

London. Eine Remontrier-Bildung der „Tribune“ besagt, Präsident Roosevelt habe seiner Gemahlin das Versprechen gegeben, er werde, wenn seine Präsidentschaftszeit abgelaufen sei, sich nach Europa begeben, um sich längere Zeit der Ruhe zu widmen.

London. Dem „Daily Telegraph“ wird aus Tanager gemeldet, eine Abteilung Bewaffneter, die von Glaua im Kaffergebiet kam, sei nach Marrakech eingedrungen, habe dort Personen, die wegen der Ermordung des Dr. Kauchamps gefangen gehalten wurden, befreit und sie zum Sultan nach Fez gebracht. Der Vorgang zeige die gänzliche Gefinnung jener Eingeborenen für den Sultan.

Moskau. In den Tramway-Werkstätten wurde auf einen Ingenieur, namens Krebs, ein Aufschlag verübt, der tödlich verlief.

Tanger. Der englische Konsul White ist zum Vertreter des Konularkorps für die Verwaltung der Balle ernannt worden.

Die Herkomerfahrt.

Einen hervorragenden Abschluß fand heute die „Dresdner Sportwoche 1907“, die am Sonntag mit dem schönen Rennen mit dem Großen Dresdner Jagd-Rennen und dem Preis vom Altmarkt begann, am Montag die eleganten Vorführungen des 1. Concours hippique-Tages, am Dienstag anlässlich dieser Veranstaltung einen glänzenden Blumenparade brachte, mit dem imposanten Start zur Herkomerfahrt.

Seit Wochen sind die Zeitungen und die Gespräche aller mehr oder minder sportsverwandten Automobil-Freunde und -Feinde voll von dem großen Tage und seinen mitmachenden Folgen, von dem Tage der großen deutschen Zuverlässigkeitsprüfung für Wagen und Fahrer, an dem nicht nur die Industrie einer Welt zeigen will, wie weit sie zur endgültigen Befestigung des Raumes wieder vorgedrungen ist, nein, an dem auch Männer sich bewähren sollen, die neben dem Tages- und Berufsarbeit noch eine nur ihren Neigungen entsprechende, ihnen von ihrer eigenen freiesten Wahl auferlegte, gefährliche, an Geist und Nerven, Auge und Hand höchste Anforderungen stellende Arbeit leisten wollen.

Schon seit einigen Tagen war das Straßenbild der Residenz nicht unmerklich von den Vorbereitungen für den großen Tag beeinflusst. Ungezählte Automobile hupen, signalisieren, knatterten, dampften und -dufteten durch die Straßen. In grellgelben Mäntel gekleidete Sandwichtmänner trugen große Reklameschilder für die „Continental“ durch die Straßen. Draußen am Sportplatz hatte diese weltbekannte Pneumatikfabrik eine Niederlage und Montierwerkstätte errichtet; hoch flatterte der gelbe Reklamereifen der Firma im Winde. An manchen Stellen tauchten Männer mit gelben Wintermänteln in den Händen auf - Wegweiser für Autos, die die hilfreiche „Continental“ suchten. Droschken und Automobile suchten umher, hochgeladen mit den viel begehrtesten „Pneus“ - noch viel häufiger mußten unsere Kolonien produzieren, um den sich immer mehr und immer rapider steigenden Bedarf nur einigermaßen zu decken. In den Schulen wurde den Kindern eindringliche Vorlesung und Gedächtnisübungen über die Straßen eingerichtet und mancher besonders vorsichtige kleine Kerl war sein halbes Stündchen an einem Straßenübergang gezwungen, weil immer wieder ein „Auto“ kam - na, und zu leben gab's doch auch etwas. Bemerkenswert war weiter der fanthierbe Stallgeruch des Kraftwagens, der leichte Benzinluft, der über den Straßen der Stadt schwebte. Kurz, die Atmosphäre war vorhanden für das gute Gelingen der Abfahrt des bedeutendsten deutschen Kraftwagenwettrennens von unserer Stadt.

Das war jedoch auch in höherem Sinne der Fall. Denn nicht nur Automobilisten, nicht nur die höheren Kreise, sondern auch die breitesten Schichten der Bevölkerung waren von einer Anteilnahme ergriffen, die weit über den Bereich des Interesses hinausging. Das zeigte sich besonders an der Beteiligung des Publikums an den Veranstaltungen des gestrigen Tages. Schon vom frühen Morgen an standen im Ausstellungsparke und vor seinen Zugängen Hunderte von Schaulustigen, die die weißen, grauen, roten, gelben, grünen und schwarzen Umkleen an den Autos sahen wollten, die eigenartigen Wendungen und Kurven sehen wollten, die sie unter der linken Hand ihres Steuerers ausweichen beschreiben. Nummer für Nummer kamen sie herangefahren zur Abnahme durch die Oberleitung. Von den 189 genannten Wagen mußten bei dieser Musterung 36 ausgeschieden werden; doch wurde ihnen gegen eine Befreiung mit 20 Kilogramm Sand die Teilnahme an der Fahrt gestattet. 27 der gemeldeten Wagen hatten sich zur Abnahme überhaupt nicht gestellt; einer schied nach nachträglich aus. Dann wurde abends halb 7 Uhr die Anstehung eröffnet. In der Rionde im südlichen Winkel stand der Kommerzpreis, die bekannte Volkengruppe, daneben der Ehrenpreis der Stadt Dresden, ein prächtiges goldenes Auto von höchster Größe nach einem Entwurfe von Prof. R. Groh, ausgeführt vom Kunstler Heinz, der den goldenen Wagen gebaute, und vom Goldschmied Ehrenlechner, der ihn mit feinsten Metallarbeiten aus Gold und Edelsteinen geschmückt - vorn auf dem Aussteiger schwebte ein künstlich-lebendiges Eisensteinhörnchen, einen Kaiser darstellend. Darzwischen hing das hochbedeutende Porträt des Rechtsanwalts Dr. E. H. Widau, von dem Meister und Stiller des Preisess selbst gemalt. Die große Halle, die Seitenhallen, alles war erfüllt von den großen und kleinen Fahrzeugen, unter den großen wahre Ungeheuer. Glänzend und neu die einen, bestaubt und bespritzt die anderen, mit eleganten Coupés die einen, stark wie ein Torpedo die anderen, alle aber mit dreimänteligen Kupen, die tiefen:

„Oh, wir können schreien, daß dem, der uns kommen hört, Hören und Sehen verweigert“, alle mit dreien Gummiläden, nagelebschlagenen, die riefen: „Oh, wir können rennen, daß keiner die Nummer erkennt!“, alle mit weichen Polstern, die sagten: „Oh, wenn morgen der Unterbau löst und stürzt, wir wollen dich tragen, Mensch, wohin du willst, als flogst du davon!“ Und alle die Aderkämpfer, die da gestern abend in der Benzinlampen-gewöhnlichen Luft der Riesenhallen an den Wagen vorbeigegen, durchgitterte ein leises Verlangen: „Ah, da einmal hineinsehen - damit einmal hinausschauen - wer weiß wohl!“ Draußen schmetterte das Konzert, draußen wandelte eine riesige Menge von Menschen aus allen Kreisen der Stadt, an den Tischen des Saales und der Pergola saßen in buntem Gemisch die Größen unserer Gesellschaft mit ihren entzückend gekleideten Damen - Militär und die offiziellen Klubmützen herrschten überall vor - aber drinn in den Hallen bei den Automobilen, da war der heimliche Reiz, der Rauber der unbegrenzten Möglichkeit. Jeweils hoben Kinderbeherzte in maßlosem Schreien davon, wenn ein der Ungestümte mit wütendem Brummen eine unvorhergesehene Wendung machte, aber der zitternde Nervenzusammenbruch wurde doch größer, denn in allen diesen für morgen auszubühnenden Riesenleibern schlummerte die Gotttheit unserer Zeit, die „Geschwindigkeit“.

Ein prächtiges Feuerwerk löste die Spannung einigermaßen ab; aber das Leben stutete in seiner ganzen köstlichen Frische noch lange durch den Ausstellungsparke.

Der Start.

Schon etwa um 4 Uhr morgens wachte heute die „Geschwindigkeit“ auf. Ihre Herren und Herrinnen, oder soll man sagen Diener und Dienerrinnen, versammelten sich in Staubmänteln, Gummimänteln, Ledermänteln, in weichen Pelzen, mit weichen, lederen Beinschienen, die Kopfe mit Tüchern, Kappen, Mützen, topartigen Hauben, Schleiern und anderen schreckenerregenden Massen überzogen, die Brille meist über den Schirm aus die Stirn aufgelegt, die Ohrlappen noch aufgewickelt, mit schweren Schuhen und nagelebschlagenen Handschuhen. Dazwischen schimmerten die lichtblauen Klubblau der Präsidialmitglieder des Schiffsklub, wehende, weiße Schleiern der Damen und die knallgelben Armbänder der Kontrolleure. In der Entreepassage der Ausstellungshalle war ein Nebenbühnen errichtet, an dem sich die Teilnehmer schnell noch mit belegten Brötchen und Kaffee regalisieren konnten - am hastigen Essen und Trinken erkannte man, daß wohl alle etwas zu verbergen hatten, eine ungewohnte Aufregung. Nur wenige erschienen ganz ruhig, darunter der ungemein ernst, fast traurig blickende Sieger der letzten Konkurrenz, Rechtsanwalt Dr. E. H. Widau, der aber auch ist, daß seine Bedingungen gegenüber den größeren Wagen diesmal weit schwerer sind als im vergangenen Jahre.

Alles ist fertig - die Organisation bis ins kleinste vollendet, kurze Besprechungen des Direktoriums, des Starters Grafen Arco und der beim Start beteiligten Personen geben ihnen die Gewißheit, daß nichts mehr zu tun ist, als pünktlich zu beginnen.

Schon kurz nach 5 Uhr stellen sich die ersten Zuschauer auf der Reizentribüne ein; vollbesetzt wird sie jedoch nicht. Die Donners macht der Präsident des Schiffsklub, Herr Kommerzienrat Pingner. Rings umher hantelt sich auf der Stühelallee, am Stühelplatz und in allen Straßen, die die Abfahrenden betreffen werden, die Menge. Studenten der Tierärztlichen Hochschule kommen in Pelzen und Fellmänteln vom Königs-Kommerzienrat im „Zoologischen Garten“; ihnen ist augenblicklich die Herkomerfahrt „Defuda“, aber sie sind damit die „Analen. In den Villenvorärten werden Tische und Stühle aufgestellt, und mancher kommt heute zu einem Frühstück im Garten, der sonst um diese Stunde noch schlummert. Allen voran sind auch hier wieder, namentlich in den weiter draußen gelegenen Straßen, die Kinder.

Neben dem Start haben Kommerzienrat Pingner und seine Gattin einen fliegenden Ausblick arrangiert; Frau Direktor Dietrich, die beiden Hrn. Pantzsch und Hrn. Knapp spendeten hier den Abfahrenden einen letzten Gruß in Gestalt einer weißen Kette und einen stürmischen in sachte in Gestalt eines Kognats. Weiß und grüne Schleiern wehen um ihre Hüfte und die in Weiß gekleideten Schwestern. Nicht ist hier alles auf die prächtige Brauchbarkeit ausgenommen, sachlich einfach. Ein paar Bretter barreten den Raum für das Kommittee, ein wächterner Tisch dient den Schreibern für den Start. Kurz vor 6 Uhr ist der ganze Platz dicht gefüllt; man bemerkt Handmischer v. Weich, Kreisamtsminister Freiherrn v. Dauten, Graf Montgas, Oberstallmeister v. Daut, Graf Widau v. Königsbrück, Stadtkommandant v. Schweinitz, Graf Rex-Becht, Freiherrn v. Bunt, Polizeipräsident Köttig, Oberregierungsrat Hoffeld, Generalkonsul Kemperer, Oberbaurat Alette, die Stadträte Dr. Wan, Dr. Koepen, Althelm und Kändler.

Dann tritt Graf Arco mit der roten Fahne heraus, in der linken Hand die Uhr. Er winkt den ersten Wagen heran, den Dauerwagen der Oberleitung. Er ist von Edgar-Ladenburg-Rünchen, der ersten Herkomer-Eigener, gefüllt und wird gefahren vom Rittmeister Gernat. Es ist 6 Uhr; er geht auf die Reise. Gleich darauf kommt Nr. 1, Baron Adrien de Lurdehims-Neuilly de Dietrichs-Wagen mit 4 Rädern, gefahren von W. V. Sorel-Paris. Eine halbe Minute später knattert Nr. 2 hinaus, ein Wagen aus der Fabrik von Notta-Grashini, gefahren vom Meister G. V. Benkert-Hamburg. Dann kommt der erste Sachse, Nr. 3, ein sechsradliger Mercedes-Wagen für 4000 Mk., der fahrbare dieser Reise, Albrecht Schwarze-Planen i. V. gehört, vom Meister gefahren. Auch der nächste Wagen Nr. 6 ist ein Sachse: Martin-Edwards-Preis fährt seinen Metallurgen-Wagen

auch persönlich; in ihm sitzt die erste Dame, natürlich freudig begrüßt vom Publikum. Dann geht es weiter; alle haben Minuten knattert, raselt und rauscht ein Wagen nach dem andern hinaus. Die ganze Gegend ist in blauen Benzinlampen gefüllt. Jeweils wird der Dampf so dick, daß man auf zehn Schritt keinen Menschen mehr erkennen kann. Dann kommt wieder ein leises Winken und aller Quam geräuselt in die Höhe, frühe Morgenluft. Auch als 6 Uhr 30 Minuten S. E. Majestät der Kaiser in Begleitung vom Hingeladjutanten Major von Krut eintritt, wird er sogleich in eine solche dicke Wolke eingehüllt, erst in der Höhe auf der Tribüne kann man ihn richtig erkennen und beobachten, wie er dem Start folgt. Immer wieder hebt sich die rote Flagge des Grafen Arco und jedesmal, wenn sie fällt, haust wieder ein Wagen die Stühel-Allee hinaus, bald verschwindend in der Morgenluft. Wir nennen weiter nur noch die fächlichen Wagen und die bekannteren Fahrer. Nr. 16 Ludwig Roth-Rünchen, Nr. 18, gefahren vom Herrgott von Hohen-Mannheim, Nr. 19 Edgar-Ladenburgs Wenz, gefahren von Fritz Eric, Nr. 20 Herta-Prinzessin Karl von Hohenburgs Mercedes, gefahren vom Prinzen Karl von Hohenburg, in Nr. 22 Bernhard Hühns-Frankfurt a. M. Mercedes sitzt als Kontrolleur Prinz Borwin von Mecklenburg-Schwerin, Nr. 24 Willy Vöge-Ghemnitz auf seinem Mercedes-Wagen, Nr. 26 Hermann Weingandts-Düsseldorf Mercedes, gefahren von W. V. Pengerke-Düsseldorf, Nr. 27 Bogislav Grafen v. Donhoff-Krafft-Hagen-Berlin, Mercedes-Wagen, gefahren vom Grafen Franz Montgas, in dem die Gattin des hiesigen bayerischen Gesandten, Frau Gräfin Montgas, die Mutter des Führers, mitfährt. Es folgen Nr. 38 Dr. Deinr. Grafen v. Lehnendorff-Schloß Preußisch-Hagen, Nr. 42 Hugo Voessens-Glauchau-Wagen von Notta-Grashini, gefahren vom Meister, und Nr. 44, ein von einer Dame, Miß Dorothy Levitt, gefahrener Wagen von S. J. Ode-London, ein Kapienwagen, Nr. 53 Curt v. Dambrowski-Dresden Wenz, gefahren vom Meister, Nr. 54 Wolfram Eschbachs-Dresden Wenz, gefahren vom Meister, Nr. 61 Heinrich Oetrich-Küßelheim in seinem Wagen eigener Fabrik, Nr. 72 Emil Quass-Merane in seinem Fiat. Nach Nr. 77 fuhr ein freiwilliger Sanitätswagen, gefahren von Kommerzienrat Millington-Herrmann, befehligt mit Sanitätsrat Dr. Sonnenfals-Weipala, Dr. Meber und Dr. Weiskunge. Dann kommen 4 Dresdner in Mercedes-Wagen: Nr. 85 Robert Wieweg, Nr. 86 Achilles Coprian-Entfiezoglu, Charles Friedrich Schmieder und E. G. Gützkow. Nr. 94 ist E. J. Robertson Grant-Edinburgh in einem Krauss-Wagen, dann kommt Nr. 102 Georg Günther-Ghemnitz in einem Minerva-Wagen, Nr. 108 Richard Wenz-Mannheim fährt einen Wagen eigener Fabrik. Dann kommen wieder 5 Sachsen: Nr. 112 Louis Glück-Dresden (Wenz), Dr. phil. Karl Dietrich-Delfenberg (Wenz), Nr. 114 Rittmeister v. Arnim-Dschah (Wenz), Nr. 115 ist ein mit 6 Personen besetzter Wenz des Stadtrats Herrm. Otto Mühlberg-Weißbach; den Wenz fährt Stadtbaurat Erwein, unter den Passagieren befinden sich Stadtrat Mühlberg und seine Gattin. Nr. 116 ist Dr. Kurt Pfunds Wenz, auch ihn, der den Wagen selbst fährt, befehligt seine Gattin. Nr. 119 folgt August Dorch-Weidau, der Fabrikant des im Vorjahre siegenden Wagens, auf einem Wagen seiner Fabrik. Dann wieder Sachsen: Nr. 120 Erhardt Gerlach-Dresden auf einem Bianchi, Nr. 123 Heinrich Wagner-Ghemnitz auf einem Dixi, Nr. 141 Arthur Rowald-Weipala auf einem Martini, Nr. 144 Guido Thost-Dresden auf einem Rade. Nr. 148 ist Baron L. v. Meyer-Paris auf einem Renault, Nr. 160 Hermann Heine-mann-Dresden auf einem Solidor, Nr. 161 Carl von Kelson-Weipala auf einem Clement-Bayard. Nr. 165 fährt Prinz Ludwig Deraag in Bayern auf einem Metallurgen-Wagen, kurz vor dem Start noch vom bayerischen Gesandten Grafen Montgas und dessen Tochter begrüßt. Auf dem Dixi von Gustav Schürmann-Ghemnitz fährt Konsul Peters-Dresden als Kontrolleur. Ganz am Schluss kommt noch der Sieger des vergangenen Jahres, Dr. E. H. Widau, mit 2 Ford-Wagen, von denen er Nr. 188 selbst fährt, während Nr. 189 von Ferd. Schrödt-Höcht a. M. gefahren wird. Den Schluss bildet wieder ein Ambulanzwagen, 7 Uhr 36 Minuten ging der letzte Wagen vom Start.

Alles klappte ausgezeichnet; die hier getroffene Organisation bewährte sich so glänzend, daß sich namentlich die Berliner Herren vom Kaiserlichen Automobilklub voll Bewunderung darüber äußerten. In diesem Sinne äußerte sich auch Prinz Hohenburg zum Könige, was dieser mit großer Freude hörte.

Raum war der letzte Wagen hinaus, so verließen sich auch rasch die Schaulustigen, und nur den zahlreichsten, auch von auswärts gekommenen Journalisten, Zeichnern und Photographen blieb die Arbeit, das Geschaute den Neugierigen in aller Welt mitzuteilen.

Von einem Beobachter an der Landstraße wird uns dazu noch geschrieben: „Es war zwar vorher genugsam betont worden, daß die Herkomerfahrt keine Schnellfahrleistung werten würde, naturgemäß wurde aber von nahezu allen Wagen, nachdem sie die Stadtgrenze hinter sich hatten, ein sehr lebhaftes Tempo eingeschlagen, und nur so erklärt es sich auch, daß bereits 17 Minuten nach 6 Uhr der erste Oberleitungswagen die beträchtliche Steigung der Chaussee nach Resselzdorf hinter sich hatte und die zweite Siegelei in Höhe von Vennitz passierte, dort, wo die Rennstrecke in horizontaler Lage die erste größere Kurve macht, um dann, nach einem nochmaligen kurzen Steigen, in gerader Linie nach Resselzdorf zu führen. Den genannten Beobachtungspunkt bei Vennitz hatten sich, als einem der ähnllichsten und interessantesten auf freier Straße, Hunderte von Zuschauern, von denen nicht wenige zu Rade gekommen waren, gewöhnt. Es lohnte sich, dort das Vorbeifahren der Automobile anzusehen, wenn man auch, gerade in der Kurve, mit Vorsicht gewappnet sein mußte. Pfeilschnell kamen sie von der Stadt her an, nur eine Staubwolke in der Ferne kündete ihre Gegenwart, und wenn in der Minute sechs und noch mehr Schnauferer dichtauf vorüberfuhren, so entdeckte man die dem ersten Gefährt folgenden erst, wenn sie unmittelbar am Zuschauer vorbeifuhren. Die Kurve wurde dabei von einigen Fahrern so fähig genommen, daß zwischen den Chausseebäumen und dem Automobil kaum ein Viertelmeter flucht blieb. Kein Wunder, daß ab und zu ein „Schlachtenbummel“ vor Schreck die Bekanntheit mit dem Strakenraden machte, wenn er plötzlich die Wagen die Richtung auf sich einschlugen sah. Auch das Ueberfahren bot aufregende Szenen auf jener Strecke der Landstraße. Signale in allen Modifikationen klangen dann aus den dichten Staubwolken heraus; diese ließen zum Teil die Konkurrenten nur in unklaren Umrissen erkennen. Als der Schlusswagen an der Strakenkurve vorüber war, wandte sich der Strom der Zuschauer wieder stadtwärts. Willkommen geheißen wurde es von vielen Zurückkehrenden, daß nach Schluß des Rennens die Strakenbahnverwaltung am Endpunkte der Weipalzer Linie eine sehr große Zahl von Wagen bereit hielt.“

Ueber den Verlauf der Fahrt durch Sachsen gingen folgende telegraphische Meldungen ein: Dreieberg. (Priv.-Tel.) Bei der heute hier durchgeführten Herkomer-Konkurrenz wurde in der Nähe der hiesigen Reitschneise durch den Dresdener Strake durch den Benzwagen des Rittmeisters v. Arnim aus Schay (Nr. 114 der Startliste) der 20 Jahre alte Oberarbeiter Neumrich von hier abgefahren und schwer verletzt. Das Unglück ereignete sich dadurch, daß Neumrich seinen Schieferbund vor dem Ueberfahrenwerden retten

Jahr 1886 sandte mir der Prinz eine selbständig entworfene Skizze zu einem größeren Bilde zur Korrektur nach Berlin. Nach Besichtigung schickte ich Kritik telegraphisch nach Potsdam, worauf die gleichfalls telegraphische Rückfrage vom Prinzen eintraf: „Was heißt es zu analysieren? Ist sie so toll gemacht, daß Ihnen davon graut, oder ist sie noch nicht toll genug? Wenn Entwurf fertig ist, bitte ihn zurückzuschicken, damit ich größere Skizze machen kann! Heide Gräfin! Wilhelm, F. v. Pr.“ Der künstlerische Charakter des Prinzen ging sogar so weit, daß er daran dachte, in aller Form ein Bild auf der Großen Kunsthandschule von 1887 auszustellen. Es zeigte den „Prinzen Adalbert“ Schießübungen an der japanischen Mühle abhaltend; in Hintergrunde eine Weidengasse. Das Bild machte nach Salmann einen frischen und zuversichtlichen Eindruck und es befand sich bereits wirklich in der Aufnahmehalle der Kunsthandschule, als es plötzlich daraus verschwand. Wie berichtet wird, hatte der Kaiser Bedenken dagegen geäußert, daß die Arbeit eines Prinzen des kaiserlichen Hauses der öffentlichen Besichtigung und Kritik unterliegen sollte.

Neben den Mittelungen Salmanns sind besonders die von Hermann Prell, der den Thronaal in der deutschen Postkarte zu Rom ausgemacht hat, von Interesse. Prell, der schon kurz nach dem Regierungsantritt des Kaisers zu ihm in Beziehungen getreten war, schildert eingehend, in welcher Weise dieser große Auftrag zustande kam. Als er dem Kaiser die erste allgemeine Skizze mit dem Grundgedanken des „Jahresmuseums der Erde“ vorlegte, stimmte er sofort und unbedingt zu: „Genaue, was ich wollte, mußte nur nicht, wie es gefasst werden könnte, zu ästhetischer sein.“ Geradezu begeistert schildert Prell den Kaiser als künstlerischen Auftraggeber. „Ich kann nicht sagen, wie wunderbar bei der ganzen großen Arbeit das Verhältnis zu dem hohen Auftraggeber gewesen ist. Immer voll Interesse, nie oberflächlich, alles ernst bedachte; oft eine scharfe Idee loz klar und natürlich ergab, daß ich sie mit Freuden aufnahm; ich

immer das Ganze im Auge, nie das Kleinstliche beachtet, bereitwillig nachgebend, wo ich Gründe zum Festhalten beachtete; von einer Rücksicht, einem Jagdgefühl gegen die künstlerische Absicht, die in keinem Punkte irgendwelche wesentliche Abänderung erfuhr, daß ich - wie wohl viele andere auch - nur sagen kann: Der Kaiser wird mir immer als das Ideal eines feinfühligsten, sehr ernstlich abwägenden, aber dann auch begeistert vordringenden Mäcens vor Augen stehen. Die Mittel waren für das, was wir alle, Architekt, Maler, der Bildhauer Christian Behrens, der die schönen Randalaber, Triele, Wappen modellierte, die Rarnorbildhauer, Professor Seliger mit seinem mächtigen Thronballachin, bis zu der Schar der deutschen und römischen Handwerker herunter, und vorgelegt hatten, ähnerlich bedrückt; aber die Art, wie wir angetan und wie uns vertraut wurde, ließ alles möglich machen - und nicht leicht ist mit so einhelliger Vereinerung, mit so unbedingter Absicht: „Für diesen Herrn das Kunstwerk“, ein Werk vollendet worden. Prell sowohl wie Salmann berühren auch des Kaisers Verhältnis zur modernen Kunst. Prell sagt: „Keinerlei Abneigung gegen das Neue, aber auch feinerste Schwäche für die kleinen Moden, deren schnelles Wechseln seinem festen Charakter Recht gab.“ Salmann ist in den zahlreichen Unterhaltungen, die er während der Seereisen mit dem Kaiser zu führen Gelegenheit hatte, gleichfalls zu dem Ergebnisse gekommen, daß es ein gründlicher Irrtum sei, anzunehmen, daß der Kaiser der modernen Kunst abhold sei. „Aber der Kaiser will ehrliche, durchdachte Arbeit, vor allem korrekte, klare Zeichnung, feste, bestimmte Konturen. Die marktschreierische Art der „Aufmachung“ einzelner Gruppen und ihrer Aufstellungen, die bis in die neueste Zeit ihr Unwesen trieben, die „Gefühlhaftigkeit“ gegenständlichen Ueberhebung und Selbstbeweihräucherung“ mit ihren Verrentungen in Inhalt, Form und Farbe, die ich dem Kaiser in tiefster Seele zuwider.“