

für die

Literatur des Auslandes.

N^o 68.

Berlin, Sonnabend den 7. Juni

1845.

Holland.

Briefe von der Reise.

I. Eine Reise nach Holland. — Von Berlin nach Amsterdam. — Eisenbahnen und
Chausseen. — Die Spurweg-Aufregung. — Holländische Karikaturen. — Deutschland
und der Zollverein. — Die Marine und ihre Abbildungen. — Das Museum in
Amsterdam. — Ausstellung alter Meisterwerke. — Holländisches und deutsches Theater.
— Madame Birch-Pfeiffer und die deutsche Literatur in Holland.

Nichts ist jetzt bequemer und leichter, als von Berlin nach Holland, und zwar mitten in das Centrum des holländischen Handels und Treibens, nach Amsterdam, zu gelangen. Eine Reise, die unsere Väter nur in dringenden oder einträglichen Fällen unternahmen, weil sie dazu sehr viele Zeit und noch mehr Geld gebrauchten, kann man jetzt in sechzig Stunden und mit einem Reisegeld von etwa fünfundsiebzig Thalern zurücklegen, welches letztere sich noch reduziert, wenn wir etwa einen Platz in den Wagen der dritten Klasse der Eisenbahnen vorziehen. Der erste Tag der Reise, an welchem wir Berlin auf der Anhaltischen Eisenbahn um 7 Uhr Morgens verlassen, bringt uns um 9 Uhr Abends nach Hannover, von wo eine Schnellpost zwei Stunden später nach Minden abgeht; hier treffen wir Morgens zwischen 6 und 7 Uhr ein, fahren um 8 Uhr auf der kürzlich eingerichteten Courierpost über Münster und Bielefeld nach Emmerich und befinden uns, 48 Stunden nachdem wir die preussische Hauptstadt verlassen, an der preussisch-holländischen Gränze. Wäre nun nicht ein zeitraubender Aufenthalt in Emmerich, wo den bestehenden Einrichtungen gemäß alle Briefpakete nachgesehen und die einzelnen Briefe mit dem Gränzstempel versehen werden, so könnten wir noch zeitig genug in Arnheim eintreffen, um mit dem Mittagzuge auf der Eisenbahn nach Amsterdam abzugehen, und dann würden wir hier schon 36 Stunden nach unserer Abreise von Berlin seyn, von denen übrigens auch noch 5 bis 6 Stunden durch je ein- bis zweistündiges Verweilen in Cöthen, Magdeburg, Braunschweig, Hannover und Minden verloren gehen. Aber Sie werden zugeben, daß es bei alledem keine kleine Metamorphose der Zustände und Umgebungen ist, wenn man sich in dritthalb Tagen aus dem sandigen Berlin auf die Kanäle und Lagunen des niederländischen Venedigs verlegt sieht.

Die Eisenbahn von Arnheim nach Amsterdam ist ganz kürzlich erst fertig und eröffnet worden, denn bis vor acht oder zehn Tagen ward sie von Amsterdam nur bis Utrecht und Dordrecht befahren. Man legt die neun deutschen Meilen dieser Bahn mit etwas holländischer Langsamkeit, nämlich in 2½ Stunden, zurück, doch liegt dies wohl weniger an der einheimischen „Gemakkelijkheid“ der Dampfwagen, als an den zahlreichen Stationen und Stationchen, von denen sich wenigstens von Meile zu Meile eine befindet. Mehr als irgendwo sonst hat uns die Eisenbahn in Holland, was sie an Schnelligkeit der Reise einträgt, an anderen Annehmlichkeiten derselben entzogen. Während man sonst durch die „holländische Schweiz“ bei Zevenaar und Arnheim in die grünen, von Bächen, Kanälen und Strömen durchzogenen Triften des von der See begränzten Landes eintrat und auf einer Straße weiter fuhr, die besetzt ist von reichen Landhäusern und Gärten, welche mit eben so reichen Meiereien und Bauerhöfen abwechseln, trägt uns die Eisenbahn jetzt in den allerödesten Theil der Provinz Gelderland, wo das Land allerdings wohlfeiler und bequemer für das Unternehmen war, als anderwärts; ja, selbst in der Provinz Utrecht, wo die Aussicht des Reisenden auf der Eisenbahn sich etwas verbessert, fahren wir doch nur hinter den Ländereien und Wiesen, deren Gebäude und Garten-Anlagen der Chaussee zugekehrt sind. Nur bei Arnheim selbst hat man noch einen Blick in die gesegneten Landschaften, auf denen man Potter's Viehställe in malerischer Lebendigkeit erblickt, und im Angesichte des dem reichen Baron van Heekeren gehörenden, ungemein reizenden Buitenverblijf (Landsteds) steigen wir in die Wagen des niederländischen „Spurweges“^{*)}.

Dieser „Spurweg“ hat übrigens jetzt eben eine sehr große Aufregung im Lande hervorgerufen — eine Aufregung, wie man sie bei dem Holländer der neueren Zeit kaum mehr kennt, da er, von der Ueberzeugung durchdrungen, daß die bürgerliche Freiheit, die ihm vom Gesetze zugesichert ist, von der Regierung vollkommen beschützt sey, dieser auch ein unbedingtes Vertrauen zu schenken pflegt, wie z. B. die über hundertfünfundsiebzig Millionen große

freiwillige Anleihe bewies, die man vor ungefähr einem Jahre auf den Aufruf des Königs Wilhelm's II. zeichnete, und zwar als eine Selbstbesteuerung, die höchstens 1½ pCt. vom Vermögensbesitz betragen sollte, woraus man beikünftig abnehmen kann, wie groß der Reichtum in Holland seyn mag. Aber der auf seine Geschichte und seine Selbständigkeit mit Recht stolze Niederländer ist in diesen Stücken auch ganz besonders empfindlich und hält sich gleich für verrathen und verkauft, wenn er seine Regierung dem Auslande, sey dies nun England oder Frankreich oder Deutschland, irgend eine Konzession machen sieht. Nun hat eben die Regierung — die Bekanntmachung darüber ist erst vor einigen Tagen erfolgt — die Verwaltung der Eisenbahn von Amsterdam nach Arnheim und die Ausbeutung des damit verbundenen Rechtes der Erbauung von Zweigbahnen nach der preussischen Gränze, nach der Maas und Belgien u. einer Gesellschaft englischer Kaufleute überlassen, an deren Spitze sich das Haus Enthoven u. Comp. im Haag befindet, und darüber ist das Volk hier, und noch mehr in dem nicht auf Actien spekulirenden Theile des Landes, so unruhig geworden, als hätte man ihm seine Dreise durchstoßen und als wäre es nun von den Meereswellen in seinen friedlichen Wohnungen bedroht. Zwar ist die Eisenbahn auch bisher nicht des Landes Eigenthum gewesen, sondern von einer Actien-Gesellschaft begründet worden, welcher der verstorbene König Wilhelm I. in seiner Eigenschaft als Privatmann ein Zins-Minimum von 4½ pCt. zugesichert, doch stand dem Lande allerdings, wenn auch erst in fernster Zukunft, die Aussicht bevor, daß die Bahn in den ausschließlichen Besitz des Königs oder seiner Rechtsnachfolger übergehe, sobald mit Hilfe des Ueberschusses, den das Unternehmen über 4½ pCt. bringt, von welchem Ueberschusse die Hälfte unter die Actionaire vertheilt werden soll, die Actien einmal amortisirt seyn werden. Gegenwärtig, wo die englischen Kapitalisten in die Bürgschafts-Verpflichtungen so wie in die Rechte des verstorbenen Königs Wilhelm's I. hinsichtlich der Amsterdam-Arnhemer Bahn eintreten, fällt natürlich auch ihnen einmal der ausschließliche Besitz der Bahn zu. Für die Erben des Königs Wilhelm's I. war es indessen sehr wünschenswert, der von ihrem Erblasser übernommenen Verpflichtungen quitt zu werden, denn nach dem gegenwärtigen Ertrage der Bahn zu schließen, würde ihnen noch viele Jahre lang die Last obliegen, jährlich einen sehr bedeutenden Zuschuß zu zahlen, damit die Actionaire die verbürgten 4½ pCt. erhalten, und obwohl ihnen das Recht zusteht, bei vereinfachtem Mehrertrage die früher geleisteten Zuschüsse in Abzug zu bringen, bevor den Actienbesitzern eine Dividende (die Hälfte des Mehrertrages über 4½ pCt.) ausgezahlt wird, so läßt sich doch eine Erbschaftsmasse nicht gern auf so unsicher gestellte Vorschüsse ein, während sie — was die englischen Kapitalisten bei der Erwerbung eigentlich im Auge haben — die Berechtigung zum Baue vorteilhafter und das Unternehmen erst recht nutzbar machender Zweigbahnen auszubeuten weder geneigt noch geeignet ist. Dem königlichen Hause mußte die Gelegenheit zum Verkauf also jedenfalls sehr angenehm seyn; ein großer Theil der Holländer jedoch, der die Sache aus einem rein nationalen Standpunkte betrachtet, macht dem Minister des Innern, der dazu gerathen und der das Geschäft mit den Herren Enthoven u. Comp. abgeschlossen, ein Verbrechen gegen die beleidigte Nation daraus, und so sind denn auch mehrere holländische Karikaturen auf die Betheiligten erschienen.

Holländische Karikaturen! Das klingt so ironisch, als ob es auf die ehrlichen Holländer überhaupt gemünzt wäre! Einen allzu großen Aufwand von Wit und Scharfsinn darf man freilich nicht erwarten; auch ist in der That auf den vor uns liegenden sieben Bildern blutwenig davon zu finden. Herr Enthoven und der Minister kommen auf jedem derselben, der Eine als sehr dicker John Bull mit holländischem Phlegma und der Andere als sehr magerer Myrtheer in englisirtem Kostüm, vor. Das Wichtigste dabei ist, daß Herr Enthoven gleich zu Anfang, bevor er noch irgend etwas gethan, mit dem großen Orden des Niederländischen Löwen bekleidet wird. Die Eisenbahn selbst wird uns in englischem Gewande vorgeführt: von allen Stations-Gebäuden, Telegraphenstangen u. weht die englische Flagge, und selbst die auf dem letzten Wagon als Conductor hinten stehende Schutzgöttin Hollands (de Hollandsche Maagd) hält statt des alten niederländischen Pfeilbündels eine echt englische neunschwänzige Katze (cat o' nine tails) in der Hand. Das Schlußbild zeigt uns die betrübten Holländer in der Mitte zwischen dem „Kugelschen Spurweg“ und den „Sleepboten van Duitse Maatschappijen“ (Schlepp-Dampfschiffen deutscher Gesellschaften) auf dem Rhein. „In dieser Stellung“, heißt es in der Unterschrift, „befinden wir uns, het hart kloppende van Nationaalgevoel, de boesem zwellende van volktrots (das Herz pochend von Volksgefühl, der Busen schwellend von Nationalstolz).“

*) Spurweg nennt der Holländer, unter treffenderer Bezeichnung dessen, worauf es eigentlich ankommt, seine Eisenbahn.