

XXII. Kapitel.

Die Residenzstadt Haag. Ueber Delft nach Rotterdam. Wissenswertes über eine Radtour im britischen Inselreiche. Antwerpen.

Leise rauschte ein sanfter Herbstwind durch das dichte Laubdach der breiten, parkartigen Allee, die von Scheveningen nach Haag führt, als ich langsam meinem Ziele, der holländischen Residenz, zustrebte. Muntere Weisen aus frohem Kindermunde erschollen allenthalben, hoch oben in den Lüften ertönte das herzerfreuende Jubellied der Lerche und in den Wipfeln hochstämmiger Linden erklang das frohe Gezwitscher ihrer gefiederten Bewohner. Hier atmet alles Lust und Fröhlichkeit. Aus dem Getriebe der Grossstadt ist Jung und Alt hierher geeilt, um fern von jeglichen Bildern menschlichen Elends die rosigen Lichtseiten des Lebens in vollem Glanze geniessen zu können. Die Jugend giebt sich der Schönheit der flüchtigen Stunde in ungetrübter Freude hin, und von Herzen muss man ihr recht geben, wenn man an F. W. Weber's treffende Worte denkt:

Ihr Knaben und Mädchen, nun kränzt das Haupt,
Zum Tanz um die Linde gesellt!
Was heute prangt, ist morgen entlaubt,
Und es schneit und stürmt, bevor ihr es glaubt,
In die sonnige wonnige Welt.

Fast eine Stunde hatte ich gebraucht, um die kurze Strecke von Scheveningen nach Haag zurück-

zulegen, denn überall waren meine Schritte durch neue fesselnde Bilder gehemmt worden.

Haag, holländisch „den Haag“ oder s'Gravenhage d. h. „des Grafen Gehege“, war früher, wie der Name verrät, nur ein Jagdsitz der Grafen von Holland. Im XIII. Jahrhundert wurde die Stadt ständige Residenz der holländischen Machthaber, und dieser Charakter verblieb ihr, bis sie durch die Eifersucht Amsterdams und anderer stimmberechtigter Städte von der Staatenversammlung ausgeschlossen wurde und dadurch zum „grössten Dorfe“ in Europa avancierte. Erst König Louis Bonaparte gab ihr die Rechte einer Stadt zu Anfang dieses Jahrhunderts zurück. Heute hat Haag 186000 Einwohner und ist mit seinen saubern, breiten Strassen eine der behaglichsten und schönsten Städte Hollands.

Besondern Reiz gewährt die Umgebung des Vijver, eines von Schwänen belebten Teiches, der von schattigen Alleen und hübschen Anlagen umgeben ist. An der südöstlichen Seite des Vijver liegt der Binnenhof, ein vom Grafen Wilhelm II. 1250 angelegter Palast, welcher später erweitert wurde und heute der staatlichen und städtischen Verwaltung dient. Das auf Befehl des Prinzen Moritz von Nassau erbaute Mauritshuis, zu welchem man durch das nördliche Thor des Binnenhofs gelangt, enthält eine bedeutende Gemälde-Gallerie, „Kabinet van schilderijen“, in welcher Rembrandt, Rubens, Potter, Jan Steen, ter Borch, van Ostade, van de Velde, Vermeer und andere durch hervorragende Meisterwerke vertreten sind.

Sehenswert sind in Haag ferner das Stadthaus, die Groote Kerk, das städtische Museum, und die königliche Bibliothek. Der königliche Palast, zu dem der Zutritt nur in Abwesenheit der königlichen

Familie gestattet ist, liegt in der Noordeinde; er bietet äusserlich nicht viel Bemerkenswerthes. Vor demselben steht ein Reiterstandbild des Prinzen Wilhelm I. von Oranien. Andere schöne Denkmäler sind dasjenige desselben Prinzen auf dem Plein, das des Königs Wilhelm II. und besonders das Nationaldenkmal im Willemspark. Letzteres wurde 1869 zum Andenken an die Wiederherstellung der niederländischen Unabhängigkeit nach der Niederwerfung Napoléons I. im Jahre 1813 errichtet. Auf der Spitze des Denkmals steht eine bronzene Batavia, die in der Linken die Fahne und in der Rechten ein Bündel Pfeile hält. Zu ihren Füßen liegt der niederländische Löwe. Die Standbilder des Prinzen Wilhelm Friedrich und diejenigen der Hauptvorkämpfer der niederländischen Freiheitsbestrebung schmücken das Denkmal.

Am nächsten Tage wandte ich der Stadt den Rücken und setzte die Reise bei gutem Wetter fort. Nach kaum einstündiger Fahrt langte ich in Delft an. Meine Maschine bedurfte dringend einer gründlichen Reinigung, da Sand und Staub in die kugelsichern Staublager, pardon — staubsichern Kugellager nach und nach eingedrungen waren. Auch hatte das salzige Seewasser, wie ich jetzt bemerkte, seinen zersetzenden Einfluss auf die Nickelteile des Rades ausgeübt, und ich beschloss, diesen Missständen sobald sich Gelegenheit bieten würde, abzuhefen.

Delft ist eine sehr alte, von vielen Kanälen durchzogene Stadt mit 32000 Einwohnern, die 1536 durch Feuer und 1654 durch eine Pulverexplosion fast gänzlich zerstört worden war. Die gotische Oude Kerk hat einen „schiefen Turm“. Das Innere enthält mehrere Grabmäler und eine geschnitzte Kanzel aus dem XVI. Jahrhundert. Gegenüber der Oude Kerk liegt der Prinsenhof, der in der Landesgeschichte zu

trauriger Berühmtheit gelangt ist. Am 10. Juli 1584 wurde hier Prinz Wilhelm der Schweigsame, ermordet; heute noch sind im Flur dieses Gebäudes an der Wand Kugelspuren zu sehen, die von dem Attentate herrühren sollen. Die Nieuwe Kerk enthält das prachtvolle Grabmal Wilhelms des Schweigsamen sowie diejenigen aller Fürsten aus dem Hause Oranien-Nassau. Dem berühmten Gelehrten Hugo Grotius, der auch in dieser Kirche begraben liegt, ist auf dem Markte ein Erzstandbild errichtet worden.

Nicht lange hielt es mich in Delft, bald sass ich wieder im Sattel und befand mich auf der Strasse nach Rotterdam, die 14 km lang ist und an einem breiten Kanale hinführt. In Rotterdam angelangt, setzte ich nach dem Mittagessen zuerst meine Maschine instand und trat alsdann eine Orientirungsreise durch die Stadt an.

Rotterdam hat 277000 Einwohner und liegt 25 km vom Meere entfernt, auf beiden Seiten der Maas, die hier eine ganz gewaltige Breite hat und von Ebbe und Flut so sehr beeinflusst wird, dass der Wasserstandsunterschied 1—2½ m beträgt. Rotterdam ist die bedeutendste Handelsstadt Hollands, fast die Hälfte der gesamten niederländischen Aus- und Einfuhr geht durch ihre Häfen.

Gegenüber dem Hauptbahnhofe, der Beurs-Station, die hoch über dem Niveau der Stadt gelegen ist, steht die Börse, und in der Nähe dieser liegt das grosse, düster aussehende Postgebäude. Das Boymans-Museum kann sich in keiner Hinsicht mit den Schwesterinstituten in Haag und Amsterdam messen, indes ist der Besuch immerhin lohnend. Die Groote Kerk, ein gotischer Ziegelbau aus dem XV. Jahrhundert, enthält einige schöne Grabdenkmäler. Auf dem grossen Markte steht ein Bronze-Standbild des berühmten

holländischen Gelehrten Erasmus Roterodamus, der 1467 zu Basel geboren wurde. Das Denkmal stammt aus dem Jahre 1622. Der Gelehrte schaut in ein Buch, welches er aufgeschlagen in der Hand trägt; der Volksmund sagt, Erasmus wende jedesmal, wenn die Mitternachtstunde schlage, ein Blatt in diesem Buche um.

Ein Spaziergang durch die Hauptverkehrsadern der Stadt ist recht interessant, desgleichen der Besuch des schönen Parks. Sehr lohnend ist eine Wanderung unter den Boompjes an der Maas, wo die grossen Personendampfer anlegen, ferner eine solche über die schöne Brücke, die den Strom und den Koningshafen überschreitet, auf das jenseitige Ufer der Maas, an dem sich die grossartigen Hafenanlagen ausdehnen. Hier liegen grosse und kleine Fahrzeuge aus aller Herren Länder; die mannigfaltigsten Waren werden mittels mächtiger Dampfkrahnen eingeladen und ausgeladen, verschiedene Sprachen schwirren durcheinander und allenthalben herrscht geschäftiges Leben und emsiges Treiben. Für fünf Cents fuhr ich mit einem kleinen Dampfer vom Hafen über die Maas zurück zu dem Boompjes und kehrte in einem deutschen Gasthofe ein. Bei einem Krüge trefflichen Franziskanerbiers, welches dort verzapft wird, unterhielt ich mich mit einigen Deutschen, es giebt deren 16000 in Rotterdam, aufs' beste.

Von Rotterdam machte ich einen Abstecher nach London, durchstreifte Süd-England und fuhr dann über Dover, Calais, Lille, Courtrai, Ostende, Blankenberghe, Brügge und Brüssel nach Antwerpen. Um aber das vorliegende Werkchen nicht allzusehr auszudehnen, habe ich nur die dem Titel entsprechenden Strecken zwischen der Nordsee und dem Mittelländischen Meere ausführlich behandelt und werde mich an dieser

Stelle nur auf die Einschaltung einiger wichtiger Notizen über diesen Abstecher beschränken. Für den Radfahrer, der nach England hinüber will, dürften diese wenigen Worte immerhin ein Fingerzeig sein.

Der Eilzug brachte mich abends innerhalb 35 Minuten von Rotterdam nach Hoek van Holland, einem kleinen Orte unweit der Mündung der Maas in das Meer. Dort bestieg ich nachts 12 Uhr den für England bestimmten Schnelldampfer und kam nach sehr stürmischer Überfahrt morgens 8 Uhr in Harwich, an der britischen Küste an. Der Fahrpreis beträgt für die zweite Klasse 11 Shilling und die Transportkosten des Rades belaufen sich auf 4 Shilling. Der ausländische Radler braucht in England keine Plombe für das Rad und mithin hat er auch keinen Zoll zu hinterlegen.

Von Harwich fuhr ich über Colchester, Chelmsford nach London, d. h. die letzten Kilometer von Romford bis zur City legte ich mit der Eisenbahn zurück, da ich die Riesenstadt nicht näher kannte und ich mich auf dem Rade bei dem ans Fabelhafte grenzenden Verkehr doch nicht zurecht gefunden hätte. Die Versendung der Räder geschieht in England auf gleiche Weise wie zur Zeit in Deutschland, ist allerdings etwas teurer.

In London kann man das Rad sehr gut gebrauchen, wenn man Lokalkenntnisse hat und die stark belebten Strassen so viel als möglich meidet. Ich sah allerdings auch zahlreiche Radfahrer, die sich in den Hauptverkehrsadern, sogar an dem belebtesten Punkte der Millionenstadt, zwischen der Bank of England, dem Mansion-House und der Royal-Exchange mit einer Meisterschaft durch die Fuhrwerke schlängelten, die meine Bewunderung erregte.

Mit einer „Polizeinummer“ sind die Londoner Räder aber trotz dieses Verkehrs bis heute noch nicht bedacht worden.

Besonders zweckmässig ist die Benutzung des Rades zu Ausflügen in die ganze Eisenbahnstunden weit entfernten Vororte, zu Spazierfahrten durch die äusseren Strassenzüge und die grossartigen Parks. Von London fuhr ich nach mehrtägigem Aufenthalte von meinem Hotel am Holborn-Viaduct in der City zu Rade über die Themse nach der Vorstadt Greenwich und „unter dem über die Kuppel der dortigen Sternwarte laufenden O-Meridian durch“ nach Canterbury. Mehrere Kreuz- und Querzüge schlossen sich dieser Tour an, und dann gings nach Dover hinunter ans Meer.

Die Landstrassen sind in Süd-England sehr breit und durchweg gut gepflegt, dagegen entbehren sie fast alle des schattenspendenden Baumschmuckes. Das Gelände ist, soweit ich England kennen gelernt habe, überall sehr wellig. Im Norden und im Süden von London hatte ich Steigungen zu bewältigen, die mir recht unangenehm wurden, zumal die Gegend für das Auge absolut nichts Fesselndes bietet. Unabsehbare Getreidefelder wechseln allenthalben mit ausgedehnten Wiesen. Hier und da wird die Einförmigkeit durch spärliche Streifen Waldes, unscheinbare Dörfer und mächtige Schlote umfangreicher Fabrikanlagen unterbrochen.

Für Radlerfreuden ist ganz Süd-England ein sehr undankbares Feld. Der deutsche Radfahrer wird sich übrigens daselbst schon deshalb nicht heimisch fühlen, weil deutsche Kost, deutsches Bier und deutscher Wein ihm fehlen. Die englischen Biere Stout, Porter, Ale, Pale-Ale und wie sie alle heissen, haben mir wenig zugesagt; der Wein ist

teuer und schlecht, aber etwas anderes ist auf dem Lande nicht zu haben. Die englische Küche mit ihren fetttriefenden Erzeugnissen dürfte dem Deutschen besonders in der ersten Zeit nicht behagen. Die Hotelpreise sind im allgemeinen etwas höher als unter gleichen Verhältnissen in Deutschland; während man im Centrum von Berlin schon für 3—4 Mark ein schönes Zimmer haben kann, ist in der City in London ein anständiges Unterkommen für weniger als 5—6 Shilling pro Tag kaum zu finden.

Von Dover fuhr ich auf dem fast spiegelglatten Meere mit einem französischen Postdampfer, auf dem der Kassierer kein Französisch verstand, in der kurzen Zeit von $1\frac{1}{4}$ Stunden nach Calais. Das Fahrgeld ist für diese Route im Verhältnis zu denen zwischen Holland und England teuer, es beträgt 10.60 Frs.; der Transport des Fahrrades kostet auf dieser Linie 3 Frs.

In Calais musste ich die Maschine für die Fahrt in Nordfrankreich wieder plombieren lassen. Bei Tourcoing verliess ich den nordfranzösischen Boden mit seinen mittelmässigen aber ebenen Strassen und fuhr zur belgischen Grenzstation Mouscron, wo ich für 25 Francs eine belgische Plombe erhielt. Dann ging die Fahrt auf meist sehr schlechten Chaussées nordwärts über Courtrai und Thourout nach Ostende und weiter über Blankenberghe, Brügge und Brüssel nach Antwerpen. In Nordbelgien, beziehungsweise Flandern, wird fast durchweg Vlämisch, ein dem Plattdeutschen ähnelndes Idiom gesprochen, und nicht überall kann man sich in französischer Sprache verständlich machen.

Ein schöner Herbsttag war es, als ich durch die Porte du Kiel dem Centrum der starken Festung Antwerpen zufuhr. Antwerpen, franz. Anvers, liegt an der Schelde, hat beinahe 306 000 Einwohner,

und ist Hauptwaffen- und Haupthafenplatz des Königreichs. Die Stadt steht in Bezug auf die Einwohnerzahl unter den Städten Belgiens an zweiter Stelle. Gesprochen wird daselbst fast nur das Vlämische. Eine sehr wechselvolle Vergangenheit hat Antwerpen, dessen Geschichte bis ins VII. Jahrhundert zurückreicht, hinter sich. Die Glanzperiode der Stadt liegt in der Mitte des XVI. Jahrhunderts; sie zählte damals 125 000 Einwohner und wurde als eine der „herrlichsten und christlichsten Städte der Welt“ gepriesen, die selbst Venedig übertraf.

Doch das Verhängnis nahte sich ihr bereits im Jahre 1576, als die spanischen Räuberheere sie wie die übrigen niederländischen Städte plünderten, wobei allein 7000 Menschen den Tod fanden. Zahlreiche Familien flüchteten nach England, und einige Decenien später war die Einwohnerzahl auf ein Drittel der früheren zusammengeschmolzen. Wenn man in der Geschichte der Niederlande blättert und jene Seiten aufschlägt, die an die Zeit erinnern, in der das freie, hochbegabte Volk der Niederdeutschen unter dem Joche Spaniens seufzte, so findet man, dass fast jede Zeile mit Blut geschrieben ist. Furchtbar haben die Wälschen dort gehaust, unsägliches Elend haben sie ins Land und über ganze Generationen gebracht. — Aber die Strafe hat auch die stolzen Spanier ereilt, immer tiefer ist der glänzende Stern, der einstens über der Pyrenäischen Halbinsel schwebte, am politischen Horizont niedergegangen, er ist hinabgesunken ins Meer mit der mächtigen Armada, um wieder emporzutauchen und hell aufzuleuchten über jenen Ländern, die früher den Hidalgos in Knechtschaft dienten. Betrachtet man die Geschichte Spaniens und seiner Kolonien durch die Lupe der Objektivität, so erscheinen die jüngsten verhängnis-

vollen Tage von Cavite und San Jago de Cuba als eine folgeschwere Vergeltung der Verbrechen, die Spanien Jahrhunderte hindurch an den Menschenrechten begangen.

Unter der französischen und holländischen Herrschaft von 1794—1830 blühte Antwerpen zu neuem Glanze empor, und seit dem Jahre 1830, da die Stadt durch die belgische Revolution an Belgien fiel, hat sie sich immer weiter entwickelt und ist heute einer der bedeutendsten Hafen- und Handelsplätze Europas. Die Zahl der jährlich in den Hafen einlaufenden Dampfschiffe beträgt ca. 5000. Zu einer erfolgreichen Belagerung der Festung Antwerpen bedarf es unter günstigen Umständen einer Heeresmacht von 260 000 Mann während der Dauer von mindestens einem Jahre.

Von dem alten Glanze der Stadt zeugen die reichen Kunstschatze, die in den Kirchen und Museen aufbewahrt werden. Vor allem ist der grosse, im Jahre 1577 zu Siegen geborene Maler Peter Paul Rubens hier durch eine stattliche Reihe der herrlichsten Meisterwerke vertreten.

Die hervorragendste Sehenswürdigkeit Antwerpens ist die Kathedrale, eine der schönsten und grössten gotischen Kirchen der Niederlande. Das Bauwerk stammt aus dem XIV. Jahrhundert. Das Innere birgt zahlreiche Kunstobjekte, von teils unschätzbarem Werte. Ein solches ist in erster Linie das weltberühmte Meisterwerk „die Kreuzabnahme“ von Rubens im rechten Teile des Querschiffes der Kirche. Der Meister entfaltet hier eine Farbenpracht, die durch ihre harmonische Abtönung in Verbindung mit einer wahrhaft dramatischen Darstellung des schmerzlichen Vorganges erhebend wirkt und eine Poesie von unendlicher Schönheit ausstrahlt. Ein Seitenstück zu

diesem Bilde ist die etwas weniger gelungene „Aufrichtung des Kreuzes“ im linksseitigen Teile des Querschiffes. Den Hochaltar schmückt das Gemälde „die Himmelfahrt Mariä“, welches Rubens in der kurzen Zeit von 16 Tagen gemalt haben soll. Eine grosse Anzahl weiterer Bilder der niederländischen Schule ist in der Kathedrale zu sehen, doch halten diese mit den drei genannten einen Vergleich nicht im Entferntesten aus.

Auf dem Groenplaats, neben der Kathedrale, steht ein Denkmal für Rubens, gegenüber dem Hauptturm ein zierlicher Brunnen, dessen Aufsatz ein wahres Meisterstück der Schmiedekunst genannt werden darf. Weitere Sehenswürdigkeiten Antwerpens sind das aus dem XVI. Jahrhundert stammende Stadthaus, die alte Dominikanerkirche St. Paul, die Andreaskirche, die Jacobskirche, das Rubenshaus, die Gildenhäuser, die beiden reichhaltigen Museen und eine Reihe stattlicher Denkmäler. Ferner verdienen der grosse Zoologische Garten und der hübsche Park, die Pépinière, einen Besuch.

In den weitläufigen Hafenanlagen irrte ich umher, als eben ein grosser Amerikadampfer einlief. Langsam, wie von der weiten Reise ermüdet, kam das Schiff heran und schmiegte sich dann sanft an die Quaimauer an. Das Deck war mit Passagieren fast überfüllt, ungeduldig harrten sie alle des Augenblicks, in dem sie europäischen Boden betreten durften. Schier endlos war die Reihe der Angekommenen, die an mir vorüber schritten.

Mit welchen Gefühlen mögen diese, den verschiedensten Gesellschaftsklassen angehörenden Menschen das Festland betreten haben? In den Gesichtszügen vieler lag etwas wie Melancholie, Lebensüberdruß und Weltverachtung. Das Auge anderer wieder ver-

klärte die Freude, über die glückliche Landung auf dem heimatlichen Boden, wo zahlreiche Lieben ihrer Ankunft harreten. — Wieviele Kämpfe haben wohl manche von diesen Leuten, die vor langen Jahren europamüde über das grosse Wasser nach Amerika hinüber fuhren, in der neuen Heimat um ihre Existenz bestanden? Wieviele rosigen Zukunftsträume werden, Seifenblasen gleich, im Nichts zerflossen sein, und wie manche kühn aufstrebenden Luftschlösser werden an den Klippen eines wechselvollen Lebens zerschellt und durch die Wucht des grausamen Schicksals zerschmettert worden sein? Nicht alle kehren glücklich zurück. — Die mit dichten Falten bedeckte Stirn, das sorgenschwere Haupt und der gebeugte Gang vieler dieser Menschen legen Zeugnis ab von der Zerrissenheit ihres Innern, von einem blutenden Herzen, von einem lust- und liebeleeren Dasein. Wohl die meisten waren im Übermuth der Jugend hinausgezogen, fort von ihrem Vaterlande, um drüben in Amerika Reichtümer zu sammeln. Doch wie bald war aller Wahn zerstoßen, viele standen einsam da, von allen Menschen verlassen, machtlos dem Verhängnis gegenüber, und heute kehren sie mit gebleichtem Haare zurück in die Heimat, wo sie vielleicht keinen von ihren Jugendfreunden wiederfinden werden. — Doch das ist der Lauf der Welt. Die Reise durchs Leben ist so mannigfaltig; dem einen lächelt Fortunas lebensfrohes Antlitz auf jedem Wege und Stege, während andern Frau Sorge eine stete Begleiterin ist, die in ihnen eine wahre Lebensfreude nicht aufkommen lässt, ihnen das Dasein verbittert, bis die gähnende Kluft Nirwanas sie jäh verschlingt und sie von aller Qual und Drangsal erlöst. — — —

Sinnend kehrte ich in das Centrum der Stadt zurück, und erst der Abend, den ich mit einem Be-

kannten verlebte, spielte den Schatten, der sich am Hafen um meine Stirne gelagert, hinweg. Früh ging ich zur Ruhe, da ich am nächsten Morgen zeitig aufbrechen wollte, um am Tage darauf den heimatlichen Boden zu erreichen.