Projektions-Vorträge

Heft

Malerische Reise

nach und in den

Dieses Textheft gehört zur Lichtbilder-Serie N 136 **und ist bei Rück- oder Weitersendung den Bildern wieder beizufügen.**

Es wird gebeten, dieses Heft möglichst zu schonen und keine Bemerkungen hineinzuschreiben, welche für den nächsten Benutzer störend sein können.

Für die Benutzung dieses Textheftes wird fortan keine Leihgebühr mehr erhoben.

Dagegen schicken wir die Vortragstexte zur leihweisen Benutzung nicht mehr im Voraus zu, indem dieses Verfahren viele Unzuträglichkeiten im Gefolge hatte.

Im Voraus sind daher Vortragstexte von jetzt an nur dann erhältlich, wenn sie käuflich übernommen werden.

Für den Ankauf der Bilder-Serien sind die im Hauptkatalog No. 291, Seite 167 ff, angesetzten Preise massgebend.

Düsseldorf, November 1906. Ed. Liesegang.

Anweisung für den Vortragenden.

1. Der gedruckte Vortrag muss vom Redner vorher einigemal mit lauter Stimme langsam und ausdrucksvoll gelesen werden, damit der Vortragende mit dem Inhalt genau vertraut ist.
2. Der Redner muss sich vorher mit den Bildern so vertraut machen, dass er alles im Vortrage Angegebene sicher und zuverlässig mittelst eines Zeigestockes den Zuhörern auf dem projizierten Bilde zeigen kann.
3. Der erste Teil wird bei beleuchtetem Saale gesprochen.
4. Jedes Bild muss etwa eine kleine Minute stehen bleiben, damit es genügend auf den Zuschauer einwirken kann.
5. Bei richtigem Vortragen nimmt die ganze Vorführung 65—70 Minuten in Anspruch.
6. Der Schluss ist mit besonderem Nachdruck zu sprechen.

Liste der Bilder.

Malerische Reise

nach und in den

Vereinigten Staaten.

Vortrag

zu 60 Lichtbildern.

Teil 1.

Wer vor etwa sechzig Jahren von einer Vergnügungsreise nach den Vereinigten Staaten gesprochen hätte, würde wahrscheinlich in Gefahr geraten sein, dass man ihn für unzurechnungsfähig erklärt hätte. Abgesehen davon, dass man Vergnügungsreisen im modernen Sinne des Wortes überhaupt nicht kannte, waren die Reisegelegenheiten so sparsam und kostspielig, dass man auf ein sicheres Vorwärtskommen durchaus nicht rechnen konnte. Die Reise nach den Vereinigten Staaten wurde auf Segelschiffen unternommen, welche für die Überfahrt meistens zwei bis drei Monate gebrauchten. Die Unterkunftsräume auf diesen Schiffen waren so bescheiden, dass man sich heute darüber wundert, dass dieselben überhaupt benutzt wurden. Die Verpflegung war ausserordentlich bescheiden und eintönig: Getrocknete Hülsenfrüchte sowie Salzfleisch und geräucherter Speck bildeten die Hauptbestandteile der täglichen Mahlzeiten; heute Erbsen und Speck, morgen Speck und Erbsen und übermorgen Erbsen und Speck — so wechselte der Speisezettel wochenlang ab. Und in Krankheitsfällen gab es keinen Arzt, sondern Kapitän und Steuermann berieten sich an der Hand eines „Doktorbuches“ und verordneten mit unheimlicher Sicherheit Bittersalz und Senfpflaster. Heute fährt man in sieben Tagen von Europa nach Amerika, auf Dampfern, welche mit allen Bequemlichkeiten und Sicherheitsvorrichtungen ausgestattet sind; die Verpflegung ist diejenige eines erstklassigen Hotels, und ärztliche Hülfe von berufener Hand ist selbstverständlich auf jedem Schiffe zur Verfügung.

Die Zahl derjenigen, welche alljährlich von Europa über den Atlantischen Ozean, den die Amerikaner mit Vorliebe als den „Grossen Teich“ bezeichnen, reisen, wächst von Jahr zu Jahr. Nicht allein Vergnügens halber ziehen sie hinüber, sondern auch um zu lernen und zu schauen, wie sich in den Vereinigten Staaten ein völlig neues Kulturbild bietet, wie sich ein neues Kulturleben mit unerhörter Geschwindigkeit entwickelt Aber auch von Amerika aus besuchen jedes Jahr zehntausende von Vergnügungsreisenden Europa, die Wiege der alten und der neuen Kultur, um die Länder zu schauen, aus denen ihre Vorfahren ausgewandert sind und aus denen noch heute die seltsame amerikanische Kultur ihre Hauptkraft zieht. Die Städte der Vereinigten Staaten sind durchaus modern und nüchtern praktisch und sie ermangeln der historischen Grundlage, da nur die an der Ostküste gelegenen Orte über ein Lebensalter von mehr als hundert Jahre zurückschauen können. In Europa dagegen reicht das Alter vieler Städte

weit über das Mittelalter hinaus und bei manchen sogar bis in das graue Altertum hinein. Spuren vergangener Zeiten sind die Kennzeichen der europäischen Städte, und der historische Zauber, welcher sie umgibt, lockt die Amerikaner an und erregt ihre Bewunderung. Und wir ziehen zu ihnen hinüber, um die Naturwunder ihres Landes anzustaunen und um aus der kühlen Praxis ihrer nur auf das Zweckmässige gerichteten Kultur zu lernen. Die Vereinigten Staaten umfassen eine Fläche von reichlich $9^1/_2$ Millionen Quadratkilometer, ein Raum, welcher ungefähr 15 mal so gross ist als die Oberfläche Deutschlands. Die Bevölkerung beträgt etwa 76 Millionen Einwohner, während Deutschland reichlich 65 Millionen Bewohner hat. Natürlich ist diese Bevölkerung sehr ungleich verteilt und beläuft sich für den Quadratkilometer nur auf 9,5 Personen. Neben einzelnen ganz ausserordentlich dicht bevölkerten Stellen finden sich noch ungeheure Distrikte, welche völlig menschenleer sind. Allerdings ist nicht dabei zu vergessen, dass manche Gegenden wegen grosser Wasserarmut gänzlich unbewohnbar sind. Aber trotz alledem ist noch immer so unendlich viel anbauungsfähiges Land vorhanden, dass noch viele Millionen landbebauender Bevölkerung dort Platz und Brot finden können. Freilich darf der Einwanderer nicht erwarten, dass ihm die gebratenen Tauben nur so in den Mund fliegen. Im Gegenteil, er muss wacker schaffen und arbeiten und nicht verzagen. Er darf nicht in den grossen Städten des Ostens, etwa in Newyork oder Boston sitzen bleiben; sondern er muss sich tief in das Innere in die ackerbautreibenden Distrikte begeben. Und um welche Entfernungen handelt es sich: Von Newyork bis San Francisco beträgt die Eisenbahnfahrt 5225 Kilometer; die grösste nordsüdliche Ausdehnung vom Red River bis an die Nordgrenze von Dacota beläuft sich auf 3100 Kilometer. Das sind Entfernungen, von denen man sich in Deutschland meist keine Vorstellung macht.

Von besonderer Wichtigkeit für dieses gewaltige Gebiet ist das Stromsystem des Mississippi, des Vaters der Ströme. Sein Einfluss umfasst etwa ein Drittel des gesamten Gebietes der Vereinigten Staaten, und die natürlichen Schiffahrtsstrassen, die der mächtige Fluss mit seinen bedeutenden Nebenflüssen bietet, wird auf die Länge von 27000 Kilometern veranschlagt. Wenn auch die Bedeutung dieser riesenhaften Wasserstrassen in der Neuzeit in gewisser Weise abgenommen hat, so ist diese doch immer noch in wirtschaftlicher Beziehung von grösstem Werte, denn der Mississippi ist die mächtige Strasse, welche das Innere der Vereinigten Staaten mit dem Mexikanischen Meerbusen verbindet.

Eine ähnliche Bedeutung hat für den Osten der Lorenzstrom, welcher nach seiner künstlichen Regulierung und durch seinen natürlichen Zusammenhang mit den fünf grossen Seen die Stadt Chicago durch einen riesenhaften Wasserweg mit Newyork verbindet. Alle übrigen Flusssysteme haben nur eine untergeordnete Bedeutung und wirken mehr trennend als verbindend.

Hinsichtlich der Steinkohlenformation scheint das Unionsgebiet der bevorzugteste Teil von ganz Amerika zu sein. Insgesamt nehmen die Kohlenfelder eine Fläche von mehr als 650 000 Quadratkilometer ein, so dass die Ausdehnung ganz Deutschlands wesentlich geringer ist. Dazu kommen ungeheure Lager von allen Erzarten vor, an Gold, Silber, Quecksilber, Kupfer, Blei, Zinn usw. in Mengen, wie sie in kaum einem anderen Lande angetroffen werden. Diese Lagerstätten nutzbarer Mineralien fördern natürlich die Industrie in gewaltiger Weise; und dazu kommen noch die zahlreichen natürlichen Wasserkräfte. Es sei hierbei vor allen Dingen verwiesen auf die Niagarafälle, deren Triebkraft von 7 Millionen Pferdekräften im Jahre 1880 der damaligen gesamten Kohlenförderung der Erde gleichgeschätzt wurde. Im Jahre 1903 wurden von dieser gewaltigen Energiemenge erst ungefähr 60 000 Pferdekräfte durch elektrische Transmission benutzt. Rechnet man hierzu die zahlreichen übrigen natürlichen Wasserkräfte, die allerdings nicht immer leicht zu fassen sind, so bekommt man eine Energiemenge, wie sie kaum wieder zu finden ist.

Richtet man den Blick auf die Landwirtschaft und die Bodenbauung, so sehen wir seit etwa 60 Jahren eine Entwicklung, wie sie sich in keinem Lande und zu keiner Zeit gezeigt hat. Die Gesamtfläche der Farmen umfasste im Jahre 1900 336 Millionen Hektar und an sonstigen bebauten Flächen 166 Millionen Hektar. Die Ernteerträge an Körnerfrüchten nahmen stetig riesenhaft zu, und die Vereinigten Staaten sind auf dem besten Wege, eine der grössten Kornkammern der Erde zu werden. Von einigen Getreidearten mögen die Ziffern gegeben werden. Im Jahre 1902 wurden geerntet 2526 Millionen Hektoliter Mais, 670 Millionen Hektoliter Weizen, 988 Millionen Hektoliter Hafer, 135 Millionen Hektoliter Gerste und 285 Millionen Scheffel Kartoffeln. Der Gemüsebau, die Kultur von Obst, Südfrüchten und Wein nehmen eine ungeahnte Entwicklung; und wenn sich diesen Kulturen auch manche natürliche Feinde entgegenstellen, so versteht der Amerikaner es doch, durch stets neue Mittel immer höhere Erträge zu erzielen. Die gesamte Fruchtausfuhr beläuft sich jetzt schon auf über 80 Millionen Mark jedes Jahr.

Eine bedeutende Rolle spielt der Tabaksbau, der etwa ein Drittel der gesamten Weltproduktion beträgt und als höchsten Jahresbetrag ungefähr 900 Millionen Pfund brachte. Von ebenso grosser Bedeutung sind die Gespinstpflanzen. In der Baumwollkultur hat die Union unter den Produktionsgebieten der ganzen Erde den ersten Platz eingenommen. Die Vereinigten Staaten liefern etwa 80 % der jährlich auf der ganzen Welt gebrauchten Baumwolle und zwar mit etwa 12 Millionen Ballen. An Nebenprodukten des Baumwollbaus, an Baumwollsamen und daraus gewonnenen Öle werden Mengen für etwa 55 Millionen Mark ausgeführt.

Wenn in der Waldwirtschaft bis vor wenigen Jahren die schlimmste Raubwirtschaft getrieben wurde, so kommt man jetzt allmählich auf vernünftigere Wege und bahnt eine auf wissenschaftlicher Grundlage ruhende Forstwirtschaft an. Denn nur zu bald hat der rücksichtslose Amerikaner eingesehen, dass es mit der rohen Waldverwüstung nicht weiter gehen konnte, ohne dem Lande den schwersten Schaden zuzufügen. Aber um welche Mengen handelte es sich auch: Im Jahre 1900 betrug der Jahreswert der Sägeholzproduktion etwa 2250 Millionen Mark, derjenige der Nebenprodukte etwa 84 Millionen Mark. Dass bei einem solchen Jahresbedarf auch die grössten Waldungen rasch zu Ende gehen, versteht sich von selbst. Übrigens wurde noch vor ungefähr 30 Jahren der im Wege stehende Wald ohne Rücksicht auf die in demselben befindlichen Nutzhölzer einfach niedergebrannt und die im Boden steckenden ungeheuren Wurzelblöcke mit Dynamit herausgesprengt.

Ähnlich wie die Mengen der Erzeugnisse des Ackerbaus stetig und gewaltig gestiegen sind, ebenso hat in dem letzten Jahrzehnt die Viehzucht eine Ausdehnung gewonnen, dass man sich fast fragen möchte, ob die hervorgebrachten Massen von Fleisch, Fett, Häuten, Wolle usw. denn auch tatsächlich verbraucht werden können. Um die Zuhörer nicht mit zu vielen Zahlen zu ermüden, mögen nur noch folgende Ziffern genannt werden: Die Versandschlächtereien verarbeiteten im Jahre 1900 fast 6 Millionen Rinder, reichlich 9 Millionen Schafe und gegen 31 Millionen Schweine.

Die bisherigen Betrachtungen zeigen, dass die Vereinigten Staaten mit Ausnahme derjenigen Produkte, die ausschliesslich in den eigentlichen Tropengegenden hervorgebracht werden können, alles selbst besitzen oder hervorbringen können, was ein zivilisiertes Volk überhaupt nötig hat. Dass sich bei diesem gewaltigen natürlichen Reichtum ein kräftiges industrielles Leben entwickeln musste, ist eigentlich selbstverständlich. Die Zeit ist längst vorbei, in welcher die Nordamerikaner alle fertigen Erzeugnisse aus Europa beziehen mussten. Hohe Schutzzölle und hervorragende Vervollkommnung auf dem Gebiete des Maschinenwesens selbst haben in den letzten zwanzig Jahren die Industrie in den Vereinigten Staaten mächtig emporblühen lassen, und es ist keine Frage, dass die amerikanische Industrie auf vielen Gebieten eine kräftige Konkurrentin der europäischen Industrien geworden ist. Diese tatkräftige amerikanische Konkurrenz übt natürlich eine nicht wegzuleugnende Wirkung auch auf unsere eigene deutsche Industrie aus; aber bis jetzt scheint es, dass diese Einwirkung mehr eine belebende, als eine lähmende gewesen ist, und es kann wohl mit Sicherheit gesagt werden, dass die Kräfte der europäischen Völker durch diese industriellen Kämpfe eine wesentliche Förderung erfahren haben.

Ganz falsch würde nun allerdings die Annahme sein, dass die Vereinigten Staaten von allen europäischen Staaten ganz unabhängig

wären und sich gar nicht um dieselben zu kümmern brauchten. Aber ebenso wenig wie der einzelne Mensch oder eine einzelne Familie die anderen entbehren kann, ebenso ist es im Leben der Völker. Die Amerikaner können ihre Produkte allein gar nicht verbrauchen — sie haben also Abnehmer nötig. Andererseits haben sie manche Dinge nötig, welche sie selbst nicht herstellen können — sie haben also auch noch Lieferanten nötig. Der Amerikaner will und muss also verkaufen, ebenso wie er kaufen will und muss. Und auf dieser Grundlage des Angebots und der Nachfrage kommen die Handelsbeziehungen zwischen den einzelnen Völkern zustande. Kein Volk kann die anderen Völker ganz entbehren, direkt oder indirekt treten sie immer wieder in Beziehungen zu einander. Die asiatischen Völker, vor allen die Chinesen, sind in den letzten zehn Jahren mit mehr oder weniger sanfter Gewalt in Beziehung zu den europäischen Völkern gebracht worden, weil in der Tat kein Volk mehr allein stehen konnte und durfte. Und so werden auch die Vereinigten Staaten nicht einmal daran denken, sich allein zu stellen und die Ausfuhr ihrer Produkte zu unterbinden. Aber die Vereinigten Staaten werden in wenig Jahrzehnten eine Machtstellung erringen, wie wir sie uns heute nicht annähernd vorstellen können.

Teil 2.

Bild 1. Nicht mit Unrecht ist Bremen eine Vorstadt Amerikas genannt worden; denn hier beginnen und endigen die Reisen zwischen Newyork und Europa. Die Stadt liegt auf beiden Seiten der Weser, jedoch ist der auf dem linken Ufer gelegene Teil, die Neustadt, von geringerer Bedeutung. Der auf dem rechten Ufer gelegene Teil umfasst die eigentliche Altstadt und die neueren Vorstädte, welche eine grosse Ausdehnung haben, da im allgemeinen das System des Einfamilienhauses herrscht. In der Altstadt ist der Sitz der Bremer Handelshäuser, welche mit ihren Geschäftsverbindungen die ganze Welt umfassen. Und in der Altstadt befinden sich auch die wichtigsten sehenswerten historischen Gebäude und Kirchen. Wenn auch leider manches alte Bauwerk im Laufe der Zeit verschwunden ist, so tragen manche Strassen im Innern der Stadt doch den Stempel echter Mittelalterlichkeit, und der Kenner wird auf einem Spaziergang in den ältesten Teilen schon Genuss finden. Die eigentliche Stadt zählt etwa 220 000 Einwohner.

Bild 2. Der Marktplatz bildet den eigentlichen Mittelpunkt der Stadt und auf die Ausschmückung ist in den letzten 20 Jahren ausserordentlich viel Mühe verwandt worden, so dass der Platz jetzt die Bewunderung aller Besucher erweckt. Links im Hintergrunde befindet sich der Schütting, ursprünglich das Haus der Älterleute des Kaufmannsstandes, jetzt das Haus der Handelskammer. Die in neuerer Zeit restaurierte Hauptfront ist in den Formen der Frührenaissance gehalten. Im Hintergrunde befinden sich drei Privat-

häuser, deren Giebel der ganzen Umgebung angepasst sind. Vor dem dritten dieser Gebäude erblickt man den berühmten Roland, während die rechte Vorderseite durch das Rathaus abgeschlossen wird. Das Eingangsportal desselben wird durch zwei geharnischte Ritter flankiert, welche auf ehernen Rossen sitzend, den Eingang zu schützen scheinen. Ganz im Vordergrunde befindet sich der Wilhadibrunnen, welcher erst vor zehn Jahren durch die Freigebigkeit eines Bremer Arztes aufgestellt wurde.

Bild 3. Der Bremer Dom wurde im Jahre 1043 an Stelle einer älteren Kirche vom Erzbischofe Bezelin nach dem Vorbilde des Kölner Domes begonnen und von den Erzbischöfen Adalbert und Liemar nach dem Muster des Domes von Benevent fortgesetzt. Von den zwei die Westfassade flankierenden Türmen stürzte im Jahre 1638 der südliche ein, während der nördliche im Jahre 1656 von einem Blitzstrahle entzündet und eingeäschert wurde. Die unglückliche provisorische Ausbesserung blieb bis zum Jahre 1888 bestehen und dann wurde der Dom einer gründlichen Renovierung unterzogen und erhielt seine jetzige prächtige Ausstattung. Das Bild zeigt zwischen Rathaus und Börse die beiden schlanken Domstürme, welche den westlichen Hauptgiebel einschliessen. Hier zeigen sich die vier mächtigen Rundportale, deren Rundungen mit Marmorbildern und Goldmosaiken geschmückt sind, die prächtige Fensterrose, der Mittelgiebel und die unteren Turmstockwerke — alles in den alten Formen wieder hergestellt, ornamental aber wesentlich bereichert.

Bild 4. Zu den herrlichsten Gebäuden des ganzen nördlichen Deutschlands gehört das Bremer Rathaus. Der Grundstein wurde im Jahre 1405 durch den Maurermeister Salomo gelegt, und diesem ersten Bau wurde unter der Leitung Lüders von Bentheim die prachtvolle Renaissance-Fassade vorgesetzt, deren übersprudelnde Lebensfülle das Rathaus zu einer vielbewunderten Perle deutscher Renaissance machte. Nach der Marktseite zugewandt sind die säulengetragenen Bogengänge, deren Balustrade ein treffliches Werk der frühesten Barockzeit ist. Der ursprüngliche Figurenschmuck ist noch vollständig erhalten: Der Kaiser und die sieben Kurfürsten an der dem Markte zugewandten Seite und die acht Figuren an der Ost- und Westseite, Weise des Altertums und einige Apostel darstellend. Der mittlere vorspringende Bau mit hohem Giebel enthält die sogenannte Güldenkammer, eine Art Staatsraum für feierliche Sitzungen.

Bild 5. Bei dem Betreten der unteren Räume befinden wir uns zunächst in einer ziemlich öden Halle, aber wenn wir die im Westen befindliche Wendeltreppe benutzen, gelangen wir in die obere grosse Rathaushalle — ein denkwürdiger Raum, in dem sich schon mancher bedeutungsvoller Staatsakt abspielte. Die Halle ist fast 40 Meter lang, 13 Meter breit und 9 Meter hoch. Über der Decke sind vor einigen Jahrzehnten die Kaiserbilder von Karl dem Grossen (800) bis Sigismund (1410) angebracht, Kopien nach den

Bildern im Römer zu Frankfurt. Die aufgestellte Marmorstatue von Johann Smidt, Bremens grösstem Bürgermeister, wurde 1848 angefertigt. An der Marktseite ist die Güldenkammer mit ihrer in einen Oberraum führenden Wendeltreppe, einem Triumphstück deutscher Holzschnitzkunst aus dem Jahre 1616. Unter der Holzdecke befinden sich eine Anzahl grosser Schiffsmodelle aus dem 17. und 18. Jahrhundert.

Bild 6. Unter dem Rathaus befindet sich der berühmte und vielbesungene Ratskeller. Eine Abteilung des Kellers bildet der sogenannte Bacchuskeller, der früher unter der alten Börse lag, die am 1. Januar 1888 abbrannte. Am westlichen Ende des Raumes thront Bacchus auf einem im Jahre 1624 erbauten Fass. Neben dem Bacchus bemerken wir zwei Satyren. Vorn hebt sich das Bremer Wappen ab. Das linksseitige Fass (1655) enthält 24 000 Flaschen, das rechtsseitige (1750) kann 30 000 Flaschen fassen, ist aber leer geblieben, seitdem es die Franzosen, während sie in Bremen zu Anfang des 19. Jahrhunderts herrschten, bis auf den letzten Tropfen austranken. Der Bacchuskeller ist dem grossen Publikum für gewöhnlich nicht geöffnet. Er dient in erster Linie als Lagerkeller und nur während des Bremer Freimarkts (vom 21. bis 31. Oktober) wird er auch für Wirtschaftszwecke benutzt.

Bild 7. Auf dem Marktplatze vor dem Rathause befindet sich der steinerne Roland, eine aus weissem Kalkstein gefertigte, an einem Pfeiler aus Sandstein gelehnte Statue. Der ursprüngliche farbige Schmuck ist vor einigen Jahren in sehr glücklicher Weise erneuert worden. Die Rolandsäule wurde 1404 an derselben Stelle errichtet, wo 1366 die Anhänger des Erzbischofs bei Gelegenheit einer Stadtfehde das gleichnamige hölzerne Standbild verbrannt hatten. Am linken Arm trägt Roland einen Schild mit dem Reichsadler und der Umschrift:

Vryheid do ick ju openbar
De Carl und mennich Vorst vorwar
Desser Stede gegeven hat
Des danket Gode, is min radt.

Eine Nachbildung des Standbildes wurde im Jahre 1880 für das germanische Museum in Nürnberg ausgeführt. Die Höhe der Statue mag aus der Grösse der daneben stehenden Personen erkannt werden.

Bild 8. Der schönste Schmuck Bremens sind die sogenannten Wallanlagen. Dieselben sind vor etwa hundert Jahren auf der Stelle der niedergelegten Festungswerke angelegt worden. Die Festungsgräben sind als Stadtgräben erhalten geblieben. Auf die Anlage dieser prächtigen parkartigen Promenaden ist der Bremer mit Recht so stolz und eifersüchtig, dass die Bevölkerung es nie dulden würde, dass auch nur das kleinste Stück davon für Verkehrszwecke benutzt würde. Die wohlgepflegten Anlagen erstrecken sich in einem grossen

Bogen von etwa drei Kilometern um die Altstadt herum und trennen diese von den garten- und blumenreichen Vorstädten. Ähnliche Anlagen, wenn auch in geringerer Ausdehnung, wurden in der letzten Zeit auch in der Neustadt eingerichtet, und so wird durch die Kunst ersetzt, was die Natur der norddeutschen Ebene vielfach versagt hat.

Bild 9. In reichlich einstündiger Eisenbahnfahrt werden die Amerikareisenden nach Bremerhaven gebracht, wo die eigentliche Einschiffung erst stattfindet. Denn wenn der Weserstrom auch für grosse Schiffe fahrbar gemacht ist, so reicht die Wassertiefe doch nicht für die gewaltigen Ozeandampfer des Norddeutschen Lloyd aus. Die Stadt Bremerhaven ist eine Gründung des Bürgermeisters Smidt von Bremen und hat erst ein Alter von reichlich fünfzig Jahren. Mit seinem gewaltigen Hafenbecken ist es der Ausgangspunkt des Bremer Handels. Ein Teil der neueren Hafenanlagen wird durch die mächtige Flotte des Norddeutschen Lloyd in Anspruch genommen, welcher ausserdem grosse Reparaturwerkstätten mit mehreren Tausenden von Arbeitern in Betrieb hält. Selbstverständlich macht die Stadt durch ihr Äusseres und durch ihr ganzes Strassenleben den Eindruck einer modernen Seestadt.

Bild 10. Wir haben nunmehr den Prachtdampfer „Kaiser Wilhelm II.“ bestiegen, welcher langsam den Kaiserhafen verlässt. Am Ufer stehen Hunderte von Personen, welche die Abreisenden begleitet haben und ihnen ein letztes Lebewohl zurufen. Nur langsam bewegt sich der Dampfer vorwärts, denn der Raum genügt noch nicht zur Entfaltung seiner ganzen Kraft. Derjenige, welcher noch nicht auf einem solchen Riesendampfer gereist ist, kommt sich selbst vor wie eine Ameise auf einem Baumstamme. Über 200 m ist das Schiff lang. Die vier gewaltigen Schornsteine, unter denen sich die Maschinen befinden, haben einen Durchmesser von über 5 m. Die riesenhaften Maschinen erfordern allein zu ihrer Bedienung etwa 250 Menschen und verschlingen täglich etwa 70 Doppelwaggons Kohle oder 14 000 Zentner. Etwa 100 Kellner sorgen für das leibliche Wohl der Reisenden und weitere 200 Personen haben die übrigen Arbeiten auf dem Schiffe zu verrichten.

Bild 11. Wenn der Dampfer langsamen Laufes den Hafen verlassen und das Fahrwasser erreicht hat, schlägt die Maschine ein rascheres Tempo an. Der Schiffskörper erzittert im regelmässigen Takte unter der heftig arbeitenden Maschine, die beiden Schiffsschrauben machen in jeder Minute 60 Umdrehungen, das Wasser schäumt am Vorderteil rauschend und brausend in die Höhe und hinter dem Schiffe bleibt brodelnd und schaumbedeckt ein breiter Pfad zurück, welcher auf der ganzen Reise wie eine weisse Schleppe hinter dem Dampfer hergezogen wird. Das Land verschwindet, die Wellen werden smaragdgrün, wir erreichen den Rotesandleuchtturm, welcher mit dem vorrüberfahrenden Dampfer Signale wechselt und dessen Vorbeifahrt telegraphisch nach Bremerhaven meldet. Auch

der Rotesand verschwindet in nebelhafter Ferne, aber der Dampfer ist noch lange Zeit durch die drahtlose Telegraphie mit Bremerhaven verbunden.

Bild 12. Nachdem das Land den Blicken entschwunden ist, finden wir Zeit, einen Rundgang über das Schiff zu machen, welches für eine Woche unsere Wohnung sein wird. Der wichtigste Raum ist die Kommandobrücke. Hier befinden sich der Kapitän und seine Offiziere, denn an dieser Stelle laufen alle elektrischen Leitungen zusammen, so dass die Befehle ohne Zeitverlust nach allen Räumen des Schiffes abgegeben werden können. Täglich wird der Kurs und der Standort des Schiffes genau berechnet und auf den Schiffskarten verzeichnet. Nur die vollkommensten, bewährtesten Apparate werden benutzt, wie hoch auch immer ihr Anschaffungswert sein mag: Sicherheit und Zuverlässigkeit — das ist die Parole, die hier herrscht.

Bild 13. Das lange Promenadendeck ist ~~für~~ natürlich für Reisende der Kajüten bestimmt, während sich die Zwischendecker im Vorderteil des Schiffes aufzuhalten haben. Das wohlgeschützte Promenadendeck bietet Hunderten von Personen Platz. Die Frühaufsteher können hier ihren gewohnten Morgenspaziergang in frischer Seeluft machen, nachdem sie in den eleganten Badezimmern erst ein stärkendes Bad genommen haben. Im Laufe des Tages wird hier manches Bewegungsspiel ausgeführt, und noch spät in der Nacht befinden sich hier Passagiere, welche träumerisch dem bewegten Wellenspiel im Lichte des glitzernden Mondscheines folgen.

Bild 14. Die behaglichsten Räume sind die sogenannten Staatskabinen. Dieselben umfassen Wohnzimmer, Schlafzimmer, Badezimmer und sind mit grosser Pracht, aber auch mit grosser Behaglichkeit ausgestattet. Sie sind für je eine Familie bestimmt, aber nicht jeder Reisende kann sich den Luxus einer besonderen Wohnung leisten, da der Preis der Überfahrt in diesen Räumen etwa 8000 Mark kostet. Das ist etwas für die reichen Amerikaner, welche das Geld sozusagen auf der Strasse finden.

Bild 15. Die Mahlzeiten werden in den Speisesälen eingenommen, welche für etwa 300 Personen gleichzeitig Platz bieten. Diese prächtigen Säle erstrecken sich über die ganze Breite des Schiffes und empfangen ihr Licht teils von den Seiten, teils durch künstlerisch ausgestattete Lichtschachte. Tische und Stühle sind natürlich am Fussboden befestigt, da sie sonst bei den heftigen Bewegungen des Schiffes durcheinandergeworfen werden würden. Die Stühle sind drehbar, damit die Reisenden sich nach beendeter Mahlzeit nach allen Seiten wenden können. Die Verpflegung ist ausserordentlich reichhaltig und üppig und hält den Vergleich mit derjenigen der grössten Hotels auf dem Festlande in jeder Beziehung aus. Die Ausstattung der Speisesäle ist nach den Entwürfen erster Künstler ausgeführt und ist auf allen Dampfern verschieden.

Bild 16. Von wunderbarer Pracht sind die Gesellschaftszimmer, deren es mehrere auf jedem Dampfer gibt. Der Fussboden

ist mit weichen Teppichen belegt, die Wände sind mit seidenen Tapeten geschmückt und die Wandflächen enthalten Bilder von Künstlerhand. Sofa und Sessel mit schwellenden Polstern laden zur Ruhe nach der Mahlzeit oder zum Plaudern ein. Die ganze Ausstattung dieser Räume ist eine wahrhaft künstlerische zu nennen.

Bild 17. Für die Herren allein sind die Rauchzimmer bestimmt; denn es ist natürlich verboten, in den anderen prachtvollen Innenräumen des Schiffes zu rauchen. Diese Räume sind ebenfalls mit verschwenderischer Pracht ausgestattet, ohne dass sie dadurch ihre behagliche Gemütlichkeit verloren haben. Für die Damen sind ausserdem Damenzimmer vorhanden, welche unzweifelhaft zu den elegantesten Räumen des Schiffes gehören.

Bild 18. Allmählich tauchen in der Ferne die ersten Spuren der englischen Küste auf. Aber unser Schiff hat sich zunächst nach Cherbourg an der französischen Küste zu wenden, um dort Postsäcke und Passagiere aufzunehmen. Der ganze Hafen von Cherbourg ist künstlich angelegt. Von unseren Vätern, die von Napoleon I. in deutschen Schlachten gefangen genommen wurden, sind die mächtigen langgestreckten Mauern und Dämme gebaut worden, welche das offene Meer abschliessen. Auf der langen Mauer stehen Kanone an Kanone, während je zwei Forts die beiden schmalen Hafeneingänge schützen.

Bild 19. Nach kurzem Aufenthalt wird die Reise nach Southampton fortgesetzt. Das Schiff bleibt indes ziemlich weit vom eigentlichen Hafen entfernt, da das Einlaufen zu viel Zeit erfordert und zu viel Unkosten verursacht. Auf kleinen Dampfern werden Post und Passagiere angebracht, und nach höchstens zweistündigem Aufenthalte wird die Reise fortgesetzt.

Bild 20. Aus der Ferne sehen wir die Seefestung bei Southsea. Dieselbe ist mitten im Wasser erbaut, und ihre Wände sind mit undurchdringlichen Stahlplatten belegt. In den Innenräumen und oben auf der Festung befinden sich Geschütze schwersten Kalibers, welche jedem Feinde ihre donnernden, verderbenbringenden Grüsse entgegensenden würden. Das Ganze sieht aus einiger Entfernung einer riesenhaften Schildkröte nicht unähnlich.

Bild 21. Von der felsigen Küste Südenglands bilden die sogenannten Needles eine der interessantesten Stellen. Zackige Felsen ragen weit in die See hinaus, deren äusserste Spitze mit einem hohen Leuchtturm versehen ist. Treue Wärter bewachen das Licht, welches in jeder Nacht seine leitenden Strahlen auf das Meer hinaussendet, um den Seemann vor zu grosser Annäherung an die gefährliche englische Küste zu warnen. In nebeligen Nächten aber sendet ein kräftiges Nebelhorn seine warnenden Töne hinaus über die brausenden Fluten.

Bild 22. Die letzten Spuren des zurückweichenden Landes sind verschwunden. Höher und gleichmässiger werden die Wogen, welche das Schiff in gleichmässig pendelnde Bewegung versetzen. Etwa 5 bis 6 Tage dauert die eigentliche Ozeanfahrt, während

welcher jedoch die Dampfer mittelst der drahtlosen Telegraphie fast ununterbrochen miteinander in Verbindung stehen. Je mehr man sich der amerikanischen Küste nähert, desto zahlreicher werden die begegnenden oder mitfahrenden Schiffe.

Bild 23. Als erstes Wahrzeichen erscheint mitten im Fahrwasser stehend die gewaltige Freiheitsstatue. Trotzdem sie ein Geschenk Frankreichs an die Vereinigten Staaten sind, wurde sie von dem Deutschen August Bartholdi ausgeführt. Die Statue befindet sich auf der kleinen Bedloe-Insel. Ein gewaltiger Granitsockel von 47 Metern Höhe bildet die Grundlage. Die eigentliche Statue, aus Kupfer und Eisen hergestellt, hat eine Höhe von 46 Metern. Die mit einer Zackenkrone versehene Figur der Freiheit trägt eine mächtige Fackel in einer Höhe von 93 Metern. Ein gewaltiges elektrisches Licht sendet aus dieser Fackel seine mächtigen Strahlen über das Meer, dem Ankömmling entgegen.

Bild 24. Im Innern der Statue führen Treppen bis in den Kopf. In der Figur selbst ist es eine Wendeltreppe. Die gewaltigen Verhältnisse der Riesengestalt erlauben, dass 40 Personen in dem Kopfe allein Platz finden können. Die Aussicht von dieser Höhe aus über das Meer und Newyork mit seinen Nachbarstädten ist unbeschreiblich schön und überraschend.

Bild 25. Je mehr der Dampfer sich der Stadt Newyork nähert, desto mehr treten die Einzelheiten der Stadt selbst hervor. Und endlich liegen sie deutlich vor uns, jene Riesengebäude, wie sie die alte Welt nicht aufzuweisen hat — die „Himmelskratzer“, Gebäude von 20 bis 30 Stockwerken gehören durchaus nicht zu den Seltenheiten, das höchste derselben, das „Park-Row-Buildung“, hat sogar 33 Stockwerke und eine Höhe von etwa 100 Metern. Das Innere dieser Riesenhäuser gleicht demjenigen anderer Häuser auch und ist doch auch wieder ganz anders.

Bild 26. In den prächtigen, meist mit Marmor ausgelegten und mit elektrischen Lampen erleuchteten Vorhallen führen breite Steintreppen hinauf in das erste und zweite Stockwerk, um von dort in Form von eisernen Stiegen weiterzusteigen bis zur höchsten Höhe. Aber diese Treppen werden von keinem der zahlreichen Hausbewohner benutzt, sondern dienen nur als Nottreppen im Falle einer Feuersbrunst. Sonst vermitteln 4, 6, 8 und 10, und in grösseren Gebäuden sogar bis 20 Aufzüge den Verkehr. In 20 Secunden kann man von unten in das im zwanzigsten Stockwerke belegene photographische Atelier oder Klublokal gelangen.

Bild 27. Das Stadthaus, ein normales Gebäude nach europäischen Vorstellungen, sieht inmitten dieser Riesengebäude wie ein Zwerg aus; und es ist sogar von einem parkartigen Garten umgeben. Die Himmelskratzer haben auch Gärten, aber oben auf der Höhe des Daches, die sogenannten Dachgärten, zu denen man auch mittelst der Aufzüge gelangt. Billig ist es natürlich in den

Restaurants dieser „erhabenen“ Gärten nicht; dafür hat man aber auch das Vergnügen, etwa 100 m hoch in einem Konzertlokal zu sitzen.

Bild 28. Vielfach sind in diesen Himmelskratzern nur Geschäftslokale, Bureaus und kaufmännische Kontore, 800 bis 1000 an der Zahl, in welche 5 bis 6000 Personen beschäftigt sind, also die Bevölkerung einer kleinen Stadt. Von jedem Korridor der zahllosen Stockwerke kann man durch Abfallrohre Briefe und Postsachen direkt nach unten in die gewaltigen Briefkasten hinabsausen lassen. Und ebenso sind weitere Abfallrohre vorhanden, durch welche Abfälle jeglicher Art in dicht geschlossene Aufbewahrungsräume befördert, die in den untersten Räumen angebracht sind und von Zeit zu Zeit entlehrt werden. Das Bild zeigt die Hanover-National-Bank.

Bild 29. Der Hauptteil von Newyork liegt auf der Manhattan-Insel, während die anderen Teile auf dem Festlande liegen. Die ältere Stadt ist noch unregelmässig gebaut, während die Strassen der neueren Stadt sich rechtwinkelig schneiden. Die ältere Stadt wird durch den Broadway in zwei Längshälften geteilt. Diese ist ungefähr 9 Kilometer lang, um sich dann als Parkstrasse noch fernere 9 Kilometer hinzuziehen. Hierdurch allein bekommt man schon eine Vorstellung von der Ausdehnung Newyorks. Der Broadway ist für Newyork, was die Friedrichstrasse für Berlin: die Hauptverkehrsader, wo sich die grossartigsten Geschäftslokale, die feinsten Restaurants und Klublokale, das nobelste Publikum befinden. Und das Hasten und Treiben des Strassenpublikums ist für den Neuling völlig betäubend.

Bild 30. Wir gelangen zum Central-Park, welcher $2^1/_2$ engl. Meilen lang und $^1/_2$ engl. Meile breit ist. Der prächtige Park ist 1853 nach Plänen von Ohmstedt, einem Deutschen, und von Vaux, einem Franzosen, mit einem Kostenaufwande von 60 Millionen Mark angelegt worden. Wo früher nur Fels und Sumpf sich befand, sieht man jetzt schattige Baumgruppen und grüne Rasenflächen, durchschnitten von sauberen Reit-, Fahr- und Fusswegen. Um den Strassenverkehr nicht zu hemmen, sind mehrere Überführungen angelegt worden.

Ausser einer gewaltigen Marmorterrasse, von der aus sich der Park überschauen lässt, findet man hier auch die sogenannte Nadel der Cleopatra, einen Obelisken, den die alten Ägypter vor tausenden von Jahren zu Ehren des Sonnengottes in Heliopolis aufgestellt hatten. Dieselbe ist im Jahre 1877 vom Ismail Pascha, dem Beherrscher Agyptens, der Stadt Newyork geschenkt worden.

Bild 31. Eine merkwürdige und wichtige Verkehrsstrasse ist die Bowery. Die Häuser sind nicht so hoch, wie sonst. Aber das Strassenleben ist ein unglaublich lebhaftes. Das Bild ist übrigens morgens in aller Frühe aufgenommen, bevor der eigentliche Verkehr beginnt. Später aber drängen sich Fuhrwerk an Fuhrwerk,

schwere Lastwagen, Karren, Automobile, Einspänner, Handwagen — alles schiebt sich scheinbar in wirrem Durcheinander vorwärts. Und auf den Trottoirs eilen und rennen die Menschen wie sinnlos: Weisse und Neger, Mulatten und Mestizen, Deutsche und Irländer, Böhmen, Ungarn, Italiener, Heiden, Christen und Juden, Arbeiter und Verkäufer, hellblonde und tiefschwarze Menschen. Alle wollen „Geschäfte" machen, ihren Lebensunterhalt verdienen. Und über ihren Köpfen toben in Zwischenräumen vom kaum einer Minute unmittelbar an den Fenstern vorüber die „Hochbahn".

Bild 32. Auf ungeheuren massiven eisernen Gestellen erhebt sich die Newyorker Hochbahn, welche alljährlich über 200 Millionen Passagiere befördert. Im allgemeinen reicht das eiserne Gerüst bis zur Höhe des ersten Stockwerkes, an einzelnen Stellen aber auch bis zu 20 Metern Höhe. Alle halbe englische Meile führt eine Treppe nach oben. Jede durchfahrene Strecke kostet 5 Cents, gleich 20 Pfennig. Die Züge folgen sich in Zwischenräumen von kaum einer Minute. Der Aufenthalt dauert auf den Stationen höchstens 15 Sekunden: Öffnen der Türen, Aussteigen, Einsteigen — fertig. Das Publikum hilft sich eben ohne ein zahlreiches Beamtenheer selbst.

Bild 33. Über den East-River führt die Brooklyn-Brücke, welche Newyork mit Brooklyn verbindet. Dieses Bauwerk, welches die grösste Hängebrücke der Welt ist, ist in den Jahren 1870 bis 1883 von dem deutschen Ingenieur Röbling erbaut worden und hat ungefähr 70 Millionen Mark gekostet. Die ganze Länge mit den Anfahrten beträgt 1825 Meter, ihre Breite 26 Meter, während ihre Höhe 41 Meter über der Wasseroberfläche bei hoher Flut reicht. Die Aussicht von dem höchsten Punkte der Brücke über das Häusermeer von Newyork, Brooklyn und Hoboken ist überwältigend. In nebelhafter Ferne verschwinden die Häusermassen, während unter der Brücke die grössten Schiffe mit den höchsten Masten hindurchfahren.

Bild 34. Die beiden Pfeiler erheben sich 82 Meter über Fluthöhe. Der Fuss des Pfeilers auf der Brooklyner Seite ist 13,5 Meter tief in den Grund des Flusses hinabgesenkt, während der Pfeiler auf der Newyorker Seite eine Tiefe von 24 Metern erreicht. Dabei ist zu erwägen, dass der Grund des Flusses aus härtestem Felsgestein besteht und dass die gewaltigen Löcher mit Dynamit haben hineingesprengt werden müssen. Die Spannung zwischen den gigantischen Pfeilern beträgt 487 Meter.

Bild 35. Der eigentliche Körper der Brücke ist aus Stahl und Eisen erbaut und wird von vier sechzehnzölligen Stahlseilen getragen. Es ist Raum für einen erhöhten Fussweg in der Mitte vorhanden, daneben laufen zwei Fahrstrassen für den Wagenverkehr sowie zwei Bahnen für Eisenbahngeleise und elektrische Bahnen. Alljährlich überschreiten etwa 50 Millionen Personen die Brücke, von denen allerdings nur ungefähr ein Zehntel zu Fuss gehen. Mit Recht darf die Brooklyn-Brücke als ein Wunderwerk moderner Baukunst betrachtet werden.

Bild 36. Die eigentliche Hauptstadt der Vereinigten Staaten ist Washington. Denn hier befindet sich der Sitz des Präsidenten und das Sitzungsgebäude des Kongresses, das Kapitol. Das Hauptgebäude, welches 1827 vollendet wurde, hat eine Länge von 229 Metern und besteht aus weissem Sandstein. Daran schliessen sich zwei Seitenflügel aus weissem Marmor. Vor dem ganzen Gebäude zieht sich eine Terrasse von 270 Metern Länge hin, zu welcher zwei mächtige Freitreppen emporführen. Das in klassischem Stil mit korinthischen Details ausgestattete Bauwerk wird von einer gewaltigen und säulengetragenen Kuppel überragt, welche von einer 6 Meter hohen Freiheitsstatue überragt wird. Das stattliche Gebäude, ~~auch das weisse Haus genannt,~~ wird von einem herrlich gepflegten 20 Hektar grossen Park umgeben.

Bild 37. Im Kapitol befindet sich auch der grosse Sitzungssaal für die Mitglieder des Kongresses; die grossen Galerien desselben allein gewähren 2500 Zuhörern Platz. In dem prächtigen weissen Saale, welcher ausserordentlich prächtig aus weissem Marmor hergestellt ist, finden die feierlichen Empfänge durch den Präsidenten der Vereinigten Staaten statt. Und hier kann auch jeder Amerikaner an bestimmten Tagen seinem Staatsoberhaupte die Hand geben — eine Sitte, welche den Präsidenten ausserordentlich populär macht.

Bild 38. Die Vereinigten Staaten sind ihrer ganzen Ausdehnung nach von Osten nach Westen von Bahnen durchzogen, auf denen die Reisenden in etwa 5 Tagen von Newyork nach San Franzisco bringen. Es gibt nur eine Wagenklasse, aber die verschiedenen Züge haben verschiedene Preise, so dass sich dadurch von selbst eine gewisse Trennung der verschiedenen Bevölkerungsklassen ergibt. Die prächtigsten Züge sind die Pullmanzüge. Die Wagen sind mit dem grössten Luxus ausgestattet und da der Aufenthalt auf den Stationen während der langen Reise nur kurz ist, so ist der ganze Zug hotelmässig ausgestattet. Es gibt Speise-, Schlaf- und Rauchwagen, Aussichts- und Unterhaltungswagen; man kann unterwegs sein Bad nehmen, und ein Barbier ist vorhanden, der für die Verschönerung des männlichen Antlitzes sorgt. Bahnwärter gibt es nicht; jeder muss eben selbst aufpassen, dass er an den Bahnübergängen nicht von dem vorüberrasenden Zuge zerschmettert wird.

Bild 39. In den Bahnanlagen allein steckt ein Kapital von über 15 Milliarden Mark. Auf den endlosen Ebenen, über welche im Winter Schneestürme mit ungeheurer Gewalt dahinbrausen, sind meilenlange Holztunnel erbaut, welche meterhoch mit Schnee bedeckt und den Zügen eine Durchfahrt durch den Schnee hindurch gewähren. Die gewaltigen Lokomotiven sind mit Schneepflügen versehen, welche geringere Schneemengen bei Seite schieben. Aber trotz dieser Vorsichtsmassregeln bleiben die Züge noch oft genug tagelang im Schnee stecken.

Bild 40. Die eigentlichen Speisewagen sind mit der grössten Eleganz ausgestattet. Die Wände und gewölbten Decken bestehen aus naturbraunem, schön gemasertem Holze, die Sitzplätze sind mit schön geadertem Sammet bedeckt, die Oberlichter sind aus farbigen Gläsern harmonisch zusammengesetzt. Die Seitenfenster können durch schwere seidene Vorhänge verdeckt werden, um das scharfe Sonnenlicht abzuhalten. Die Tische werden mit dem feinsten Leinenzeug und dem elegantesten Geschirr gedeckt und die aufgetragenen Speisen würden an Reichhaltigkeit und Güte jedem Hotel die grösste Ehre machen.

Bild 41. Der Zug durcheilt mit gleichmässiger Geschwindigkeit die gewaltigen Ebenen des Ostens. Die grossen Städte an der Küste des atlantischen Ozeans sind längst hinter uns zurückgeblieben, und stundenlang erblickt das Auge des Reisenden keine einzige menschliche Wohnung. Die Vereinigten Staaten haben eben noch unendlich viel Raum für Landleute, und nur in der Nähe der grossen Städte ist die Landbevölkerung etwas dichter. Sonst aber, und besonders nach Westen hin, erscheint das Land fast wie unbewohnt. Stellenweise werden die Ebenen von einzelnen Gebirgszügen durchschnitten. Der Zug fährt auf ziemlich primitiven Brücken über grössere und kleinere Flüsse, um schliesslich an seinem nächsten Ziele in Chicago anzukommen. Die Hauptstrassen Chicagos sind ähnlich wie diejenigen Newyorks. Dieselbe Bauart der Häuser, dasselbe Leben und Treiben auf den Strassen.

Bild 42. Auch Chicago ist mit einer Hochbahn versehen, welche den geradezu beängstigenden Verkehr in der Stadt zu bewältigen hat. Nachdem die Stadt vor etwa 20 Jahren durch eine furchtbare Feuersbrunst zerstört war, ist sie ganz neu wieder aufgebaut worden und hat alsdann einen riesenhaften Aufschwung genommen. Da die Grungsätze, nach denen die amerikanischen Städte erbaut sind, nur auf dem Standpunkte des Praktischen, Nützlichen beruhen, so sind die grösseren amerikanischen Städte sich so ähnlich wie ein Ei dem andern. Wer eine Grossstadt gesehen hat, kennt sie so ziemlich alle.

Bild 43. Chicago ist die Stadt der grossen Schlächtereien. Zu Tausenden werden an jedem Tage Ochsen und Schweine geschlachtet, um in möglichst kurzer Zeit in brauchbare Fleischware umgewandelt zu werden. Aus allen Teilen der Vereinigten Staaten kommen endlos lange Züge mit Vieh, welches zunächst in endlos langen Ställen eine vorläufige Unterkunft findet. Um von der Menge der verarbeiteten Tiere eine Vorstellung zu geben, mögen folgende Zahlen hier Platz finden. Im Juli 1906 wurden geschlachtet:

263 096	Rinder,
34 934	Kälber,
584 914	Schweine,
334 623	Schafe,
8 348	Pferde.

Bild 44. Jeden Morgen werden nun so viele Tiere in die Schlachthäuser gebracht, wie an einem Tage verarbeitet werden können, die Arbeitsteilung ist hier bis aufs äusserste getrieben, und nur so ist es möglich, dass nach etwa drei Stunden das Schlachttier in Schinken, Wurst, Büchsenfleisch usw. umgewandelt ist. Dabei ist natürlich nicht zu vergessen, dass die Menschenarbeit soweit wie möglich ausgeschaltet und durch Maschinenarbeit ersetzt ist.

Bild 45. Fern von den Städten finden sich in den sogenannten Reservationen die letzten Ureinwohner des Landes, die Indianer. Sie erhalten eine Art Pension vom „Grossen Vater in Washington", wie sie den Präsidenten zu bezeichnen pflegen. Trotzdem leben sie ärmlich und kümmerlich dahin, mühselig ihr Stückchen Land bebauend, ganz nach der Art unserer allerkleinsten Bauern. Häufig wohnen sie in erd- oder fellbedeckten Hütten. Man möchte sie am besten mit umherstreifenden Zigeunerhorden vergleichen. Der deutsche Knabe, welcher mit Begeisterung seine Indianergeschichten liest, würde sich höchlichst wundern, was für eine Gesellschaft die Indianer unserer Tage in Wirklichkeit sind.

Bild 46. In einzelnen Reservationen sind die Indianer noch beritten. Es gibt sogar Indianerschulen, in denen die Begabteren gute Fortschritte machen. Denn es ist begreiflich, dass sich auch denkende, strebende Köpfe unter ihnen finden, welche sich bemühen, die Überreste ihrer untergehenden Stammesgenossen zu erhalten und zu heben. Aber es ist mit Sicherheit vorauszusehen, dass in wenigen Jahrhunderten die Indianer nur noch eine sagenhafte Gestalt der Geschichte sein werden. Denn von der europäischen Kultur haben sie das verhängnisvollste Geschenk erhalten, welches sie mit Sicherheit zu Grunde richten wird: Den Branntwein.

Bild 47. Je weiter wir nach Westen vorschreiten, desto unebener wird das Gelände. Die Berge werden höher und höher und in mächtigen Schlangenwindungen über hohe, geländerlose Brücken hinüber sucht der Zug das von Norden nach Süden streichende Gebirge, das Felsengebirge und die Sierra Nevada, zu überschreiten. Die Sierra Nevada ist nur ein Teil des Felsengebirges; es ist in seinen Einzelheiten erst wenig erforscht und zeichnet sich beim ersten Anblick durch seine eigentümliche Farbenpracht aus. Die Felsen scheinen mit kräftigem Rot, Blau, Gelb und Violett wie übergossen. Dazu kommen die merkwürdigen, phantastischen Formen der einzelnen Berge. Bald sind es wild aufeinander getürmte riesige Felsblöcke.

Bild 48. Bald sind es einzelne Felsen, von denen durch allmähliches Verwittern nur der eigentliche Kern übrig geblieben ist. Ganz auffallend ist der „Hoffmann-Turm", welcher, aus weiter Ferne gesehen, fast die Form eines Menschen hat.

Bild 49. Der Glanzpunkt des gesamten Felsengebirges, welcher durch die Farbenpracht seiner Gesteine alle europäischen Gebirge übertrifft, ist das Yosemite-Tal (sprich josémmiti). Das

Tal ist reichlich einen Kilometer breit und über zehn Kilometer lang; seine Felswände sind 1000 bis 1300 Meter hoch. Granitkolosse in den merkwürdigsten Gestalten erheben sich am Eingange des Tales bis zu einer Höhe von 1100 Metern. Bald sind die Felsmassen zusammenhängend, bald stehen die wunderbarsten Felsenbildungen ganz vereinzelt da, als ob sie an Ort und Stelle von einem Künstler ausgemeisselt worden wären.

Bild 50. In dem weltabgeschiedenen Tal, welches jedoch von vielen Reisenden besucht wird, brausen zahllose Wasserfälle an den Bergwänden in einer Höhe von 600 bis 850 Metern herunter. Das herabstürzende Wasser vereinigt sich schliesslich in dem Haupttale und rauscht als mächtiger Giessbach weiter, das Gestein langsam aber mit unfehlbarer Sicherheit auswaschend. Auffallend ist, dass der Baumbestand im Felsengebirge meist nicht in geschlossenen Wäldern auftritt, sondern dass die Bäume sich mehr vereinzelt halten. Dadurch sieht die Bergwand aus der Ferne wie mit grünen Flecken betupft aus.

Bild 51. Die merkwürdigste Stelle in dem Yosemite-Tal ist der „Spiegelsee". Von dunkeln hochragenden Tannen umgeben, liegt die Oberfläche dieses Sees spiegelglatt vor den Augen des Beschauers. Das Wasser ist so rein und klar, dass sich die Uferlandschaft wie in dem besten Quecksilberspiegel wiederspiegelt. Man könnte die Landschaft und das Spiegelbild ebensogut umkehren und man würde keinen Unterschied bemerken.

Bild 52. Uralte Bäume von ungeheurer Höhe finden sich in grosser Zahl. Man kann sich eine annähernde Vorstellung von dem Umfange dieser Urwaldriesen machen, wenn man den unteren Teil des Stammes mit den danebenstehenden Personen vergleicht. Zu einer Höhe von über hundert Meter erheben sich diese Riesen des Waldes. Das ganze Tal ist dem Staate Californien geschenkt worden und gleicht in mancher Beziehung dem Yellowstone-Park. Gleich diesem darf er nie bebaut werden, sondern soll in seiner ganzen ursprünglichen Schönheit und Wildheit für spätere Geschlechter erhalten bleiben.

Bild 53. Um auch für spätere Jahrhunderte ein Stück ursprünglicher amerikanischer Wildnis, welches ausserdem eine Fülle von Naturwundern enthält, zu erhalten, hat man ein Gebiet von etwa 5500 englischen Quadratmeilen — grösser als ganz Belgien — als einen unverletzlichen Nationalpark erklärt. Der Yellowstone-Park enthält wilde Bergschluchten, Schneeberge, phantastische Täler. Das grösste Tal ist ein ungeheure Schlucht von 24 engl. Meilen Länge, einer Breite von 300 bis 1400 Metern und einer Tiefe von 150 bis 360 Metern. Hunderte von Wasserfällen stürzen in dieses Riesental hinab, deren höchster eine Höhe von 95 Metern hat. An wilden Tieren halten sich hier noch Bären, Wölfe, Büffel und zahlreiche Herden Hochwild auf. Ausserdem ist das Gebiet reich an heissen Quellen, deren Zahl sich auf 5000 bis 6000 beläuft.

Einzelne von ihnen dampfen ununterbrochen und lassen in ganz bestimmten Zeiträumen, die nach Minuten oder Stunden zählen, bis zu 50 Meter hohe Säulen siedenden Wassers in die Luft springen.

Bild 54. Ganz eigentümlich sind die stufenförmigen Sinter- und Kalkterrassen. Diese Terrassen sind teils weiss wie Schnee, teils so buntfarbig, dass man dieselben für angestrichen halten könnte. Der Boden ist so heiss, dass man kaum eine halbe Minute auf derselben Stelle stehen bleiben kann. Ausserdem entsteigen den zahlreichen Ritzen und Spalten dicke Wolken heisser Dämpfe von Schwefel und Wasser. Und von Zeit zu Zeit erhebt sich hier und da eine Säule zischenden heissen Wassers. Das Ganze bietet Szenen, wie man sie höchstens auf den Sinterterrassen von Island oder Neuseeland wiederfinden kann.

Bild 55. Der Eisenbahnzug bringt uns aus dieser interessanten Wildnis nach dem Süden nach dem Mormonenstaate Utah. Die lange Reise endigt mit der Fahrt über den Salzsee, welcher infolge seiner geringen Tiefe mittelst einer Hochbrücke überschritten werden kann. Wir befinden uns in der Stadt der Mormonen, jener eigentümlichen Sekte, welche der Vielweiberei huldigt. So wunderlich die Heiligen des grossen Salzsees in ihren religiösen Anschauungen auch sein mögen, sie haben es mit Fleiss und Ausdauer fertig gebracht, aus einer wilden Einöde ein Paradies zu schaffen. Die Stadt selbst macht den Eindruck einer reizenden Gartenstadt, und die nähere und fernere Umgebung ist durch eine äusserst sinnreiche Berieselung in ein prachtvoll bebautes Fruchtland umgewandelt worden. Alle müssen arbeiten im Mormonenlande, und wirkliche Armut scheint in der Tat nicht vorhanden zu sein.

Bild 56. Überragt wird die freundliche Stadt von einem seltsamen Gebäude, welches fast die Form einer riesenhaften Käseglocke hat. Es ist das Tabernakel, das Heiligtum der Mormonen, in welchem alle grösseren religiösen Feste der Mormonensekte stattfinden. Das wunderliche Bauwerk ist so gross, dass es gegen 6000 Personen Platz bietet.

Bild 57. Wenden wir uns noch den gewaltigen Niagara-Fällen zu, welche wegen ihrer Grossartigkeit mindestens von einer Million Reisenden jährlich besucht werden. Die fünf grossen amerikanischen Seen, der Ober-See, der Michigan-See, an welchem Chicago liegt, der Huron-See, der Erie-See und der Ontario-See liegen stufenförmig übereinander und bilden die bedeutende Wasserstrasse, welche unter Zuhilfenahme von künstlichen Kanälen das gewaltige Chicago auf dem Wasserwege mit dem Atlantischen Ozean verbindet. Die Niagarafälle selbst, welche zwischen dem Erie- und Ontario-See liegen, werden durch den Welland-Kanal umgangen. Der Fluss hat auf 36 Meilen etwa 100 Meter Gefälle. Zuletzt stürzt er sich in zwei Fällen, die durch die Goat-Insel von einander getrennt, über eine fast 50 Meter hohe Felswand in die

Tiefe. Der breite Fall links ist auf der amerikanischen Seite und hat eine Breite von etwa 320 Metern; aber an der kanadischen Seite hat der kurvenförmige Fall eine Breite von 915 Metern.

Bild 58. Mit donnerndem Getöse stürzen die Gewässer in die Tiefe. Beide Fälle lassen in jeder Minute zusammen etwa 425 000 Kubikmeter = 15 Millionen Kubikfuss Wasser hinabstürzen, welche eine ganz unglaubliche Arbeitskraft darstellen. Selbstverständlich haben die praktischen Amerikaner diese Kraft ausgenutzt und lassen eine Menge Maschinen dadurch treiben. Allerdings hat sich in der neueren Zeit eine heftige Opposition gegen diese industrielle Verunstaltung der prächtigen Wasserfälle erhoben.

Bild 59. Oberhalb der Fälle befindet sich eine kühngeschwungene Brücke in starker Eisenkonstruktion. Nachdem das Wasser donnernd und dampfend in die Tiefe gestürzt ist, verengert sich der Fluss immer mehr, dessen Breite rasch von 380 Metern auf 240 Meter abnimmt. Über wilde Felsblöcke hinweg drängt sich der tobende Wasserschwall brausend und zischend, von weissem Schaum bedeckt, wie in einem brodelnden Kessel dem Ontario-See zu. Schliesslich beträgt beim sogenannten „Wirbel“ die Flussbreite nur noch 76 Meter. Dann erweitert sich der Fluss wieder, aber noch für die nächsten 7 Meilen setzen sich die Stromschnellen fort, wenn auch nicht in solcher Grossartigkeit wie oberhalb des „Wirbels“.

Bild 60. Im Winter ist alles zu Eis erstarrt. Wo wenige Wochen vorher das Wasser donnernd in die Tiefe tobte, hängen jetzt gigantische Eiszapfen. Und statt des wirbelnden Wassers liegen kristallklare Eisblöcke riesenhafter Grösse übereinander getürmt. Erst die zunehmende Wärme des nächsten Frühlings wird die ruhenden Massen wieder in Fluss bringen.

Schluss. Wir sind am Ziel unserer Reise und wir haben vieles gesehen und gehört. Alles zu sehen, wäre einfach unmöglich, auch wenn wir die zehn- und zwanzigfache Zeit anwenden würden. Was wir aber erfahren haben, zeigt uns, dass die Amerikaner ein Volk sind, welches mit Riesenschritten auf der Bahn der Kulturentwicklung vorwärts schreitet. Allerdings ist diese Kultur im wesentlichen auf das rein Praktische gerichtet und hat für den Bewohner Europas, der in altgewohnter Weise seine Lebensentwicklung vollzogen hat, fast etwas Unheimliches. Denn eine Seite der Geistesentwicklung hat beim Amerikaner keine Gnade gefunden: Das ist die Entwicklung des Gemütes. Der Amerikaner kennt nur die praktische Seite, welche er allerdings zu solcher Vollkommenheit bringt, dass dadurch mit Recht die höchste Bewunderung der Bewohner der Alten Welt hervorgerufen wird.