte. Acht Jahre wurde daran gebaut, und endlich am 25. März 1843 wurde das Riesenwerk beendigt. Die Kosten betragen 446,000 Pfund Sterling. Die Breite des ganzen Werkes beträgt 35 Fuß, die Höhe 20 Fuß, die Länge 700 Fuß, die Dicke der Erde von der Höhe des Tunnels bis zum Wasser der

Themse 15—16 Fuß, die Breite eines jeden Bogens mit dem Fußpfade ungefähr 14 Fuß. Allerdings wird es uns schauerlich zu Muthe, wenn wir in die dunkle Tiefe hinabsteigen, wo, wie im Orcus der Alten, Todtenstille herrscht, eine feuchte, dumpfe Luft Sinen anweht, und die herumwandelnden Gestalten uns wesenlose Schatten dünken. Wir steigen auf dem rechten Themseufer zum Tageslichte auf der prachtvollen Stiege empor, und freuen uns, dasselbe zu erblicken.

Von hier aus eilen wir in den Stadttheil, wo die großartigsten Brauereien der Welt zu finden sind. Als Georg IV. den Wunsch äußerte, die große Brauerei von Barklay und Perkins zu sehen, erbat sich die Besitzer die Gnade, Se. Majestät mit einem Frühstücke zu bewirthen. Dieses wurde in einem ziemlich geräumigen, festlichen Gemach eingenommen. Als aber der Monarch nun die Einrichtung zu sehen verlangte und besonders nach den colossalen Fässern fragte, erhob sich Herr Perkins und sagte, daß Se. Majestät eben im Bauch eines dieser Fässer bei Tische saßen. Diese Brauerei ist eine kleine Stadt von 79 massiven Gebäuden. Hier stehen 150 elefanten-ähnliche Pferde, von denen jedes Hufeisen vier Pfund wiegt. Zwei große Dampfmaschinen treiben den ganzen Mechanismus, und man sieht 130 Fässer, von denen jedes einhunderttausend Eimer faßt.

Die Erziehungs- und Strafanstalten in London sind bekannt genug, um sie nicht weiter zu erwähnen. Die Penitentiary wird als Vorbild gut gebauter Gefängnisse betrachtet, doch ist der Aufenthalt daselbst eher eine Belohnung, als eine Strafe. Die einzige Entbehrung, welche ihren Bewohnern auferlegt ist, ist das Verbot, unter einander zu sprechen. Es ist Raum für 1200 Personen darin, doch befanden sich zu meiner Zeit nur 300 daselbst. Die Aufsicht über dieselben ist die einfachste von der Welt, da das inmitten aller Höfe stehende runde Zimmer der Wächter, das einem Glashause ähnlich

sieht, in alle Gänge und Hofräume Aussicht gestattet, ohne daß der Aufseher sich nur von seinem Tische zu entfernen braucht. Nachts ist Alles hell mit Gas erleuchtet, und von einer Militairwache ist hier, wie in ganz London, keine Rede. —

Herrlich sind in London die Brücken, welche über die Themse führen. Die äußersten derselben sind die London- und die Baurhallbrücke. Ueber diese gelangt man in die Baurhallgärten, die außerordentlichste Erscheinung, welche menschliche Erfindungsgabe zur Unterhaltung einer großen Stadt hervorbringen kann. Diese großen Gärten strahlen von Beleuchtung, und die Alleen sind mit dichten Guirlanden von Lampen durchwebt, welche in alle Farben getaucht und von großen Brillantbouquets durchwebt sind. Dieser erste Anblick gleicht einem Feenmärchen. Mitten auf einem großen freien Rasenplatze steht eine Bühne, woselbst die komischsten Sachen mit acht englischer Laune ausgeführt werden. Bei jedem Schritte, den man in diesen flimmernden Irrgängen macht, stößt man auf neue Darstellungen, Transparents, Wasserfälle und eine Masse überraschender Gruppen und Bilder, die mit großer Treue und vielem Geschmack ausgeführt sind. Stundenlang kann man hier herumwandeln, ohne müde zu werden.

Aus dem Geräusche der Geschäfte, des Welthandels und der Vergnügungen flüchten wir uns in die geweihte Stille der Kirche. Wir schreiten über die Westminsterbrücke und stehen vor der berühmten Westminsterabtei. Dieses großartige Gebäude, das indeß weder an Reinheit des Styls, noch Großartigkeit der inneren Einrichtung sich mit dem Kölner Dome messen kann, beherrscht mit der St. Paulskirche, die in der Mitte der Altstadt von London liegt, eigentlich die unermessliche Stadt; denn sie bilden die beiden Punkte, die allein aus der unübersehbaren Häusermasse mächtig emporragen. Was aber sowohl der Paulskirche, als auch der Westminsterabtei einen Vorzug vor dem Kölner Dome gewährt, ist eben, daß sie bei

ihrer Großartigkeit vollständig ausgebaut und bis in's Kleinste vollendet sind.

Was in andern Städten glänzend und augenfällig ist, verliert sich in London wegen seiner Größe; doch tritt es hier auch nicht so schön heraus, denn eine undurchdringliche Wolke schwarzen Steinkohlendampfes lagert sich beständig über der Stadt, welcher selbst die herrlichsten Gebäude binnen Kurzem in ein eintöniges Grau kleidet, und dichte Nebel schleichen trübe durch die Straßen hin, die dem Wanderer oft beinahe jede Aussicht benehmen. Diese Uebelstände üben jedoch keinen Einfluß auf den Verkehr. Der Engländer ist daran von jeher zu sehr gewöhnt, als daß er den schönen blauen Himmel, der uns zur Lebensfreude nöthig dünkt, vermiffen sollte, und was ihm dadurch entgeht, findet er reichlich am gemüthlichen Kamin, in seinem ebenso elegant als bequem eingerichteten Hause wieder. Bis tief in die Nacht, besser bis zum Morgen dauert das Leben auf den Straßen fort, das Gedränge stuhet auf und nieder, und nur an einem Tage, an dem heiligen Sabbath, wird es plötzlich todtensstill; ausgestorben ist die Stadt, leer sind die Straßen; die herrlichen Gewölbe mit ihren bis auf die Erde hinabreichenden Riefenscheiben sind mit großen Thoren verschlossen; kein Wagen rasselt vorüber, und nur Schaaren frommer Väter sieht man dem Klange der Orgeln folgen, die aus den hochgewölbten Räumen ertönen.

3. London-Docks.

Wir werfen noch einmal einen Blick auf die Stadt, in welche wir den freundlichen Leser im vorigen Abschnitte führten.

Eine der großartigsten und sehenswerthesten Einrichtungen derselben sind die Docks. Auf einer Strecke von beinahe einer deutschen Meile Länge reihen sich die künstlichen Wasserbehälter, von fünf bis sieben Stock hohen Waarenhäusern eingefast, aneinander. In den Bassins ankern die Schiffe, und in den Magazinen liegen

Baaren aller Art aneinandergereicht. Oft beläuft sich der Werth derselben auf mehr denn zwanzig Millionen Pfund.

Die London-Docks sind jedoch nicht die einzigen. Es gesellen sich zu ihnen auch die Katharinen-Docks, sowie die West- und Ost-india-Docks. Sie bedecken zusammengenommen eine Fläche von vierhundert und fünfzig englischen Morgen, fassen eintausend zweihundert Schiffe und haben für zehn Millionen sechsmalhunderttausend Centner Güter Lagerplatz.

Man staunt über diese Zahlenungeheuer. Und doch ist das Reich der London-Docks mit den angeführten nicht erschöpft. Noch befinden sich deren drei auf dem rechten Ufer des Flusses, die Schiffs- werften der Kriegsflotte nicht mit eingerechnet.

Was aber sind die Docks und welchen Zweck haben sie? — Die Docks sind ein Unternehmen von Privateigenthümern. Sie dienen dazu, die ankommenden Waaren sicher aufzubewahren und zu verhindern, daß dieselben, ohne den gesetzmäßigen Eingangszoll zu geben, eingeschmuggelt werden. Früher wurde derselbe beim Hinauffahren der Schiffe in die Themse von den Zollbeamten erhoben; dies ist aber jetzt bei der ungeheuren Menge der Schiffe unmöglich. Auch würde es mit einem bedeutenden Zeitverluste für die Schiffe verbunden sein. Diesem Uebelstande abzuhelpen wurden die Docks errichtet, und dadurch unendliche Erleichterungen für den Verkehr gewährt.

In den Docks kann eine Schmuggelerei in großem Maßstabe nicht leicht stattfinden. Denn die Bassins und Magazine sind zumeist mit hohen Mauern umgeben; ein schmaler Schleuffenkanal führt von der Themse aus in die innern Räume, und an allen Eingängen halten Zollbeamte Wache, die das Recht haben, jeden Hinausgehenden zu untersuchen, ob er nicht unverzollte Waare verschleppe. Auch sind die Matrosen der hier ankernden Schiffe einer strengen Zucht unterworfen.

Nachdem wir so den allgemeinen Zweck und Nutzen der Docks in Kurzem auseinandergesetzt haben, wollen wir uns dieselben auf einer Wanderung etwas näher betrachten. Wir wählen dazu die London-Docks, die, wenn auch nicht die größten, doch Jahr aus Jahr ein die belebtesten sind und dem Besucher die größte Mannigfaltigkeit bieten.

Durch die engen Citystraßen, vor dem finstern Tower vorbei, durch schmutzige Quartiere, wo eine Kneipe sich an die andere reiht, gelangen wir an das Thor von London-Docks. Es steht für Jeden offen. Fuhrwerke, Karren und Menschen strömen ab und zu. Wir treten ein und befinden uns in einer breiten, schlechtgepflasterten Straße, die rechts von einer Reihe hoher Waarenhäuser, links von einer schlechtüberworfenen Mauer, an der ein paar Hundert zweirädrige Karren angelehnt stehen, begrenzt ist.

Wir haben durch die Güte eines Citykaufmannes eine allgemeine Einlaßkarte erhalten, die uns alle Thüren und Thore öffnet. Da steht denn gleich rechts über einer Magazinthüre die Inschrift: „Ivory house,“ das heißt „Elfenbeinhaus.“ Wir treten ein, zeigen beim ersten Bureau unsere Karte und erhalten einen Mann zur Begleitung, der uns auf alle unsere Fragen möglichst befriedigende Auskunft geben wird. Er führt uns durch weite Räume, in denen wir auf mehr oder weniger geordnete Massen von Elefantenzähnen, Rhinoceros-Hörner, Sägeschwaffen und Schildkrötenplatten stoßen. Was wir im Alltagsleben in tausend Formen kennen und gebrauchen, erscheint uns hier neu und fremdartig in seiner Urgestalt. Der Malaye, der den Elephanten in seinen Heimathländern zeigt, kann über den Anblick eines feingearbeiteten elfenbeinernen Kunstgegenstandes nicht mehr erstaunt sein, als wir es bei dem Anblick der naturwüchsigigen Massen sind, an die uns in Europa Nichts als die Naturgeschichte erinnert.

Aus der Straße, in welcher das Elfenbeinhaus mit noch andern

Magazinen steht, gelangen wir in einen unregelmäßigen, sich nach allen Richtungen hin erweiternden, ungeheuren offenen Raum, der im Süden durch das größte der Bassins ab- und rings herum von Waarenhäusern aller Art eingeschlossen ist. Hier fängt das eigentliche bewegte Leben der Docks an. So weit das Auge reichen kann, liegt Faß an Faß gereiht. Zwischen denselben laufen schmale Wege kreuz und quer, auf denen sich Menschen, Pferde, Karren aller Art wirr durch einander treiben. In diesem Labyrinth von Fässern ist nicht gut stehen bleiben, denn man geräth dabei zu leicht zwischen die Menge von Wagen und Leuten, die hier beständig beschäftigt sind. Deshalb ziehen wir uns bescheiden an die Seite der Häuser zurück, um von da aus den Wirrarr des Hofes zu überschauen und gelegentlich in's Innere der Gebäude selbst einzudringen.

Zur Linken, wo wir gerade stehen, sieht Alles merkwürdig blau gefärbt aus. Ein nach drei Seiten freistehendes, wohl fünf Stockwerke hohes Gebäude zeigt uns ein tiefblau gefärbtes Eingangsthor. Die Fensterrahmen sind blau, die Wände der inneren Gänge, die Treppen und Geländer sind blau, und sonderbar — auch die Arbeiter, die aus- und eingehen, sind blau in ihrer Kleidung, in ihrer Gesichtsfarbe bis in's Weiß des Auges hinein. Auf die Gefahr, selbst blau gefärbt zu werden, treten wir in's Thor; es führt zu den Indigolagern, den größten und reichsten der Welt. Wohl liegt die kostbare Waare in tausend und aber tausend Kisten sorgfältig verpackt, die meisten von ihnen noch fest verschlossen, wie sie von den bengalischen Lieferanten zur weiten Seereise hergerichtet wurden; aber der Indigostaub ist fein wie kein anderer; er zwängt sich durch die Spalten und Poren seiner Verpackung an die freie Luft hinaus. Zudem werden hier den Tag über Hunderte von Kisten geöffnet, um den Kauflustigen als Muster für ganze Partien zu gelten. So ist denn natürlich, daß der feine Staub sich nach allen Richtungen hin zerstreut, alle Gegenstände in der Umgebung tiefblau überzieht

und dem neugierigen Eindringling ein unverfängliches Kennzeichen mit auf den Heimweg giebt, daß er sich zu Hause wie ein lebendiges blaues Wunder im Spiegel beschauen mag.

Hat Einer keine Lust, wie ein Blaufärber auszufehen, so läßt er die Indigomagazine links liegen und wendet seine Schritte den Theelagern zu. Magazine wie diese, die Lagerplätze für 120,000 Theekisten haben, findet man schwerlich auf irgend einem andern Flecke der Erde wieder. Hier reiht sich Saal an Saal, vom Erdgeschosß bis an's fünfte Stockwerk hinauf, von dessen Fenstern man die herrlichste Aussicht über die Themse, ihre Docks, Bassins und Schiffe genießt; hier in diesen Sälen bewegen wir uns zwischen hölzernen buntbemalten Scheidewänden, die nur aus übereinander gethürmten Theekisten bestehen. Es ist eine kleine Stadt mit unzähligen, verschlungenen Gäßchen, die hie und da in einen kleinen offen gelassenen Platz ausmünden, und hätten wir den Führer nicht zur Seite, so liefen wir wahrlich Gefahr, uns in ihr zu verirren.

Doch betreten wir jetzt ein anderes Feld. Wir haben noch einen langen Weg zurückzulegen, um aus dem Bereich des Thees in's Freie zu gelangen. Je weiter wir gehen, desto größer werden die Säle; je höher wir steigen, desto voller werden sie; je länger wir hier verweilen, desto mehr fragen wir uns, wo in aller Welt so viel chinesischer Thee, wie hier beisammen liegt, verbraucht wird. Diese Frage findet ihre Antwort, wenn wir bedenken, daß in England der Reiche wie der Arme Thee trinkt, und daß Alle behaupten, es ohne denselben in der feuchten Nebelatmosphäre Englands nicht aushalten zu können.

Unser Weg führt uns jetzt zu den unterirdischen Gewölben des Weins und den überirdischen Waarenhäusern des Tabaks. Diese letzteren bestehen aus dem Cigarrenhause, wo oft eintausend fünfhundert braune, aus rohem Mahagoniholz gezimmerte Kisten gemüthlich nebeneinanderstehen, von denen jede im Durchschnitt

ein hundred Pfund Sterling werth ist, und die somit zusammen einen Werth von ein mal hundred fünfzigtausend Pfund Sterling haben, ferner aus einem Magazine, in welchem nur Cigarren von besonderem Werthe sich befinden, die in Büffelhäuten oder in andern abenteuerlichen Hüllen verpackt sind, und endlich aus dem Hauptmagazin, oder wie es in den Docken gewöhnlich genannt wird: das Waarenhaus der Königin. Dieses in seiner Art einzig dastehende Gebäude ist nicht nur durch seine Größe, — es bedeckt fünf Acker Landes — sondern auch durch die elegante Zierlichkeit seiner Bauart besonders bemerkenswerth. Wie dort in den Theemagazinen die kleinen papierüberzogenen Kistchen des Ostens, so thürmen sich hier die tabakgefüllten, großen Fässer des Westens übereinander; wie dort giebt es auch hier verworrene, endlose, sich kreuzende Straßen, in denen man hie und da einem Arbeiter, der ein Faß ausbessert, oder einem Geschäftsmanne, der sich mit dem Inhalte der Verpackungen vertraut machen will, begegnet.

Je weiter man gegen den Mittelpunkt des Gebäudes vordringt, desto sauberer wird das Steinpflaster des Bodens, desto geregelter werden die Wege zwischen den aufeinandergestellten Fässern, desto schwächer wird das verworrene Geräusch, das von außen hereindringt, desto schärfer fühlen wir die Tabakatmosphäre, die reizend auf unsere Niesorgane wirkt und uns durch den feinen Staub, den sie in sich aufgenommen hat, so gewiß zum Niesen bringt, wie der Indigostaub im blauen Hause unsere Nase früher blau gefärbt hat. Aber das Alles darf uns nicht abschrecken, unsere begonnene Wanderung fortsetzen. Bis jetzt haben wir an den Fässern der einen oder andern Straßenecke nur Buchstaben oder Ziffern mit Kreide angeschrieben gefunden, jetzt finden wir an einer der Säulen eine Tafel angenagelt, auf welcher in deutlichen Schriftzügen zu lesen ist „To the kiln“ d. h. „zum Ofen.“

Was es damit zu bedeuten hat, werden wir gleich genau sehen.

Wir folgen dem stummen Wegweiser und stehen, genau im Mittelpunkte des Gebäudes angelangt, vor einem aus rohen Backsteinen gemauerten Hause, das nichts weniger als schön ist. Eine niedrige Thür führt in's Innere, auf welcher die beiden Buchstaben V. R. Victoria regina stehen. Unser Führer sagt uns, daß dieses baufällige Gemäuer die Tabakspfeife der Königin heißt: in der That ein sonderbarer Name. Das Pfortchen öffnet sich; wir treten ein und stehen in einem mäßig großen, kahlen, unüberrückten Raume, in dessen Mitte sich ein gemauerter Kegel vom Boden erhebt. Dieser Kegel sieht unsern Glas- oder Porzellan-Ofen ähnlich; ein kleines wenige Fuß vom Boden abstehendes Thürchen führt in sein Inneres; darauf stehen wieder die genannten Buchstaben, und vor demselben auf einer Holzbank sitzt, einsam, wie ein Käfer in einem alten Baumstamme, ein ziemlich behahrter Mann, der von Zeit zu Zeit das Feuer im Kegel aus neben ihm stehenden alten Kisten nährt. Das räthselhafte Ding ist somit wirklich ein Ofen, und der einsame Heizer erklärt uns dessen Bestimmung und sonderbaren Namen.

„Sehen Sie, meine Herrn,“ sagt er, „so einen Ofen, wie dieser hier ist, finden Sie in keinem der andern Dock's. Das ist ein wunderbares Ding, welches stets gespeist und dabei doch nie satt wird.“ Dabei nimmt er einen schwarzen Gegenstand aus der Kiste und wirft ihn in die Gluth, die vor dem neuen Ankömmling nach allen Richtungen in die Höhe prasselt. — „Denken wohl nicht, was da gerade seinen Weg in's Feuer gemacht hat?“ fährt er grinsend fort. „Eine Zunge — gedörrte russische Ochsenzunge — kapitale Ochsenzunge — wiegt ihre zwölf Pfund — muß gar nicht schlecht gewesen sein, wie sie gut war.“ — —

„Ja, aber warum werft Ihr sie denn in's Feuer? Ist's bloß ein Fegefeuer oder — —?“

„Beileib' kein Fegefeuer, wo's besser herauskömmt. Was einmal da drinnen ist, das brennt und brennt, bis nir mehr an ihm zu

verbrennen ist. Schad' um vieles, aber wer kann dafür? Die Sachen, meine Herren, stehen bei uns in den Dock's nun einmal so, daß man viel schlechtes Zeug verbrennen muß, damit Platz für's Gute übrig bleibt. Da kömmt z. B. eine Schiffsladung Tabak an, wird in die Magazine hinterlegt, wartet ein, zwei, drei Monate, wartet oft ein, zwei, drei Jahre auf seine Käufer. Ja, hat schön warten. Der Tabak war vielleicht von Anfang an nicht viel werth, ist auf'm Schiff zumal schlecht gehalten worden, kömmt uns halb feucht in die Dock's, versault, verstinkt, verschimmelt oder zerfällt in Staub. Vom Verkaufen ist da keine Rede mehr, weil's gar nicht die hohe Steuer verlohnt; die Magazinage macht auch schon ein gut Stück Geld aus, so daß der Eigenthümer sich lieber gar nicht um die Waaren meldet; da bleibt uns, um das Lagergeld nicht einzubüßen, freilich nir anders übrig, als das, was noch verkaufbar ist, für den besten Anbot loszuschlagen, und's andere, was gar nicht mehr zu brauchen ist, das marschirt in den Ofen; das raucht, wie's bei uns Dockleuten heißt, die Königin — Gott erhalt' sie. — Verstanden, meine Herrn? — Möcht's kein Mensch glauben, was bei uns Jahr aus Jahr ein zu Grunde geht. Füttrt meinen Ofen schon seit netto drei Wochen mit russischen Ofsenzungen, — kein End' abzusehen — immerfort neue — und Alles verstunken, bis in den Kern hinein. Es thut Einem ordentlich weh' um die Dinger. Aber mein Gott, wer kann helfen? War so eine verfehltte Speculation von so einem lievländischen Kosaken, der geglaubt haben mag, wir brauchen seine Ofsenzungen . . . Und was ich Ihnen da von den Ofsenzungen und vom Tabak erzählte, meine Herren“ — fährt der redselige Einsiedler fort — „gilt bei uns nicht bloß von verdorbenen, sondern auch von geschmuggelten Waaren. Wird gar viel hereingebracht, was den Zoll nicht werth ist und durchgeschubst werden soll. Wird's entdeckt, nun dann schaut man eine Weile zu, ob der Eigenthümer den Zoll zahlen will; thut er's nicht, weil's

nicht der Mühe werth ist, so ist auch für die Doctcompagnie nicht der Mühe werth; die sieht sich die Sack' zweimal an, ehe sie die Steuer dafür wagt, um die Waar' auf dem Hals' zu haben. Also marsch in den Ofen mit dem Plunder; da ist man der Sorge quitt und es kommt der Kehricht aus dem Haus. Nur den Thee verbrennen wir nicht mehr, seit er uns einmal den Spuck angethan hat, lichterloh aus dem Rauchfang hinauszustiegen und uns das Dach anzuzünden. In den andern Doct's, hab' ich mir sagen lassen, vergraben sie ihn, und verkaufen ihn dann nach einer Weile als Düngermaterial; aber ich halt's mit unserer königlichen Tabakspfeife; die kann Alles besser verdauen. Und was den Profit angeht, da dürfen Sie ja nicht glauben, daß die Asche rein weggeschmissen wird. Um die reißn sich Gärtner und Pächter auf dem Lande, oder sie wird auch an Seifensieder und chemische Fabriken für gutes Geld verkauft.“ —

In der That sehen wir in der Nähe des Ofens große Aschenberge aufgethürmt, die von Zeit zu Zeit weggeräumt werden, doch nicht, bevor sie der Heizer genau untersucht hat, denn in ihr befinden sich noch manche werthvolle Ueberreste, die nicht zum Düngermaterial gehören. So z. B. eiserne Kistennägel und andere Metallstücke, die namentlich von Büchsenmachern sehr gesucht werden, weil sie in der Tabakspfeife der Königin eine ganz besondere schätzenswerthe Festigkeit und Zähigkeit erlangt haben sollen. Nicht selten will man in der Asche auch Gold und Silber gefunden haben, denn viele unbrauchbare Gegenstände, an denen sich goldene und silberne Verzierungen befinden, wandern in die Gluth, nachdem sie zerbrochen wurden, und da entgeht denn manches Stückchen werthvollen Metalls den Augen des Zerstörers und kommt dem Ofenwächter zu Gute. Zuweilen freilich sucht er Wochen lang vergebens nach Schätzen.

So brennt denn dieser Ofen Tag und Nacht, Jahr aus Jahr

ein fort, und nie fehlt es ihm an verdorbenem oder contrebandedem Material zur Speisung, und fort und fort schleppen ihm Lastträger neue Nahrung zu, und ewig sitzt ein Heizer auf der Bank am kleinen Ofenthürchen, und das Feuer wird nie müde zu verzehren, und der Koft wird nie müde aufzunehmen, und der russige Einsiedler wird nie müde, jedem neuen Gaste den Ursprung, die Bestimmung und die Schicksale von der „Tabakspfeife der Königin“ zu erzählen, die an Tabak allein mehr Geldeswerth verschlingt, als die Raucher manches kleinen Fürstenthums zu verdampfen im Stande sind.

Schweigend und mitunter niesend haben wir von der „Tabakspfeife der Königin“ den Weg durch die zweite Hälfte von the Queen's Warehouse zurückgelegt. Jetzt stehen wir an einer breiten Treppe, die nach abwärts führt, und einer von den großen Weinkellern der Dock's gähnt uns aus der Tiefe an. Vor dem Kellerthor erweitert sich die Treppe zu einer Art kleinen Vorhalle. In derselben fordert man uns die Karte ab, um zu sehen, ob wir auch die Erlaubniß haben, von dem Weine zu kosten. Diese ist auf unserer Einlaßkarte ausdrücklich bemerkt, und gern ergreifen wir daher die Gelegenheit, unsere Lippen nach der langen Wanderung mit einem Schluck des besten Weines anzufeuchten.

Unser Führer bleibt an der Schwelle, und an seiner Stelle tritt ein anderer Geselle vor, um uns den Weg zu zeigen. Er giebt Jedem von uns ein Grubenlicht zur Hand, und so treten wir Paarweise die Wanderung in's Dunkel an. Die Wege zwischen den Fässern sind rein, mit Sand bestreut, und tragen zwei Eisenbahnschienen, um den Küfern das Hin- und Herrollen der schweren Fässer zu erleichtern. Rings herum, so weit unser Auge reicht, Faß an Faß. Aber das will nicht viel sagen; unser Auge reicht eben nicht weit durch die Dunkelheit, und nur die matten Dellampen, die wir nach allen Richtungen hin von der Decke herab wie Glühwürmer reihen sehen, sagen uns, daß wir uns in einem unterirdischen Raume von

ungewöhnlicher Ausdehnung befinden. In der That kann man hier lange herumstreifen, ehe man durch alle Gänge gekommen ist. Dieser Keller, in dem wir uns eben herumtreiben, bedeckt zwölf Acker unterirdischen Bodens, und seine oben erwähnten Schienenwege sollen dreizehn englische Meilen lang sein. Es ist dies nicht der einzige, aber doch der größte von den Dockkellern und überhaupt das weiteste unterirdische Gewölbe, das nach der Aussage unseres Führers von Menschenhänden in unserer Zeit gebaut wurde. Der Eindruck des Ganzen, namentlich an Kreuzwegen, wo man die Lampenflämmchen sich nach allen Richtungen hin in's Unendliche verlieren sieht, ist ein sehr bedeutender. Seltsam ist es besonders, wenn man den Blick nach oben erhebt, daselbst unheimlich ausschauende, schwarz und grau gefärbte, ellenlange Pflanzen-Gebilde herabhängend zu sehen, die sich an der feuchten Kellerdecke eingemischt haben und nur der Ausdünstung des Weines ihre bedeutende Länge verdanken mögen.

Von Zeit zu Zeit bleiben wir stehen und lassen uns von dem uns führenden Gefellen ein Glas Portwein oder Feres credenzen. Das wird uns Niemand übel nehmen, der mit uns die beschwerliche Wanderung Trepp' auf Trepp' ab zwischen Kisten und Fässern durchgemacht hat. Der Wein schmeckt gut in der kühlen Tiefe; man muß sich aber hüten, zu viel davon zu trinken, denn gar leicht verfielt man es damit. Manche Leute beuten die Erlaubniß, von dem Weine zu kosten, so weit aus, daß sie ordentliche Gelage in den Dock's halten. Dabei mag es denn wohl oft kommen, daß einer seinen Kräften mehr zutraut, als sie zu leisten vermögen. Etwas betäubt von der Weingeist-Atmosphäre kommen wir wieder dem Ausgange des Riesengewölbes zu, werfen noch einen Blick auf die oben stehenden Kufen, die zur Weinmischung bestimmt sind, und von denen die größte drei und zwanzig tausend zweihundert und fünfzig Gallonen faßt, und wenden uns sofort dem großen Bassin

zu, um den interessantesten aller Spaziergänge an seinen Ufern längs der Waarenhäuser zu machen. In das Innere der Letzteren werfen wir nur hin und wieder einen schüchternen Blick; es gelüftet uns für heute nicht mehr, Wanderungen zwischen endlosen Reihen von Kisten und Ballen zu unternehmen; aber im Vorübergehen können wir uns doch nicht erwehren, unser Auge über die fabelhaften Vorräthe von australischer Wolle, von Seide aller Länder, von Farbehölzern, Thierhörnern, Baumwolle, Baumstämmen, Gewürzen aller Art, Häuten, Leder, Zucker, Kaffee u. s. w. streifen zu lassen. Es ist, als ob die Erndte aller Erdstriche unverkürzt nach diesen Lagerplätzen gebracht worden wäre; und so groß sind die aufgehäuften Quantitäten, und so viel geht von Zucker, Kaffee, Spezereien u. dgl. beim Deffnen und Umpacken der Kisten und Fässer verloren, daß das Kebricht der London-Docks für eine namhafte Summe verpachtet werden kann, und daß der Pächter desselben in wenigen Jahren ein reicher Mann geworden sein soll.

So reiht sich ein Waarenhaus an's andere, und vor demselben ätzen Hunderte von eisernen Krabnen unter ihrer Last, und Tausende von Arbeitern: Zimmerleute, Fassbinder, Lastträger, Makler und Dockbeamte rennen auf und ab, aus und ein, und im großen Bassin dicht bis an die Umrandung aneinander gedrängt liegen die Schiffe, auf denen Matrosen und Lastträger mit Ameisen-thätigkeit beschäftigt sind, Waaren an's Land oder an Bord zu bringen. Hier vereinigt sich Dock- und Matrosenleben zu einem malerischen Ganzen. An keinem Punkte der Themse sind die Fahrzeuge so dicht aneinander gedrängt, wie in diesen Dockbassin; nirgend sieht man das Netzwerk der Takelage so dicht durcheinander gewebt; in keinem andern Hasenbassin der Welt treiben sich so viele verschiedenartige Nationalitäten herum. Neben dem Holländer ankert der Kauffahrer aus Brasilien, mit Kaffee und Farbehölzern vollgeladen; der Däne bringt sein Hornvieh an's Land; belgische

und französische Schiffe laden Glas, Leder, Eier, Obst und Gemüse aus; der Amerikaner wälzt seine Tabakfässer und Baumwollballe an's Land; russische und deutsche Ostseefahrer haben ihre Getreideladungen bereits in die Magazine untergebracht und warten auf Rückfracht; englische Fahrzeuge aus Indien, Australien, Canada und dem Cap ziehen durch die geöffneten Schluessenthore; und was eben keine Arbeit hat, vergnügt sich in seiner Weise, kocht, isst, trinkt, sitzt oder träumt auf Verdecken und in Mastkörben, slikt am Segel oder Tauwerk, denkt der fernen Heimath und summt sich das Lied vor, daß er am liebsten hat.

Ueber unsern Wanderungen ist es Abend geworden. Die Nebel von der Themse lagern sich zwischen den Masten. Arbeiter holen ihre Röscke und verlassen die Werkstätten; die Krähne feiern, die Bureaus werden geschlossen, Matros' und Schiffsjunge kauert müde auf dem Deck oder spaziert in die benachbarten Schenken; die Thore der Waarenhäuser fallen zu, in wenigen Minuten wird's hier öde sein; nur der Feuerwächter macht die Runde und in den kleinen Häuschen der Schluessenhüter wird es helle.

4. Birmingham.

Aus den geräumigen London-Docks begeben wir uns jetzt in eine der bedeutendsten Fabrikstädte des Landes und suchen das Leben und Treiben daselbst kennen zu lernen. Am geeignetsten scheint uns dazu die Stadt Birmingham, die wegen der Fabrikation von Metallwaaren so berühmt ist.

Für die Verfertigung grober und großer Eisenwaaren sind die großen Eisengießereien in Südwaales die Hauptstätten, für die Bearbeitung von Maschinen ist es Manchester, die Seele des ganzen englischen Maschinenwesens, aber für alle die übrigen kleinen und großen Dinge, die man aus Eisen, Kupfer, Messing und andern Metallen verfertigen kann, ist Birmingham der vornehmste Ort.

Man würde ein paar Seiten mit Namen bedrucken müssen, wenn man nur diejenigen Gegenstände alle herzählen wollte, deren Verfertigung daselbst als ein besonderer Zweck der Manufactur besteht.

Es ist natürlich einem Reisenden unmöglich, auch nur den geringsten Theil der zahllosen Werkstätten dieser Stadt in Augenschein zu nehmen. Da es aber einige große Etablissements giebt, in denen viele Arbeiten vereinigt getrieben werden, so thut man gut, einige derselben zu besuchen. Ein solches ist z. B. das der Herrn Collis u. Comp., wo die silbernen Gefäße von den plattirten nicht zu unterscheiden sind, wo das matte Silber so malerisch auf Glasvasen getragen wird, und wo der Glanz der ganzen Ausstellung blendend ist. Allein das Größte, was man in Birmingham und in der Welt finden kann, ist die enorme Maschinenfabrik von Boulton und Watt in dem eine Viertelstunde entfernten Soho, wo alle Fabriken Europas ihre Maschinen, und alle seine Armeen ihre Kanonen beziehen können.

Natürlich treiben die Birminghamer Geschäfte über die ganze Welt, und man bekommt daher auch Artikel zu sehen, die für das wilde Volk des Innern irgend eines entfernten Welttheils berechnet sind. So sah ich hier wunderlich gestaltetes Geld, wie es einige Negervölker in Afrika gebrauchen. Südamerika und überhaupt ganz Amerika ist ihr Hauptkunde, und man nimmt auf den dort herrschenden Geschmack besondere Rücksicht, um den Leuten etwas ihnen Angenehmes zu liefern. Dazu gehört natürlich eine genaue Kenntniß der Verhältnisse, Sitten und Gesetze eines Landes, die man bei den höheren Arbeitern Birmingham's auch findet.

Interessant sind die jährlichen Veränderungen im Geschäftsleben zu Birmingham. Hier sproßt ein neues kleines Gewerbe auf und nimmt reißend an Wachsthum zu; da kränkelt ein alter Zweig; hier geht ein anderer ganz ein. So gab es vor 20 Jahren nur

zwei Manufacturen von plattirten Sachen daselbst, und jetzt sind deren nicht weniger als 70, deren jede 10—100 Arbeiter beschäftigt. Vor 15 Jahren wurde hier die Papier-maché-Arbeit von Frankreich eingeführt; jetzt aber sah ich hier diesen Stoff in großen Massen bereitet und wie Holz mit Säge und Hobel bearbeitet. Man verfertigt daraus Tische, Sopha's, Schränke und ganze Ameublements, und diese haben durch ihre Leichtigkeit und Dauer mancherlei Vorzüge vor hölzernen.

Das Beispiel eines in neuerer Zeit abgestorbenen Industriezweiges gewährt die Schnallen-Manufactur. Sie wurde sonst daselbst in einer so großen Ausdehnung betrieben, daß, als die Schnallen in ganz Europa aus der Mode kamen, viele tausend Birmingham'sche Arbeiter, die bloß auf Schnallen einexercirt waren, dadurch große Noth litten, und daß sie sogar an Georg IV., damaligen Prinzen von Wales, eine Petition schickten, daß er durch sein königliches Beispiel etwas zur Wiederaufbringung der Schnallenmode thun möchte. Allein der Strom der Mode war selbst dem Könige zu stark, und die Schnallenarbeiter mußten suchen, ihre Kunst auf andere Gewerbebezüge zu übertragen.

Ein anderer Artikel, der in neuester Zeit in Birmingham zu außerordentlicher Ausdehnung gelangt ist, sind die Stahlfedern. Ich besah eine Fabrik, in der nahe an 100 Arbeiter mit diesem winzigen Artikel beschäftigt waren, ja es soll deren sogar geben, die 250 Personen beschäftigen und jährlich 40 Tonnen = 800 Centner Stahl in Stahlfedern verwandeln. Aus jeder Tonne werden 10,000 Gros, d. h. 1,440,000 Stahlfedern gemacht. Dieser Fabrikant fertigte also in einem Jahre nicht weniger als 57,600,000 Stahlfedern, wodurch er die Existenz von beinahe 2 Millionen Gänsen überflüssig macht.

Einer der Hauptzweige der Birmingham'schen Manufacturthätigkeit ist die Verfertigung von Feuergewehren, und diese Stadt

deren Friede in den großen Kriegsjahren zu Anfang dieses Jahrhunderts auch nicht von einem einzigen feindlichen Kanonenschuß gestört wurde, lieferte sowohl den Engländern als ihren Feinden mehr Kriegsmaterial und Mordgewehre, als alle andern Fabrikstädte der Welt zusammen genommen, man sagt, von 1804—15 nicht weniger als 5 Millionen Stück, welche Summe wunderbarer Weise gerade mit der Summe der durch die Napoleon'schen Kriege um's Leben gekommenen Menschen übereinstimmt.

Alle in Birmingham gefertigten Gewehre müssen sich einer von der Regierung bestimmten Probe unterwerfen, und es befindet sich dazu ein von oben herab beaufsichtigtes Probehaus in der Stadt. Die hier probirten Gewehre bekommen einen Stempel, und es steht eine strenge Strafe auf dem Verkaufe von Gewehren, die nicht gestempelt sind. Ich besah dieses interessante Probehaus. Man sagte mir dort, daß jedes Gewehr mit einer 5 Mal größeren Ladung gefüllt würde, als die, für welche es eigentlich berechnet wäre. Es sind einige Zimmer da, in welchen die für die Probe nöthigen Patronen verfertigt werden, andere, in denen das Laden der Gewehre geschieht, und eines, die Höhle genannt, in welchem man sie loschießt. Dies geschieht auf folgende Weise: Die geladenen Gewehre werden, 100 bis 120 an der Zahl, der Reihe nach auf ein niedriges Gestell gelegt, auf welchem man sie vollkommen befestigen kann. Mit ihren Mündungen sind sie gegen die innere Wand des Zimmers gewendet, wo die Schüsse in einen Haufen von Sand hineinsiegen. Das Zimmer ist rund umher stark ummauert, und die Thüren und Fensteröffnungen sind stark mit Eisen verbarrikadirt. Eine Linie von Pulver führt über alle Zündlöcher hinweg und geht zu einer außen befindlichen kleinen Oeffnung hinaus, wo man sie anzündet. Wir wohnten der Probe von 120 englischen Seegewehren bei. Als die Explosion erfolgt war, traten wir hinein und fanden 7 davon zerschmettert, die andern 113 hatten die Probe bestanden. Nimmt man 5 oder 6 Procent als eine Mittel-

zahl an, so giebt dies eine Idee von dem Grade der Sicherheit, mit welcher die englischen Flintenfabrikanten arbeiten.

Man sagte uns, daß durchschnittlich wöchentlich etwa 5000 Gewehre probirt würden. Dies gäbe für's Jahr etwa 260,000 Gewehre. In der Periode von 1804—15 kommen nach dem Obigen auf ein Jahr im Durchschnitt beinahe 500,000 Gewehre.

Weil die verschiedenen Industriezweige von Birmingham so klein sind und nicht so gewaltiger Maschinen bedürfen, gewährt die Stadt doch im Ganzen einen sehr einförmigen und unlieblichen Anblick. Ganze Theile von ihr möchte man eine Häuserwüstenei nennen, denn ein Haus sieht daselbst so häßlich wie das andere aus und wird von keinem einzigen freundlichen Gebäude unterbrochen. Auch rührt diese Einförmigkeit mit daher, weil die Stadt so ganz in einer durch Nichts unterbrochenen Landebene liegt und keinen Fluß, keinen Meeresarm, keinen Hafen besitzt. Wenn ich aber sage, daß die Stadt Birmingham keineswegs eine schöne zu nennen sei, so ist dies natürlich nur vergleichungsweise gesagt; denn es giebt immerhin in einer Stadt von 200,000 Einwohnern, in welcher sich so viel Reichthum anhäuft, einige prächtige Straßen und einige ausgezeichnete Gebäude. So hier die große Stadthalle und das Gymnasium der Stadt. Auch verdient die Nelson-Statue, welche daselbst steht, einer Erwähnung.

5. Englische Vergnügungen. (Sports.)

Das Wetten und Wagen liegt tief in dem englischen Charakter begründet und spricht sich besonders in dem leidenschaftlichen Interesse aus, welches die Engländer an denjenigen Vergnügungen und Beschäftigungen nehmen, die sie „Sports“ nennen. Die Engländer verstehen darunter Spiele aller Art, Jagdvergnügungen, Wettrennen, Kämpfe zu Wasser und zu Lande, mit der Faust, mit den Beinen, mit dem Ruder, dem Prügel, dem Balle u. s. w.

Alle diese Belustigungen werden in England mit einem hohen Ernste und mit einer Wichtigkeit betrieben, von der man bei uns keinen Begriff hat, und finden gerade unter den höheren und mittleren Klassen ihre eifrigsten Verehrer. Ja sogar Frauen nehmen an einigen derselben den eifrigsten Antheil.

Was zuerst die Jagd-Vergnügungen der Engländer betrifft, so unterscheidet man deren mehrere. Noch immer findet man in England einzelne Jäger, die sich mit der mittelalterlichen Falkenbeize beschäftigen. Allgemeiner ist natürlich der Gebrauch des Feuergewehrs, besonders zur Erlegung des Geflügels. In England, wo das Hauptinteresse der Jagd mehr in dem Sport als in der Beute besteht, hat man nicht nur das Schnepfenschießen, sondern auch das Kranich-, Reiher-, Krähen-, Drossel-, Sperling-, Taubenschießen, ja sogar das Storchschießen als eigenthümliche Arten der Vogeljagd ausgebildet. Das vornehmste aber ist ohne Zweifel das berühmte Haselhuhn-Schießen.

Schottland ist durch seine Haselhühner besonders bekannt; in seinen wilden Bergschluchten, wüsten Haiden und einsamen Tannenwäldern giebt es deren unzählige. Dasselbe findet in Irland und Wales und den nördlichen Grafschaften statt. Die Dampfschiffe, welche zur Jagdzeit dahin gehen, sind alle mit Jägern angefüllt, und man hört um jene Zeit förmliche Schlachten in den genannten Gegenden liefern.

Noch eigenthümlicher und beliebter ist das „Hunting,“ worunter man das eigentliche Jagen mit Pferden und Hunden versteht, bis das Wild, von Todesangst und Müdigkeit entkräftet, zu Boden sinkt. Bei einer solchen Jagd werden gewöhnlich Füchse und Hasen gejagt, und Hunderte von Personen pflegen daran Theil zu nehmen.

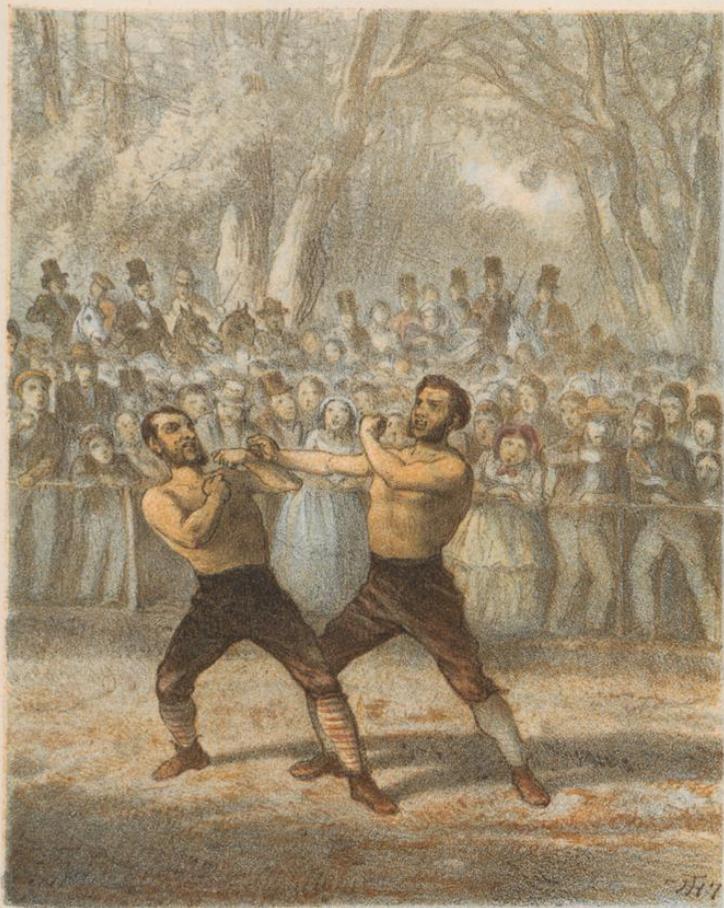
Ruhiger als dieses ist das Vergnügen des Angeln. Es ist bekannt, daß Jahr aus Jahr ein viele Engländer auf ihren Yachten

nach Norwegen hinüberfahren, um in den dortigen Gebirgsflüssen den Lachs zu fangen. Sie bedienen sich dazu der sorgfältigst gearbeiteten Geräthschaften, besonders aber wunderbarer Nachahmungen des lebendigen Kadders, die aus Metall gefertigt sind, und haben es in deren Anwendung zu einer hohen Vollendung gebracht.

Nicht weniger gilt dies von einer anderen Belustigung, dem Boxen. Die Engländer haben eine entschiedene und allgemeine Abneigung gegen die Stahlwaffen und preisen die Faust als das natürlichste, von Gott selbst gegebene Vertheidigungsmittel. Sowohl um Streitigkeiten beizulegen, als um den Muth und die Körperkräfte zu üben, halten sie das Boxen für vortrefflich. Der Uebung im Faustkampfe besonders schreiben sie jene unverwüsthliche Tapferkeit und starre Ausdauer zu, welche von der Schlacht bei Hastings*) bis zu der bei Waterloo ihre Krieger ausgezeichnet hat. Besonders in neuerer Zeit hat sich das Boxen bei ihnen zu einer eigenthümlichen Kunst und Wissenschaft ausgebildet. Es giebt zur Erlernung derselben förmliche Schulen, die von Schülern aller Stände besucht werden, bei denen sich in der Regel auch ein Theater für die Schaufechte der Boxer von Profession befindet. Diese Theater sind große Räume mit Logen an den Seiten. In der Mitte ist ein hölzernes Gerüst errichtet, auf welchem sich der enge Kampfplatz für die Boxer befindet. Natürlich kämpfen diese dabei nicht mit nackter Faust, sondern mit einem darüber gezogenen ledernen Handschuh. Man beurtheilt sie dabei nach der Geschicklichkeit und der Art und Weise, wie sie ihre Schläge anbringen.

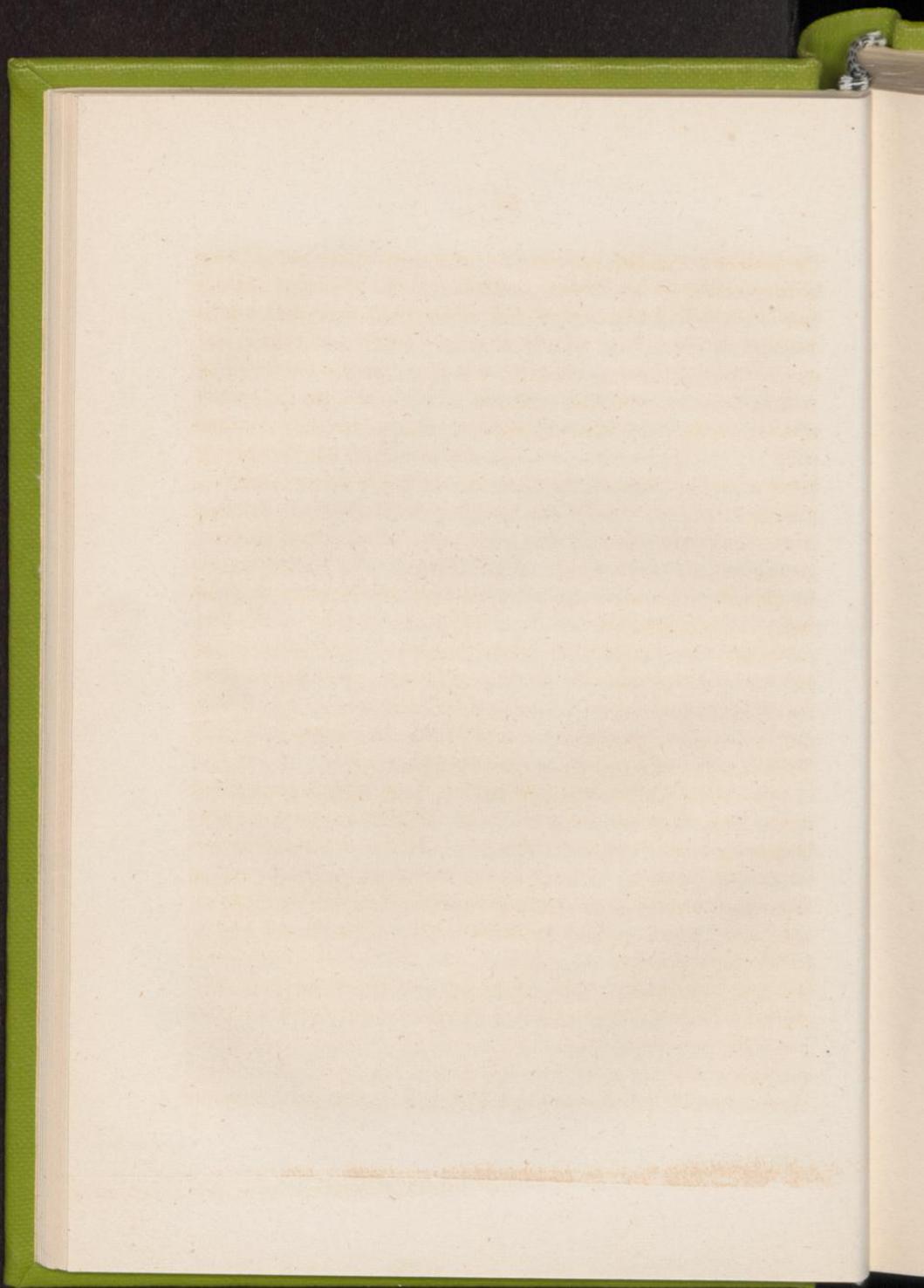
Es giebt sogar eine eigene Klasse von Menschen, Preisfechter, die, wie die Gladiatoren der Alten, kein weiteres Geschäft als die

*) In der Schlacht bei Hastings 1066 besiegte der Herzog von der Normandie, Wilhelm der Eroberer, die Engländer; nach diesem Siege bestieg er den englischen Thron, den seine Nachkommen in weiblicher Abstammung noch heute besitzen.



Farbenf. Stich & Kramer, Berlin.

Englische Boxer.



Vorkunft haben und sich nur durch ihre Siege ernähren. Es geht bei solchen Preisgefechten folgendermaßen zu. Nachdem das Gefecht und die Fechter bestimmt sind und sich Personen gefunden haben, welche bereit sind, einen Preis von 50 oder 100 Pfund dem Sieger zu bezahlen, bereiten zunächst die Kämpfer, gewöhnlich unter der Leitung irgend eines erfahrenen Kenners, ihren Körper zum Kampfe vor, bis der Tag desselben herankommt. Ein Kampfplatz wird nun erwählt, wohin Tausende zusammenströmen, um dem Vergnügen beizuwohnen. Meist ist derselbe ein entlegener Platz, denn die Obrigkeit schreitet, wenn sie etwas davon erfährt, sogleich gegen ein solches Beginnen ein. Dann wird zum Abwägen der Kämpfer geschritten. Das gewöhnliche Gewicht eines Kämpfers ist 8 bis 10 Stein; er erscheint vom Kopf bis zum Gürtel nackt und ist im Uebrigen leicht gekleidet.

Unter dem Zurufe ihrer Parteigänger erscheinen die Kämpfer auf dem Platze, treten in die Mitte desselben und reichen einander die Hände, zum Zeichen, daß der Kampf ein schönes, regelrechtes und leidenschaftsloses Spiel sein soll. Danach treten sie an ihre Plätze zurück und erwarten das Zeichen zum Angriff.

Aller Blicke sind jetzt auf sie gerichtet, und Aller Urtheile gelten ihrem Bau, ihrer Haltung, der Stärke ihrer Muskeln, ihrem Einerschreiten und Benehmen. Endlich giebt der Schiedsman das Zeichen zum Anfang. Die Kämpfer treten gegen einander vor, die Arme und Fäuste, welche zugleich Angriffswaffe und Schild sind, ausgelegt, den Kopf nach hinten gebogen, damit ihn die Hauptschläge nicht treffen.

Zuweilen setzen sie gleich mit tüchtigen Hieben auf einander los. Oft auch suchen sie sich durch Scheinangriffe zu ermüden. Wie bei den Griechen sind die Hauptschläge nach den Ohren, den Wangen, dem Knie, der Stirn, der Nase gerichtet, und wird der Kampf nicht eher als beendigt betrachtet, als bis einer der Gegner, entweder

durch Entkräftung, oder durch Schmerz der Wunden genöthigt sich für besiegt erklärt. Das bloße Niederfallen des Gegners beendet nicht den Kampf, sondern nur den Gang. Oft besteht ein Kampf aus vielen solcher Gänge, da die Kämpfer, so lange ihnen noch ein Rest von Kräften bleibt, so lange ihre Augen noch nicht zu völliger Blindheit angeschwollen sind, so lange sie noch Luft athmen können, immer wieder zu einem neuen Gang schreiten. Zuweilen werden sie halbtodt vom Kampfplatze getragen.

Doch genug von diesen grausamen Vergnügungen; wir wenden uns jetzt einer minder gefährlichen Belustigung, der mit der Armbrust, der Rüstung, zu. Seit den Tagen jenes berühmten schottischen Bogenschützen Robin, von dessen Fertigkeit uns Walter Scott in seinem *Zwanhoe* erzählt, hat es in England Leute gegeben, die sich mit der edeln Bogenschützenkunst beschäftigt haben. Noch jetzt wird dieselbe fast in allen Cirkeln und Klassen der Gesellschaft und von beiden Geschlechtern in den Familien selbst geübt. Häufig sind sogar die englischen jungen und alten Damen nicht wenig geschickt darin. Auch die Kinder werden mit so vorzüglich gearbeiteten Langbögen beschenkt, daß sie damit gleich in den Krieg ziehen könnten. Natürlich existiren, wie für alle solche Künste, auch für diese Bogenschießübungen Clubs. Die Bogen, welche dabei benutzt werden, tragen gewöhnlich 60—100 Schritte; jedem Schützen sind bei der Partie 30 bis 40 Pfeile zugestanden.

Auch mit Feuergewehren finden dergleichen Vergnügungen statt; so das Taubenschießen und Sperlingschießen, wobei man diese Vögel fliegen läßt und sie dann schießt.

Ein außerordentliches Vergnügen finden die Engländer am Ballspiel, dessen Arten ungemein mannichfaltig sind. Es vereinigen sich dazu oft verschiedene Parteen, die diesen Sport sogar im Winter in großen Sälen treiben. Selbst Könige pflegten desselben, wie denn der unglückliche Karl I. und Karl II. ausgezeichnete Ballspieler waren.

Wichtiger und großartiger als alle bisher genannten Vergnügungen jedoch ist das des Wettrennens. Wer hätte nicht bereits von den berühmten englischen Wettrennen gehört? — Es ist keine kleine Stadt in den drei Reichen, die nicht ihren Hippodrom *) hätte, am berühmtesten aber in England und in der ganzen Welt sind die von Newmarket, von Ascott-Heath, von Epsom und Doncaster. Tausende von Menschen strömen aus allen Theilen des Landes dahin, um Geld zu gewinnen, Tausende, um die edelsten Renner des Reiches hier versammelt zu sehen, um den dabei versammelten Adel zu begaffen, oder an den Bällen und andern Vergnügungen Theil zu nehmen, Tausende, um zu handeln oder zu stehlen oder aus hundert andern Gründen.

Bei der Wichtigkeit, welche diese Vergnügungen für England haben, dürfte dem Leser die Schilderung eines englischen Wettrennens nicht unlieb sein. Ich wähle dazu eines der Wettrennen zu Ascott, wobei der königliche Hof in aller Pracht zu erscheinen pflegt. Ascott, oder vielmehr die große Heide von Ascott, liegt etliche und zwanzig englische Meilen **) von London und grenzt an den großen Park von Windsor, diese wahrhaft königliche Wohnung, mit ihrer prächtigen Lage. Vier Tage dauern die Rennen. Der dritte ist der Haupttag. An diesem rennen die edelsten Pferde, und Unsummen werden dabei in Wetten gewonnen und verloren. Schon am Abend zuvor drängt sich Alles in den benachbarten Ortschaften zusammen. Das Loos der meisten Menschen ist hierbei freilich das Uebernachten im Freien; allein jede Unannehmlichkeit trägt sich in England leicht, wenn es sich darum handelt, ein Pferderennen zu sehen.

*) Platz zum Pferderennen. Hippodrom nannten die Griechen denjenigen Raum, auf welchem zur Zeit der olympischen Spiele die Reiterübungen abgehalten wurden.

**) Ungefähr 5 englische Meilen bilden eine deutsche Meile.

Ich hatte Tags zuvor durch englische Freunde gutes Quartier in dem freundlichen alten Städtchen Chertsey bekommen. Früh fuhren wir durch den mit den herrlichsten Eichen, den schönsten Alleen prangenden Park von Windsor und besahen die allerliebsten Barken und die eleganten Zelte, unter denen der Hof speist. Endlich stiegen wir auf die Zinnen des Schlosses, das einen so seltsamen Contrast alten und neuen Baustyles darbietet. Als wir auf dem höchsten Thurme standen, von dem Englands Fahne weithin über das reiche Land blickt, zog unten der König und seine Umgebung hinaus zum Feste des Volkes, und die glänzenden Züge der muthigen Pferde, die hochrothen Livreen, die carracolirenden Outriders, die niedlichen Jockeys wollten gar kein Ende nehmen. Dieser Zug, von der Höhe gesehen, wie er majestätisch durch die alten, grauen Mauern des hohen Schlosses in die lange vierfache Eichenallee hinabfuhr, gehört mit zu den schönsten Bildern des Nationalfestes. Wir gewannen auf näherem Wege den Vorsprung mit flüchtigen Postpferden, und als wir aus dem Park kamen, trat uns ein überraschendes Schauspiel entgegen: eine Stadt der elegantesten Zelte und Marquisen schimmerte gleich einem Beduinenlager über den ganzen großen Ascotthügel herunter. Auf der Spitze dieses Abhanges zogen sich gemauerte und gezimmerte Tribünen von großer Eleganz eine halbe Meile weit hin, und bereits war Alles bis auf die höchsten Plattformen zum Erdrücken gefüllt. In der Mitte dieser Tribünen stand ein eleganter Pavillon für den König, und gegenüber sah man in drei parallel geordneten Reihen die vielen Tausende der schönsten Wagen vom Whisky und Cab aufwärts bis zum prunkenden Landau. Die Bahn selbst, welche $2\frac{1}{2}$ Meilen im Umkreise macht und namentlich vor den Tribünen vorbei in leichtem Aufsteigen auf dem frischgrünen englischen Rasen sich bildet, war noch von der auf- und abwogenden dichten Masse bedeckt, als eine große Bewegung alle Augen auf einen Punkt richtete, und nun der herr-

liche Zug des Hofes in den Strahlen der Juniussonne aus dem tiefer gelegenen Park hervorbrauste, während ein unermessliches Hurrah der Menge den König begeistert empfing. Jetzt erscholl das erste Zeichen mit der großen Glocke, und noch wurde mir nicht klar, wie dieser Knäuel von Menschen, der stets verwickelter zu werden schien, sich lösen sollte. Von Soldaten ist natürlich keine Rede, allein nicht einmal die neue Polizei darf sich hier sehen lassen; schon wurde das zweite Zeichen gegeben, und Niemand zeigte noch Lust, die Bahn zu räumen. Als aber das letzte Zeichen erscholl, da war es auch gerade, wie wenn der Rennweg durch einen Sturmwind ausgefegt würde: immense Spaliere bildeten sich auf beiden Seiten; die Damen stiegen auf ihre Wagen, und nun kamen diese prächtigen, flüchtigen Pferde, jeder Zoll ein Renner, herbeigeflogen. Bald verschwanden sie hinter dem ersten Hügel, da tauchten sie hinter Baumgruppen wieder auf, um gleich wieder hinter sanften Abdachungen des Terrains zu verschwinden. Jeder Gentleman kannte die fecken Sockeys mit Namen, deren jeder ein anderes Täschchen, eine andere Mütze hat, so daß sie überall dem ängstlich folgenden Auge erkennbar blieben. Als sie der Windsbraut gleich herbeistürmten, und der letzte in kühnen, ungeheuren Sprüngen der erste wurde, da entstand ein Tumult, von dem man sich anderwärts keine Idee macht, und Alles stürzte von den Tribünen herab, und Jeder pries sich glücklich, den Sieger zu sehen, ihn wo möglich zu berühren. Hier zeigte sich, wie Pferdezucht-Liebhaberei die ganze Nation durchdringt. Die Rennen folgten sich nun mit steigendem Interesse in Zwischenräumen von drei Viertelstunden, so daß das Ganze von 2 bis 6 Uhr beendet war. Diese Renner haben nicht allein den Reiz der edelsten Pferde; sie zeigen Alles, was der Flor englischer Nobility und Gentry*) aufweisen kann. Wenige Große des Landes

*) Der hohe und niedere Adel. Gentleman heißt Jeder, der in seinem ganzen Benehmen Bildung zeigt.

fehlen da; hier findet man sie alle, diese berühmten großen Staatsmänner, diese würdigen historischen Namen, diese stolzen, königsgleichen Vasallen des größten Reiches der Erde, und hier kann man auch alles, was Schönheit und Liebreiz in Frauen Zauberhaftes hervorbringt, in dichten Schaaren beisammen sehen. Ich glaubte mich in die schönsten Poesieen von „Tausend und Eine Nacht“ versetzt, wenn ich längs dieser Wagenburg hinschlenderte, auf denen die prachtvollsten Gestalten nachlässig herumstanden und lagen. Der zahlreiche Hof zeigte sich mit den vielen jungen Gästen, zu deren Anwesenheit wohl die nun eingetretene Großjährigkeit der Prinzessin Victoria nicht wenig beitragen mochte, häufig am Fenster, und der König schien sich an Jongleurs und Pollicinells unter seinem Pavillon unschuldig zu ergötzen, was er unter Anderem durch mehrere eigenhändig herabgeworfene Sovereigns bekundete. In einer Menge Zelte sah man Spiele, an denen ebenfalls Damen höchsten Ranges Theil nahmen. Indessen ging das Fest mit stets steigendem Interesse und ohne allen Unfall zu Ende. Zugleich mit den königlichen Equipagen waren alle Wagen bespannt worden. Der Hof stieg ein und entfernte sich mit seinem glänzenden Cortége unter demselben betäubenden Hurrahgeschrei der dicht sich andrängenden Menge und der rauschenden Musik aller Banden. Mit der den englischen Kutschern eigenen Geschicklichkeit und in einer Ordnung, die jeden Unfall verhinderte, so unvermeidlich das Zusammentreffen der unzähligen Equipagen auch schien, entwickelte sich plötzlich der gordische Knoten der unabsehbaren dreifachen Wagencolumnen und rollte sich gleich einem blinkenden Goldfächer über die weite Ebene auf. Im saufenden Galop suchten die eleganten Jockeys mit ihren feinen weißen Perrückchen und schwarzen Käppchen und ihren farbigen Sommerwestchen auf den sich vor Ungeduld bäumenden Pferden die nächsten Auswege auf die verschiedenen Straßen, die in den Windsorpark ausmünden, zu gewinnen, und mit nicht minderer

Geschicklichkeit wanden sich die kleineren Gespanne, deren man hier von allen Formen und Namen sieht, durch die von allen Seiten drohenden Gefahren durch, und in einem Momente war die ganze Haide mit flüchtigen Reitern in gestreckter Carrière übersät. —

Auch mit andern Thieren als mit Pferden hat man in England Wettrennen angestellt. Dahin gehören die Hunderennen. Man läßt bei diesen in der Regel einen Hasen voranlaufen und dann die wettstreitenden Windspiele in einer gewissen Entfernung hinterdrein. Der Gewinner ist der, welcher den Hasen zuerst erreicht, und ihm oder vielmehr seinem Herrn wird dann der ausgelegte Preis zu Theil. Auch hat man in England sogenannte Hundebeißereien, die gleichfalls als ein Sport betrachtet werden.

Außer den Hunden scheint es in der Welt fast weiter keine Thiere zu geben, die in so beständigem Unfrieden unter einander leben, als die Hähne. Auch dies hat man in England zum Vergnügen auszubenten gewußt. Es giebt eigene Racen dieser Thiere, welche die Engländer dazu wählen und einer besonderen Zucht unterwerfen. Die Leute, welche sich damit beschäftigen, bilden eine eigene Profession und heißen Hahnaufzieher.

Wie die Race sorgfältig gewählt wird, so bedarf auch jeder Hahn für den Kampf einer besonderen Vorbereitung. Seine Flügel und sein Schwanz werden kurz geschnitten, seine natürlichen Weinsporen werden mit silbernen oder stählernen Spitzen gewappnet, sein Kopf wird der kleinen Federn und der unnöthigen Fleischanhängsel beraubt; die letzteren brennt man zum Theil weg, um ihn so mit einer harten Haut, wie mit einem Helme zu bedecken. So, hartköpfig, kurz geschwänzt, helläugig, langbeinig, starkknochig und leicht von Fleisch, mit kurzen aber starken Flügeln, erscheint dieser geflügelte Ritter auf dem Kampfplatze, einer kleinen, zirkelrunden Bühne, welche die Plätze der Zuschauer umgeben.

Auch die Farbe des Hahns soll nicht gleichgültig sein. Feuer-

gelb, roth, braun, dunkle Brust werden als Farben von guter Vorbedeutung genommen. Hellere Farben werden vermieden, und die weißen Hähne sollen die feigsten von allen sein.

Nachdem beide Kämpfer gewogen sind, treten sie auf den Kampfplatz. Wie die Boxer stehen sie eine Zeitlang, ruhig sich beobachtend, einander gegenüber, bis sie auf einmal mit einem Geräusche, das dem eines plötzlich aufgespannten Regenschirmes gleicht, mit ihrer ganzen Waffenrüstung, mit Flügelschlag, Schnabelstoß, Sporenstreich und Krallenhub, auf einander einsetzen. Zuweilen ist schon der erste Zusammenstoß entscheidend, und es hat nicht selten Hähne gegeben, die, wie geschickte Fechter, mit dem ersten Stoße ihren Gegner todt zu Boden streckten. Zuweilen aber dauert der Kampf Stunden lang, bis endlich einer der Streitenden die weiße Feder zeigt, den Muth plötzlich verliert und zur Fortsetzung des Kampfes nicht mehr zu bewegen ist.

Sind Beide ermattet zu Boden gefallen, so werden sie auf ein Brett neben einander gelegt und genau betrachtet, und es wird derjenige, der, selbst schon mit dem Tode ringend, noch durch einen matten Flügelschlag oder durch einen Versuch zum Ausholen mit dem Schnabel oder mit dem Sporn ein Zeichen von dem letzten Aufstammen der Kampflust giebt, zum Sieger erklärt.

Die Kampfspreise und die Wettsommen, welche bei diesem Sport auf's Spiel gesetzt werden, steigen oft zu einer unglaublichen Höhe. So ist es wohl gekommen, daß auf einen einzigen Hahn fünftausend Guineen gesetzt waren.

Ebler als die eben geschilderten sind die Wasserpiele. Man rechnet dazu sowohl die Schwimm- und Taucher-, als die Ruder- und Segelwetten. Der vornehmste Schauplatz der Ruderwetten ist die Themse, sowie der der letztern das Meer in der Nähe der schönen Insel Wight. Für die Ruderwetten haben die Engländer den venetianischen Ausdruck „regatta“ angenommen. Es giebt sehr ver-

schiedene Arten von Regatta's, je nach der Form und Größe der dabei angewandten Rähne und der dabei beteiligten Personen. Viele von diesen haben sich in Clubs, Gesellschaften, vereinigt. Diese machen theils gelegentliche, theils sogar jährlich wiederkehrende Wettfahrten mit einander. Sehr berühmt sind die regelmäßigen Ruderwetten zwischen den Studenten von Orford und Cambridge, welche zu den geübtesten Ruderern der Welt gehören.

Um an einem Beispiele zu zeigen, wie es bei einer englischen Regatta zugeht, will ich die zwischen den Eton- und den Westminster-Boys, der ich unter verschiedenen andern beiwohnte, zu schildern versuchen.

Auf jedem Schiffe befanden sich acht Ruderer und ein Steueremann, und es wetteiferten zwei Schiffe mit einander, von denen das eine „die jungen Aspiranten für Wasserruhm“ von Westminster, das andere „die Blüthe der Ruderer“ von Eton enthielt.

Das Rennen ging diesmal von der Putney-Brücke der Themse vier Meilen aufwärts. Es war das ruhigste und schönste Wetter von der Welt. Die Brücken- und Flußufer waren mit einer glänzenden Versammlung bedeckt, und Alles, was nahe oder entfernt mit der Ruderwelt zusammenhing, zeigte das eifrigste Interesse und die gespannteste Erwartung für den kommenden Kampf.

Die Etonias waren mit ihrer alten, verehrten, dem Auge und Herzen so wohlthuenden blauen Flagge geschmückt, während auch die Westminsterer durch ihr blaßrothes Abzeichen sich nicht entstellten glaubten.

Fast das ganze Publicum nahm Partei für und wider, und fast Alle, die Ruderer in den Booten, die Herren zu Pferde, die Damen in den Carossen, die am Ufer gelagerten Fußgänger, schmückten sich entweder mit blauen oder rothen Bändern, je nachdem ihre Verwandtschaft, ihre Erinnerungen oder ihre Vorurtheile sie mehr für Eton oder für Westminster stimmten.

Es gingen Leute umher, welche in Körben sogar rothe und blaue Kokarden und Rosetten umhertrugen. Diese waren aus seidenen Bändern zusammengenäht, und auf jeder war ein kleines silbernes Blättchen mit dem Wappen der beiden Schulen befestigt. Jeder dieser Leute bot aber nur eine Farbe feil.

Auch von den anwesenden Dampfschiffen, welche dem Rennen folgen wollten, hatte das eine die Eton-Flagge, das andere die Westminster-Flagge aufgehißt.

Die beiden wetteifernden Boote waren in der Mitte des Flusses an zwei Brückenpfeilern aufgestellt. Mitten zwischen ihnen, an einem dritten Brückenpfeiler, lag das Boot eines Herrn, der das Signal geben sollte. Ein viertes Boot enthielt den Kampfrichter und war gleichfalls von ausgezeichneten Ruderern bemannt.

Zu der festgesetzten Zeit, um 6 Uhr, als die Fluth am höchsten stand und ein völliger Wasserstillstand eingetreten war, wurde das Zeichen zur Abfahrt gegeben.

Sofort schossen die beiden Boote wie Pfeile von der Brücke ab. Beim Abfahren zeigten die Westminsterer eine etwas ruhigere, aber etwas weniger geregelte Kraftanstrengung als ihre Gegner, und die Anführung, welche sie gleich im Anfange übernahmen, war nur von kurzer Dauer.

Kaum waren die beiden schmalen Boote mit ihren muthigen Ruderern auf der Mitte des Flusses vorübergeschossen, so setzte sich auch Alles auf dem Flusse und an den Ufern in Bewegung. Die Boote schlüpfen, dem Rennen folgend, auf den beiden Seiten der Themse vorüber, und die plumpen schwerfälligen Dampfboote plätscherten hinterdrein. Am Ufer galopirten die Reiter am Wasser entlang, um noch bei Zeiten an dem Ziele, welches ein in der Nähe einer Kirche aufgestelltes Boot war, anzulangen.

Die acht Etonias mit ihrem Steuermann hatten zusammen ein Gewicht von 94 Stein, die Westminsterer dagegen wogen zusammen nur 81 Stein. Jene waren also schwerere, stärkere und aus-

gewachsenere Leute, diese jüngere, kleinere und schwächere. Die gewichtigeren Etonias trugen den Ruhm des Tages davon.

Das Wetter blieb während der ganzen Zeit des Festes schön. Mit der entschiedenen Entschlossenheit, zu sterben oder zu siegen, bemühten sich die Leichten wie die Schweren auf's Aeußerste, einen Vortheil über ihre Gegner zu erringen, und sie hielten eine Zeitlang Nachen an Nachen neben einander.

Nach Zurücklegung einer Meile betrug der Vorsprung, den die Etonias hatten, schon anderthalb Bootslängen, aber sie vergrößerte sich auf eine schreckenerregende Weise, und am Ende der Bahn schossen die Etonias mit einem Vorsprunge von 12 bis 14 Bootslängen, oder von ungefähr 45 Secunden beim Zielschiffe vorüber.

Die Gewinner durchruderten den Raum von vier englischen Meilen in 24 Minuten und wurden von den Blaugeschmückten mit einem freudig jauchzenden Lebehoch begrüßt. Sie versammelten sich in einem Hotel am Ufer, wo bei Feuerwerk und Musik ein Mittagsmahl eingenommen wurde, das bis spät in die Nacht dauerte. Nur die Westminsterer waren am Abend zur gewöhnlichen Schulzeit wieder in ihrer Behausung.

Worin der Preis bestand, um den gerudert wurde, brachte ich nicht in Erfahrung, doch pflegt er entweder in einer Geldsumme, oder in einer Medaille, oder auch in einem silbernen Geschirre, einem Becher u. dergl. zu bestehen. Sehr gewöhnlich wird auch um den Besitz eines Nachens gerudert. —

Die wichtigsten, großartigsten und interessantesten aller Wasserspiele sind aber endlich die Segelkämpfe. Da dieselben natürlich sehr theuer sind, weil sie besondere Schiffe voraussetzen, so beschäftigen sich damit auch nur die reichsten und vornehmsten Leute. Sogar die Königin von England hat ihr eigenes Segelschiff zum Vergnügen, ihre „Victoria und Albert Dampf-Yacht.“

Natürlich haben auch die Liebhaber des Segelns eigene Clubs gebildet. Die bedeutendsten derselben sind: der „königliche Themse

Yacht-Club,“ der „königliche südliche Club“ und vor allen Dingen der erste und vornehmste von allen, „das königliche Geschwader.“ Die höchstgestellten Personen sind Mitglieder desselben und erfreuen sich als solche sogar besonderer Vergünstigungen fremder Mächte sowie des eigenen Staates.

Die Yachten des königlichen Geschwaders, so wie auch die der andern dieser Segel-Clubs, sind wahre Meisterwerke der Kunst und entzücken jedes Kennerauge. Ein Laie wird dies beim ersten Anblick nicht sogleich begreifen, denn sie stellen sich von außen nicht nur einfach und vollkommen alles Schmuckes bar, sondern fast ungeschicklich dar, indem sie aller Zierrathen entbehren, die man an gewöhnlichen Kauffahrern und Kriegsschiffen zu sehen gewohnt ist, und durchweg mit schwarzer Farbe angestrichen sind. Aber die Tüchtigkeit des Materials und die Zweckmäßigkeit der Form wiegen dies Alles auf. Die Bauart des Schiffes, die Segel, die Masten, das Steuer, dies Alles wird auf das Genaueste berechnet. Und dann fehlt es natürlich im Innern nicht an der wünschenswerthen Bequemlichkeit.

Die kleinsten Yachten haben eine Größe von wenigstens 30 Tonnen. Doch giebt es einige unter ihnen, welche bis zu 400 Tonnen hinaufsteigen. Auf den meisten hält und besoldet der Besitzer natürlich auch seinen eigenen Capitain und seine Schiffsmannschaft. Auch giebt es auf ihnen nicht nur Matrosen-Cajüten, sondern auch Herren- und Damen-Cajüten, Schlafcabinette für die eingeladenen Freunde, Küche und Gelaß für die Dienerschaft. Denn nicht nur sind die Wettfahrten, auf welche sie sich einlassen, oft an und für sich kleine Reisen, sondern die Herrschaften unternehmen auch zuweilen ziemlich große Seereisen zum Vergnügen mit ihren ganzen Familien und Freunden. So setzen sie zum Scherz nach Frankreich hinüber oder umsegeln England und landen in den schottischen Hochlanden. Ja zuweilen gehen diese Kreuzfahrten beinahe eben so weit, wie die jener begeisterten Ritter des Mittelalters, bis in's mittelländische Meer. —