

und Werkstätten zu besichtigen. In heiterster Stimmung und befriedigt von dem Ergebnis unserer Expedition rollten wir dann nach Filipstad zurück. Wir entschlossen uns, bereits am andern Morgen früh, als an einem Sonntage, nach Stockholm zu reisen. Ursprünglich hatten wir die Absicht, auch noch Uddeholm zu besuchen, wo bekanntlich größere Eisenhütten und Walzwerke bestehen. Trotzdem die von Filipstad nach dem nordwärts am Clarelf gelegenen Orte gehende Eisenbahn nur 72 Kilometer lang ist, kann man die Hin- und Rückfahrt kaum in zwei Tagen bewerkstelligen. Deshalb war es uns lieb, daß wir die Fahrt in jene abgelegene Gegend aufgeben konnten.

Im Hotel war es unsere erste Sorge, die Kleider zu trocknen und zu wechseln, worauf wir noch ein Stündchen in der Stadt und deren reizender Umgebung umherwanderten. Die letzten Stunden dieses ereignisreichen Tages verbrachten wir im Café des Hotels beim Punsch in Gesellschaft einiger jovialen Schweden, sowie eines Wiener Kaufmanns orientalischen Ursprungs, welcher als Dolmetscher willkommen war. Ich für meine Person nahm auch noch bei der liebenswürdigen Beherrscherin dieses Departements eine erfolgreiche Lection im Schwedischen. Dieselbe verlief in der Weise, daß ich das Fräulein bat, mir einen Abschnitt aus der Zeitung vorzulesen, worauf ich denselben dann ebenfalls las und jeden falschen Laut verbessern ließ. Ich kann diese Methode nach vielfacher Erfahrung als eine ebenso angenehme wie nützliche bestens empfehlen. Leider wurde an diesem Abend der Unterricht etwas durch den in einer Ecke sitzenden Wirth beeinträchtigt, in dessen Mienen sich eine bedenkliche Mißstimmung ausdrückte, deren tieferen Grund ich glaube richtig errathen zu haben.

#### Von Filipstad über Cristinehamn nach Stockholm.

Früh am nächsten Morgen verließen wir das freundliche Filipstad. Der Himmel war klar, die Luft ruhig, die Natur strahlte im neuen Glanze und eine feierliche Sonntagsstimmung ruhte auf Wald und See. Diese Gegenden nördlich vom Wenern zeigen den bereits geschilderten echt schwedischen Landschaftscharakter. Die Seen sind durch einen Fluß mit starkem Gefälle verbunden, welchen man von der Bahn ab wiederholt zwischen Granitblöcken dahinrauschen sieht. Mehrere bedeutende Hütten, wie Alt- und Neu-Kroppa und Storfors, entnehmen ihm ihre Betriebskraft. Da der Zug nur langsam dahin schleicht und an jeder Station mindestens  $\frac{1}{4}$  Stunde hält, haben wir alle Mufse, das Bild dieser einsamen Waldregionen in uns aufzunehmen.

An dieser Stelle möchte ich noch einige allgemeine Bemerkungen über das schwedische Eisenbahnwesen einschalten. Kein Land Europas hat zur Förderung des Verkehrs solche umfassenden und großartigen Einrichtungen getroffen, wie Schweden. Schon zur Zeit des großen Gustav durchzogen gut gehaltene Kunststraßen alle Theile des ungeheuren Reichs. Was Schweden ferner in der Eröffnung künstlicher Wasserwege geleistet, ist weltbekannt und muß uns mit Hochachtung vor jenem Volke erfüllen, welches in zäher Ausdauer der rauhen Natur des Landes Herr geworden ist. Dazu kommt seit den letzten Decennien noch ein weitverzweigtes, selbst die entlegensten Districte dem Weltverkehr nahebringendes Eisenbahnnetz, dessen Ausdehnung im Verhältniß zur Bevölkerungsziffer nur von den Vereinigten Staaten übertroffen wird. In genauer Berücksichtigung der obwaltenden localen Verhältnisse sind die Bahnen von vornherein nur für die beschränkten Verkehrsbedürfnisse der meistens dünnbevölkerten Landstriche berechnet. Auf den meisten Strecken laufen am Tage nur zwei gemischte Züge, welche durch die große Zahl der zum Holztransport dienenden Wagen

eine bedeutende Länge haben. Auf jeder Station ist ein längerer Aufenthalt, die Fahrgeschwindigkeit eine sehr geringe. Demnach gehören die unendlich langen Eisenbahnfahrten eigentlich zum Begriff einer schwedischen Reise. Der schnellste Zug ist der Nachtcourierzug zwischen Stockholm und Malmö, welcher diese Strecke in 14 Stunden zurücklegt, während man von Berlin nach Cöln, also durch eine nur 20 km geringere Strecke, in 9 Stunden fährt. Auf schwedischen Nebenlinien schafft man etwa 25 km pro Stunde. Die Strecke von Filipstad nach Cristinehamn, auf der wir in diesem Augenblicke fahren, ist nur 58 km lang, trotzdem müssen wir  $4\frac{1}{2}$  Stunden unterwegs sein. Die Personenwagen sind übrigens vortrefflich und mit allem erdenklichen Comfort eingerichtet. Aufser den Seitenthüren haben sie noch Längszugänge und breite Plattformen, auf welchen man nach Belieben weilen darf. Wie in allen civilisirten Ländern, mit Ausnahme Deutschlands, führen die Bahnzüge besondere Rauchcoupées, während in allen anderen die Luftverpestung untersagt ist. Da die Züge in der Regel schwach besetzt sind und die Inländer meistens die dritte Klasse benutzen, hatten wir mehrfach einen ganzen Wagen zweiter Klasse für uns allein. Im Grunde genommen hat die langsame Beförderung für einen Reisenden, der Land und Leute kennen lernen will, auch viele Annehmlichkeiten. Man verläßt an jeder Station seinen Wagen, sieht sich die Menschen und die Gegend an, ersteigt auch wohl einen Granitblock in der Nähe und verschafft sich so einen Fernblick. In dieser Weise genießt man gleichzeitig die Vorzüge der Eisenbahnfahrt und die einer Fußwanderung. Dabei gedenke ich schließlich noch der in ganz Schweden verbreiteten schönen Sitte, den Vorüberfahrenden mit Händewinken und Tücherschwenken freundlich zu grüßen. —

So sind wir inzwischen auf einem der langsamsten Züge Schwedens in aller Bequemlichkeit bis nach Cristinehamn gelangt, wo wir in die Strecke Cristiania-Stockholm einmünden. Da wir bis zur Abfahrt des Stockholmer Zuges noch anderthalb Stunden Zeit haben, begeben wir uns die breite, von schattigen Promenadenwegen begleitete Bahnstraßen entlang zur eigentlichen Stadt. Dieselbe macht mit ihren großen Plätzen, breiten Straßen und stattlichen Häusern den Eindruck einer deutschen Mittelstadt, zählt in Wirklichkeit aber nur 6000 Einwohner. Uebrigens hat diese Stadt als Hafenort am Wenernsee namentlich für die Einschiffung des schwedischen Eisens eine große Bedeutung. Im Frühling findet dort auch eine Eisenmesse statt, welche für den Preis des schwedischen Eisens bestimmend ist.

Im Stora-Hotel angelangt, fanden wir des Sonntags wegen die Eingänge zum Restaurant und Speisesaal geschlossen. Indessen gelang es uns, dem Beispiele eines in solchen Dingen bewanderten Landessohnes folgend, durch die Küche hindurch in jene Räume vorzudringen und wurden wir von den drei dort waltenden Damen freundlich bewillkommnet und mit Speise und Trank aufs beste versorgt. Bei den Bemühungen, mit ihnen eine Unterhaltung zu führen, bemerkte ich nur zu gut, daß der Lection von gestern Abend noch viele andere folgen mußten. Schon wollten wir aufbrechen, als noch eine vierte Schöne, anscheinend die Tochter vom Haus, mit braunen Augen und schwarzen Locken auf den Schauplatz trat und anfang, ziemlich correct englisch zu reden. Daß sich die Freude der fremden Wanderer beim Erklingen der verständlichen Laute etwas stürmisch kund gab, schien die Schwedin ganz natürlich zu finden. Nach einer fröhlich verplauderten Viertelstunde erreichten wir, von den besten Wünschen der Damen begleitet, noch eben den Zug, welcher uns in etwas schnellerem Tempo durch seenreiche Landschaften nach Laxå brachte, wo uns der Schnellzug Göteborg-Stockholm aufnahm. Hinter Laxå beginnt einer der fruchtbarsten Landstriche in der