

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Was eine schöne Frau für das Eisenbahnwesen that. Von Max Maria von
Weber

[urn:nbn:de:bsz:31-336984](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-336984)

Was eine schöne Frau für das Eisenbahn- wesen that.*)

Von

Max Maria von Weber.

Die Straßenkarte eines Landes ist das Spiegelbild seiner Civilisation. Je fester die Netze seiner Canäle, Bahnen und Wege den Boden umstricken, um so freier sind die Menschen, die sich auf ihm bewegen. Die Freiheit des Verkehrs ist der factische Ausdruck für die Freiheit der Geister; wo die Straße sich hinstreckt, gleichviel ob durch die Steppe Rußlands, oder den Urwald Amerika's, da wird „der Freiheit eine Gasse“.

Nach der Schattirung der Landkarte durch die Linien der Verkehrsrouten vermöchte ein thatkräftiger Geist sich den Ort zu wählen, wo gut für ihn zu wirken ist. Aber so untrüglich und unaufhaltsam auch ein Volk die Triangel und Polygone seiner Straßenlinien auf den Feldern seines Schaffens auslegen, so streng dies Krystallisationswerk seiner Entwicklung gemäß fortschreiten mag, immerhin giebt es in diesem wie in jedem andern verschlungenen Proceß Momente, wo die Action zu stocken scheint und wo es aussieht, als habe es von einer Geschickslaune, einer Menschenthorheit, oder einer Herzenswallung abgehangen, ob die ganze ungeheure Action in's Stocken oder in Sturm lauf gerathen sollte.

Solche Momente bilden die zierlichen, mit Anekdoten staffirten Schaengerichte der Historie, und wir möchten im Nachstehenden dem Leser solch ein bescheidenes vorsetzen. Wir möchten ihm erzählen, wie es nur des

*) Anmerkung: Die Thatfachen in nachstehendem Aufsätze sind sämtlich historisch. v. W.

verneinenden Fächerschlaßes einer schönen, galanten Frau bedurfte, um den Giganten des Binnenverkehrs von England zum Sprunge über eine Staffel auf seinem Pfade zu treiben, vor der er lange zögernd gestanden hatte und mit dem er erst der Riese wurde, der er eben jetzt ist.

Jenes wunderbare „Itinerarium“ des edeln Imperator Antoninus Pius, das uns noch wunderbarer erhalten wurde, giebt uns ein heitres Bild davon, daß anderthalb Jahrhunderte nach Christi Geburt der bei Dubris gelandete römische Wanderer auf römischen Straßen von dort bis hoch hinauf jenseit Hadrian's Mauern, nach Bremenium, vom Deutschen Meere bei Venta Icenorum bis zum St. Georgscanal nach Segontium ebenen Weges schreiten konnte.

Der Pisten-, Scoten-, Sachsen- und Dänensturm setzte die Pfade vorzeitiger Cultur hinweg. Das finstere Zeitalter der englischen Ritterschaft bedurfte keiner Straße. Je enger und schwieriger der Saumpfad war, auf dem die langen Reihen schwerbeladener Packrosse der bewaffneten Handels-caravane hinklingelten, um so leichter war für den sicherberittenen Normannsbaron der Ueberfall und Raub. Genug, wenn durch Strombett Wald und Dorn ihre Hengste und die Saumrosse den Weg fanden, zwischen dem sich die Tragbetten ihrer Edelfrauen wiegten.

Nichtsdestoweniger erhob der normannische Edle schwere Bölle und Geleitgelder dafür, daß der Handelsmann, der ihm Waffen und Ringhemden, seinem Weibe venetische Stoffe und Muskatnüsse lieferte, sich mühsam den Weg über sein unwirthbares Gebiet suchen und oft das im Schlosse Erworbene drunten im Thal in den Händen der Knechte des Ritters lassen durfte. Ja, die weltlichen Barone wurden darin noch von denen der Kirche fast übertroffen, denen es gelang, Weg und Weggeld über geistliches Gebiet dermaßen zum Schrecken des Krämers zu machen, daß er die Möglichkeit, auf weiten Umwegen von weltlicher Faust beraubt zu werden, der Gewißheit vorzog, auf dem schmalsten Streifen Klosterland für das Durchwaten von Furthen und Ueberklettern grundloser Pfade unerschwingliche Abgaben zahlen zu müssen.

Oft war ein einziger Gewitterregen hinreichend, selbst dem wohlhabendsten Handelsheern das Erreichen der Sonnenwendmärkte zu London, Yarmouth, Dublin, Cork, Bristol zu vereiteln, auf denen die Venetianer die groben britannischen Wollenschuren, die Barceloner Zinn, die Provençalen und Bordeseesen Häute und Felle gegen ihre prächtigen Seidenstoffe, Del, Weine, Gewürze und glänzenden Waffenstücke umsetzten.

Es war noch im 16. Jahrhundert leichter, 1000 Centner Kohlen von Newcastle nach Bissabon zu versenden, als einen Ballen Tuch von Norwich nach London zu bringen, und bis zu Anfang desselben Jahrhunderts, wo die Kohlengruben an den Küsten aufgethan wurden, hatte London, obwohl in waldloser Gegend gelegen und an Holz Mangel leidend, keine Steinkohlen wiedergesehen, seitdem die Römer aufgehört hatten, ihre Bäder zu Verolanium und Londinium damit zu heizen.

Der Bischof von Herford mußte auf seinem eignen Grund und Boden nach Hülfe aussenden, um nicht unterwegs elend umzukommen, und Richard's II. Mutter erkrankte vor Aufregung, weil sie die Strecke von Canterbury nach London in einem Tage, vor Wat Tyler's Horden stehend zurückgelegt hatte.

In einem Lande, wo Waldbachbetten, Furthen und Trittpfade fast ausschließlich die Communicationsmittel bildeten und dessen tragikomisches Locomotionsleben uns Chaucer mit ernstem Humor drastisch geschildert hat, mußte daher das Erscheinen des ungesehenen Mechanismus der Kutsche, die sich der Carl von Rutland um 1560 von Florenz hatte kommen lassen, die Wirkung eines Ereignisses erhalten. Möglich wurde die Benutzung dieses Apparates nur dadurch, daß zur Zeit erst mit der Pflasterung einer einzigen Hauptstraße Londons rüstiger vorgegangen wurde. High Holborne, damals wie heut eine der Hauptarterien des Lebens der Riesenstadt, wurde zuerst (um 1460) nothdürftig versteint, aber noch fast hundert Jahre später nennt ein Bericht an den König die Straßen Londons als „sehr schlecht und gefährlich für jeden von Sr. Majestät Unterthanen“, durch deren Finsterniß und Untiefen bei Nacht kein Licht leitete als das Licht einiger Botiv-Laternen, die auf dem Thurme von Bow Church brannten. Das war der Zustand der Verkehrswege in dem Lande und in dem Zeitraume, wo Chaucer sang, Wicliffe denken lehrte, Elisabeth regierte, Sidney lebte und starb, Raleigh entdeckte und Bacon dachte.

In scharfem Gegensatze hierzu zeigt die dunkle Periode des fanatischen Regiments der grausamen Beatrix Maria als hellen Punkt die ersten Gesetze, die sich mit Herstellung der Straßen und ihrer Unterhaltung beschäftigen, und fast am selben Tage, wo Granmer's edles Haupt fiel, wurde der Keim zu dem System von Verkehrsanstalten gezeitigt, dem England einen so großen Theil seines Glanzes und seiner civilisatorischen Macht verdankt. Sechs Tage Robbet jährlich hatte, nach den Gesetzen

der Maria, jeder Bauer im Königreiche zur Erhaltung der Straßen zu leisten.

Die Pflege dieses von der Tyrannei gepflanzten Keimes der Freiheit übernahm aber ein Wesen, das, unter den Schmerzen des dreißigjährigen Kampfes der Rosen gezeugt und geboren, ein Hort der englischen Freiheit werden sollte. Es war dies der Geist der Individualisirung und der Selbstbestimmung der Städte und Gemeinden, der Kern der großbritannischen Kraft.

Die Gemeinde von Oxford sandte 1669 die erste regelmäßig circulirende Kutsche an die Gemeinde nach London. Zwischen Sonnenaufgang und Untergang sollte der Weg, nach Ankündigung der Doctoren der Universität, gemacht werden, der oft 3 Tage in Anspruch nahm. Oxford erhielt die Verbindung, trotz der Gefahren, die das Fuhrwerk im Winter durch den Zustand der Straßen und die Räuberbanden lief, mußte jedoch oft wochenlang die Fahrten aussetzen. 1671 noch nannte zwar Sir Henry Herbert die Unternehmer einer Stage-coach-Verbindung von London mit Edinburgh „reif für Bedlam“. Nichtsdestoweniger gab es 1672 schon sechs von solchen regelmäßig verkehrenden Kutschen befahrene Routen.

Aber erst nachdem der letzte der treulosen Stuarts fliehend das große Siegel von England in die Themse geschleudert hatte, konnte der Zustand von Unsicherheit ein Ende haben, der die industrielle Entwicklung Englands niederhielt. Geographische Lage, Bedürfnis, geologische Eigenschaften des Landes und der Sinn des Volkes hatten eine so starke Tendenz nach dieser Entwicklung hin im Leben der Nation erzeugt, daß sie sich mit dem Empfinden einer Spannung geltend machte, die mächtig das Gefäß der Tyrannei zu sprengen strebte, welches die lebendige Kraft einschloß.

Die Jubeltöne der Fanfaren, mit denen, an der Spitze von Schomberg's blonden Riesen-Bataillonen, Wilhelm von Oranien in London einzog, warfen diese fesselnden Umschließungen zu Boden, wie einst die Mauern Jerichos vor Josua's Posaunen fielen. Ein freies Parlament schuf religiöse Freiheit, Freiheit der Richter, Freiheit der Presse und freien Verkehr. Der Ruf des Wappenherolds, der zu Whitehall den Regierungsantritt Wilhelm's und Marien's ausrief, verkündete auch den Beginn des Regiments des Vertrauens.

Die große Elisabeth hatte die ausländischen Kaufleute ihrer tödtenden Privilegien beraubt, Schutzzölle zur Hebung inländischer Industrie er-

richtet, den Hafenverkehr befreit — die Schafwolle spielte damals für England die Rolle, in der heutzutage die Baumwolle auf der Bühne der Weltkultur erscheint. Die Entdeckung des Seeweges nach Archangel, die Bestrebungen zu Auffindung einer Nordwestdurchfahrt nach Indien hob die Handelsmarine, wie die Kämpfe mit Spanien und Holland die Kriegsmarine gestärkt hatten.

Wilhelms von Oranien erleuchtete staatswirthschaftliche Maximen vollenbendeten das Beginnen der großen Frau. Er lenkte den Hauptstrom britischer mercantiler Kraftentwicklung nach dem gleichgearteten Nordamerika. Die Vorliebe für französische Moden und Producte verschwand; die unter den Stuarts und Cromwell herrschende entsehlliche Erpressung von der Industrie hörte auf; der Geist der Duldung zog fremde Intelligenz herbei; der Colonialverkehr erhielt ungeahnte Ausdehnung, und die Häfen blühten mit einem so gewaltigen Auftrieb empor, daß ihr Leben, ihre Kultur, ihr Reichthum und Luxus schmerzlich mit der Zurückgebliebenheit und Verkommenheit nur wenig Meilen landeinwärts gelegener Orte contrastirte. Die Entwicklung der Binnenerkehrsmittel hatte in keiner Weise mit der des Handels zu Wasser Schritt gehalten.

Noch war das Bild ähnlich, das Walter Scott mit Meisterzügen vom Reisen der verschiedenen Stände Englands im Mittelalter entwirft, noch wurden die Kutschen der Nobility von nebenherschreitenden Dienern vor Umsturz bewahrt, noch ritt der simple Reisende, noch gab es für den Armen kein Mittel des Weiterkommens als seine Füße, noch vermittelten Hausfrier und Packpferde den Kleinhandel weit über das ganze Land.

Der erstere war auch als fast ausschließlicher Verbreiter guter und böser Zeitung in der Provinz der überall gern gesehene, vielberedte Gast, der scheidend treulich die Briefe in die Nachbargrafschaft bestellte, deren Ueberkunft unter Monatsfrist Niemand erwartete. Er bestimmte die Kornpreise, verkündete Schiffbrüche, Schlachten und Regierungswechsel, und die Mode im Lande ruhte auf seinen Lippen, in seinen Ballen und Kisten. Noch Mitte des 17. Jahrhunderts galt die liebliche Schilderung, die Shakespeare im „Antolocus“ vom Kasten eines solchen Bandhändlers giebt. So dürftig war die Ueberkunft von Nachrichten über Land unter den nächstliegenden Provinzen und Orten bestellt, daß z. B. noch von den unseligen Unternehmungen Carl Eduard's in Schottland in Glasgow nicht eher etwas bekannt wurde, als nachdem der Prätendent bei Culloden längst geschlagen und entflohen war; ja, man frist sich in Edinburgh noch

hitzig über die Möglichkeit einer Landung, als der Prinz schon vor mehr als einer Woche in Lothabar englischen Boden betreten hatte.

Krieg und Truppenbewegung, so oft schon mächtige Mittel, lange im Frieden angestrebte, energische Maßnahmen rasch in's Leben geführt zu sehen, die Erhebungen, die mit der Thronbesteigung des Hauses Hannover verknüpft waren, die Unternehmungen des eben erwähnten unglücklichen Prätendenten gestatteten einem klugfernsichtigen General, die in seiner Hand concentrirte Macht zu einem starken Aufschwunge der Entwicklung des englischen Strafenwesens, im Interesse der Kriegsoperationen, zu verwenden.

Was der Krieg geschaffen, blieb, wie zu den Zeiten der Römer, dem Frieden und die Thaten des Generals Wade wurden sprichwörtlich im Volksmunde.

Bei alledem wurden die ersten Strafen, auf denen Fuhrwerke im Trott Meilenstrecken zurücklegen konnten, unter Pitt's weitschauendem Regimente im Jahre 1763 vollendet, zugleich aber auch durch die ersten Schlagbäume in England gesperrt und mit Zollhäusern der Regierung besetzt, in denen für die Segnungen des erleichterten Verkehrs blanke Schillinge erlegt werden mußten. Wie jede große, heilsame Neuerung wurden auch die Heerstraßen von zwei Seiten her mit wildem Geschrei der Feindschaft begrüßt. Das Volk, das liederlichen Baronen und faulen Pfaffen ohne Widerstand Weggelt für Benutzung grundloser Feldstreifen, wilder Knüttelbäume und gefährlicher Furchen bezahlt hatte, riß tobend in mehreren Provinzen Zollhäuser und Schlagbäume an den guten Strafen der Regierung nieder, während die landbesitzenden Squires laut im Parlament über die Concurrenzen klagten, welche ihnen „durch die glatten Strafen“ die Güter ihrer Vettern und Nachbarn, bis auf 5 Meilen Entfernung hin, beim Verkauf von ihren Rüben und Korn machten. Zudem wuchs der Unwille gegen den Robbot, durch den die Strafen erhalten wurden. Im Ganzen erklärte man sie als „ein unglückliches Experiment der Fremdherrschaft, als eine allgemeine Calamität!“

Nicht gemildert wurde die Intensität dieser Ansicht durch den Umstand, daß der vermehrte Verkehr auf diesen Hochstraßen (highways) auch das ganze Raubgesindel, das bisher an den Seitenpfaden der Provinzen, mager, in schlotterigen zerhauenen Wämmern gelungert hatte, sich nach denselben hinzog und das edle Institut der Abershaws, Duvals, Kings, Turpins und Robin Hoods zur höchsten Blüthe kam, welcher wir in

Zielbing und Smollet weit lieber begegnen, als es der Reisende damals in den Reichbildern von Fitchley und Salisbury auf sich zukommen sah.

Eifrig hielten sich daher viele Provinzen das unbequeme Institut vom Leibe; die Grundbesitzer wiesen es weit aus ihren Marken, und da es kein Enteignungsgesetz gab, so wanden sich dem zu Folge die Straßen in endlosen unnützen Krümmungen, mit steilem Steigen und Fallen, durch Gegenden hin, die sie bequem und stolz gerade hätten durchschneiden können. Am widerwilligsten erwies sich diejenige Provinz den Heerstraßen, die wenig Jahre nachher Watt beherrschte, Arktwright groß machte und die in ihren Grenzen die erste bedeutsame Eisenbahn entstehen sah, Lancashire. Lord North's kluge Maaßregel der Verpachtung der Wegzölle machte dieser Meinungsströmung ein Ende. Die Concurrnz erwachte, die Industrie bemächtigte sich der Sache, das Volk ward Besitzer und Ausbeuter seiner Straßen, und die volle Energie des Privatinteresses wurde auf den Kampfplatz geführt. Diejenigen, die früher mit den Hochstrahmännern gemeinsamen Beutel gemacht hatten, halfen jetzt, im Solde der Pächter, die edeln Waffengeführten in Wolfsgruben mit spitzen Pfählen fangen; Kutschen begannen zu circuliren, Frachtfuhrwerk läutete und dröhnte thalaus thalein, und die Landbarone, die sonst die Straßen von ihrem Grunde hinausgebogen hatten, ließen sich zur Correctur der Richtung jetzt gern bereit finden, um einen der vielbesuchten, vielconsumirenden „Zuns“ in die Nähe ihres Gehöftes zu erhalten, die, neben so vielem Vortheil, so viel Abwechslung und Unterhaltung in die Eintönigkeit des Lebens ihrer einzamen Gehöfte brachten.

Als endlich die wissenschaftliche Intelligenz mit obigen Kräften im Bunde erschien und ihr Macadam's Erfindung und Talford's große Talente zur Verfügung stellte, als das Parlament eines freien Volkes das Eigenthumsrecht des Einzelnen zum Wohle des Ganzen beschränkte und, nach unsäglichen Kämpfen, das Expropriationsgesetz von 1811 erließ, trat jenes bewundernswürdige Straßennetz und Straßenverkehrswesen Englands, das durch 30 Jahre das Staunen der übrigen Welt gewesen ist, seine reifere Jugend an. Binnen 40 Jahren verwandte die Handelsindustrie 500 Millionen Pfd. Sterl. auf die Herstellung und Unterhaltung prachtvoller Heerstraßen in Großbritannien, und die Thatkraft einer selbstregierten Nation stellte in wenigen Jahren Alles in Schatten, was kriegerischer Despotismus und die Willkürherrschaft in andern Ländern, in Bezug auf Verkehrsmittel, geschaffen hatten.

Die Auskibung der Straßen in einem Lande bezeichnet den Positiv von dessen Culturentwicklung. Deren Comparativ erfordert den Canal, der Superlativ ist ohne Eisenbahn nicht denkbar!

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts hatte die Wasserbewegung zwischen Liverpool und Manchester, Bristol und London, Leeds und New-Castle die Transportfähigkeit aller Straßen längst erdrückt. Als Francis Mathews 1656 mit Vorschlägen, einen Canal zwischen Bristol und London zu bauen, vor den finstern Lord Protector trat, war er eben so viel zu früh gekommen, wie 1635 Francis Hargrave mit seinen Versuchen, den Avon schiffbar zu machen. 1750 war die Herstellung eines Canals zwischen Liverpool und Manchester eine eben so unabweisbare Nothwendigkeit geworden, wie 1825 die Natur des Verkehrs zwischen beiden Orten die Schöpfung der Eisenbahn erforderte. Ohne den Canal hätte die Eisenbahn noch lange auf sich warten lassen müssen. Liverpool und Manchester bedingten einander wie Mund und Magen; beide waren als Städte fast zu Rivalen Londons geworden. Liverpool, damals der größte Hafen Englands, führte Holz, Eisen, Kohlen, Baumwolle zu, die Manchester, der größte Manufacturort, als Maschinen und Kattun über die Welt ausandte. Zu jener Zeit, als die Straßen um Manchester im Verkehr erstickten, kostete die Zufuhr einer Tonne Kohlen nach jener Stadt 40 Schillinge, die jetzt 3 Schillinge kostet. In Schottland und in der Umgegend von New-Castle lagen schon große Zahlen von Eisenbahnen nach dem Meere von den Kohlenruben herab. Es hätte nur gegolten, sie zu fassen, zwischen Liverpool und Manchester hinzulegen, aber ihre Zeit, im Culturmechanismus zu wirken, war noch nicht da. — Blieb nur der Gedanke an Canäle!

Aber zwischen der Idee der Straße zu der Idee des Canals lag einer jener oben erwähnten Muthspülunge, zu denen sich der gute Geist der Civilisation durch sonderbare Umstände sonderliche Menschen schaffen muß. Francis Egerton, Herzog von Bridgewater, Urabkomme von Jacob's I. berühmtem Lordkanzler Egerton und Marlborough's Nefse, galt für einen der glänzendsten Cavaliere an des kleinen, listernen Sultans Georg II. Hofe, den Herrn Walpole's Briefe so lebensvoll schildern, daß sie selbst von Wachslichtern, Flitern, Edelsteinen, Späßen, Equipagen zu schimmern, von Tänzen, Fideln und Gymbeln zu tönen scheinen. Es war ein wildes Leben im Schlosse des Mannes, der seine Gemahlin, die ihn auf dem Todtenbette ansehte, wieder zu heirathen, anposterte. Chesterfield

und Harvey und Sheridan, mit allen Händen voll, den blasirten König zu amüsiren, können ihn nicht mehr so lachen machen als Lady Yarmouth, die einen Bischofsstih an einen versoffenen Diakonen verwehlet und verlieht. Sheridan ist allein der Kopf, der helfen kann, der immer wieder helfen muß. Bequemen Reiz, herausfordernde Schönheit will der König sehen, die gewohnten Geschichten der Ladies der „oberen Zehntausend“ von England sind ihm zum Tode langweilig.

Aus Irland reisen der Truppe des großen Schauspielers Sheridan zwei Mädchen von wunderbarer Schönheit, eines Thorwärters Tochter, zu. Die Mutter stellt die „pfenniglos“ Armen, im bescheidensten Gewande aber elastisch und hochaufgerichtet Einhererschreitenden Sheridan weinend vor und fleht ihn um seinen Rath an, was sie mit sich und den Mädchen anfangen solle. „Ich weiß nicht“, sagt Sheridan, geblendet von den Reizen der Mädchen, „was Sie beginnen sollen; Ihre Tochter aber werde ich Tragikomödie spielen lassen.“

Am selben Abend ist Ball bei Lord Walpole, dem der König beiwohnen wird. Er soll dort die Mädchen sehen. Woher aber in aller Eile Gewänder nehmen, prächtig genug für diese Prachtgestalten, die Sheridan sinnend mustert. Er hat es! Margareth Woffington, die berühmte erste Tragödin, liebt, echten Sammt, echte Seide zu Costümen von ihrem Freunde, dem Herzog von Suffolck, in ihrer Garderobe zu finden — sie hat der Mädchen köstliche Formen — Am Abend steigen Helene und Sara Gunning als prächtige Julie und Jessica die Treppe zu des Ministers Sälen empor — das Entzücken der Cavaliere, der blasse Aerger der verblassten Ladies.

Francis Egerton kehrte, 25 Jahre alt, von der „großen Tour“ nach London zurück. Er war ruinirt, aber vollkommener Cavalier, heiterer Genießer, rascherer Lebemann als jemals. Seit langer Zeit betrat er zum ersten Male wieder das Parquet eines englischen Salons. Mit den Gunnings zugleich schritt er durch die Pfortiere, der Glänzendste mit den Leuchtendsten. Er sah seine schönen Nachbarinnen an, und ein Seitenblick aus Sara's dunkeln Augen unter deren langen Wimpern vor entschied über das Schicksal dieses Herzens und — ließ das englische Verkehrswesen den Muthsprung von Straßen zum Canalssysteme machen! —

Mit heftiger Leidenschaft hing der Herzog der schönen Fremden an, mit einer Leidenschaft, die diese so lange mit allen Künsten der Kofetterie schürte, bis die Elektrizität, die das schöne Weib umgab, auch bei einem

andern Nobleman, dem Herzoge von Hamilton, gezündet hatte, und nur die Forschungen der Mutter nach gewissen Verhältnissen den Ausschlag geben konnten, wer der Begünstigte sein sollte. Der Entschluß war leicht, Hamilton war unermesslich reich, Francis Egerton ruiniert. — Sara hat zwei Herzogskronen (von Hamilton und später Argyll) getragen, ohne sie durch etwas Anderes als ihre Schönheit zu zieren. —

Gebrochenen Herzens, mit der Welt zerfallen, schickte sie den jungen Herzog von Bridgewater nach seiner lange verödeten Besizung Worsley-Manor heim. Aber „Reichthum!“ war jetzt die Lösung des um seiner Armuth willen Versmähten! Zu dem über die Verwerthung der Schätze von Worsley: Kohlen und Bausteine, Brütenden gesellte sich, durch wunderbare Fügung, jener fanatische Apostel des Canal-systems James Brindley, der einst im Parlament befragt: „Was er für den Zweck der Flüsse hielte?“ keinen Augenblick anstand zu erwidern: „Canäle zu füllen“. Er, der bisher vor Tauben und Blinden gepredigt hatte, fand ein geneigtes Ohr bei dem wenig grübelnden Herzoge, der, nachdem er den Haupttrumpf seines Lebens verloren, mit kühner Wollust den Rest aufs Spiel zu setzen, in stolzem Wagen sich zu betäuben geneigt war.

Brindley projectirte ihm einen Canal, den der Irwell speisen und der 39 Fuß hoch kreuzweis über Flüsse und Thäler einen Strom leiten sollte, auf dem die Kohlen und der Stein von Worsley in ungeheuren Massen, zu jede Concurrnz zu Boden schlagenden Preisen, nach Manchester schwimmen könnten. „Ins Irrenhaus! Nach Bedlam!“ schriecn die Peers und Squires, bei denen der Herzog um kleine Capitale für seine Unternehmung nachsuchte! Er, dem es Mühe machte, auf Wechsel 500 Pfd. Sterl. geliehen zu erhalten, der hellerlos arme, geniale Brindley und ein dritter Starker, des Herzogs Bergtechniker, John Gilbert, beschloßen nun, das kolossale Werk „durch eigene Kraft“ auszuführen.

Der Herzog beschränkte seinen Haushaltetat auf 400 Pfd. jährlich, Gilbert reiste umher und trieb Gelder in kleinsten Summen bei; Brindley baute.

Vierzehn Jahre lang (1758—1772) saßen die drei Eisenköpfe wöchentlich einmal um den bescheidenen Heerd von Worsley-manor oder den noch bescheideneren der Dorfschenke, bei einer kleinen Bowle Gin, beratend, flügelnd, oft fast, aber nur fast verzweifelnd, beisammen — aber das Gerinne des Canals rückte vor; bis dahin unerhörte Erdmassen wurden bewegt, fernher Quellen geleitet, die hohen Wölbungen der Aquäducte

schlossen sich eine nach der andern, und die Gesichter der Feinde und Zweifler wurden länger — das Herz des stark fühlenden Herzogs aber schlug höher und höher, so daß, als am 18. August 1772 der große Augenblick, nach dem die kräftigen Männer fast fünfzehn Jahre hindurch gerungen hatten, endlich gekommen und die Schleuse zu ziehen war, die das gesammelte Wasser in den Canal rauschen lassen sollte — die langangespannten Kräfte den Herzog verließen. Grade wie, 50 Jahre später, der große Telford bei der ersten Probe seines Niesenwerks, der Menai-Kettenbrücke, im stillen Kämmerlein betend auf den Knien lag, so schritt der Herzog im abgelegenen Raume seines Hauses zu jener Stunde rastlos auf und nieder, bis der Jubel des Volkes ihm verkündete, daß der Strom, prachtvoll sein reich bewimpeltes Boot auf dem strudelnden Rücken tragend, in seinem Canale dahinschoß. Und an dem welthistorischen Momente war Niemand anders schuld als die schöne Miß Sara Gunning — denn der Gatte des prächtigsten Weibes am prächtigsten Hofe der Welt hätte ganz andere Dinge zu thun gehabt, als der Vater der Canalschiffahrt von England zu werden!! —

Der Erfolg der Unternehmung des Bridgewater-Canals war ungeheuer. In sechs Jahren zahlte er seine Erbauungskosten zurück und trug dann zwischen 20 und 30 Procent Renten. Eine Manie, Geld in Canalbauten anzulegen, entwickelte sich mit der Intensität einer geistigen Epidemie, und 1790 säumten die Bauern die Gasthöfe, in denen Actien zu diesen Unternehmungen gezeichnet wurden, übernachteten Schaaren mit schweren Säckeln im Arm vor den Thüren der Compagnien — ganz wie in den blühendsten Zeiten des Eisenbahn- und Bank-Schwindels in unsern Tagen.

Maßlos wie der Zu- und Abstrom ihrer Mittel wurde der despotische Uebermuth der Gesellschaften, die den Canalverkehr zwischen großen Orten als Monopole in Händen hatten. Bald genügte auf vielen Routen die Transportfähigkeit der Canäle nicht mehr; die Güter häuften sich an, lagerten zum Schaden, verdarben unterwegs oder kamen zu spät an ihren Bestimmungsort. Die Klagen der Versender und Empfänger wurden von den Canalverwaltungen mit Hohn und Erhöhung der Transportpreise beantwortet. Am drastischsten traten alle diese Uebelstände bei dem Canale zu Tage, der den gewaltigen Verkehr zwischen Liverpool und dem gigantischen Manchester zu vermitteln hatte, dem 1769 von Arkwright, durch die Spinnmaschine, 1770 von Hargrave durch die spinning jenny, 1814

durch den power loom ein paar Million Hände geschenkt worden waren, und über das James Watt 1790 durch Aufstellung der ersten Dampfmaschine die neue Aera der Industrie heraufführte.

Die Directoren dieses Canals brachten die Verkehrenden durch ihren Hochmuth, durch ihre bedrückenden Maßnahmen zur Verzweiflung. Wie Könige hielten sie Levers, bei denen sie die Herren der vornehmsten Firmen in Unhuld und Gnade aufnahmen. Ganz Liverpool und Manchester war ein Schrei der Entrüstung und des Zorns gegen die Thoren, die ihre Macht für unerschütterlich hielten. Alle Intelligenzen drängten nach Mitteln hin, diesen unerträglichen Druck zu brechen, und alle Augen richteten sich auf die im Laufe von hundert Jahren, langsam ihre Zeit erwartend, herangereisten Eisenbahnen, auf denen sich bedächtig zwischen Kohlengruben und Eisenwerk und Grube und Seeflässe Georg Stephenson's unbehülfsliche Locomotiv-Maschinen, seine „Puffing Billys“ hin und her bewegten. Der alte und steinreich gewordene Vater der Canäle, Francis Bridgewater, war nicht der letzte, der die Gewalt des jungen siegreichen Rivals seiner Schöpfungen erkannte. Schon 1809 rief er aus: „Ich sehe diese Eisenbahn Unheil bringen!“ und rieth den Canaleigenthümern zu rüstiger Abhilfe der gegründeten Beschwerden. Doch der „Superlativ der Culturentwicklung“, die Aera der Eisenbahn war da! Nichts hielt die dunkeln, rasselnden, dampfenden Flügelrosse mehr ab, hinauszubrechen auf die nicht mehr Staub, sondern fortan Dampf aufwirbelnde Rennbahn des Lebens!

Gewiß, oder doch sehr wahrscheinlich ist es aber, daß ohne Miß Sara Gunning's schöne Augen der große Wettkampf der Locomotiven Stephenson's, Trevethin's, Stactworth's und Braithwaite's um so und so viel Jahre, oder vielleicht nur Monate — aber Monate welcher Bedeutung! — später als am 6. October 1829 stattgefunden haben würde. — Und dies hat eine schöne Frau für die Eisenbahn gethan.

