

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Mitteilungen aus Oldenburg

Oldenburg, 9.1843 - 14.1848 [?]

No. 43, 26. October 1844

urn:nbn:de:gbv:45:1-4432

Mittheilungen

aus

Oldenburg.

Ein

vaterländisches Unterhaltungsblatt über alle Gegenstände aus dem gesellschaftlichen Leben, den Künsten und der Literatur.

3ehnter Jahrgang.

N^o 43.

Sonnabend, den 26. October.

1844.

Die erste Hunte: Dampfschiffahrt nach Elsfleth und Brake.

Eine oldenburgische Geschichte.

Und was für eine Geschichte! — Tragisch und verdrießlich zwar, aber doch höchst wunderbar! — Was ich davon weiß — denn manches steckt darin, was ich nicht weiß — besteht in folgenden sehr merkwürdigen Begebenheiten. — Am 16. October über die Cäcilienbrücke gehend, um zu betrachten, wie das Terrain des künftigen Arsenals mit dem Terrain der künftigen Eisenbahn (Ego autem censeo, viam ferream construendam esse!) in Harmonie zu bringen sein werde, begegne ich einer Dame, die mit gespannter Aufmerksamkeit nach den Stauwiesen hinüberblickt. Meiner Frage: was dort zu erschauen? antwortet sie: jetzt eben sei dort ein Dampfschiff vorübergefahren — ein langes großes Dampfschiff — dort könne ich die bunte Flagge noch sehen — Dampfschiff? — Schon?! — Sind wir schon so weit? Ich lasse vorläufig meine Eisenbahn liegen, drehe um und laufe nach dem Stau. Unterwegs hörte ich mit Freuden die Bestätigung der wirklichen Ankunft, zu meiner Verwunderung aber sah ich auf keinem Gesicht eine Spur des Vergnügens über diese für Oldenburg wirklich historische Begebenheit — die Leute gingen in ihrem gewöhnlich ruhigen Schritt als ob nichts passiert sei. Und mir schlug doch das Herz wirklich ungestüm als ich an der Mühlenbrücke herunterließ, den langen Kasten am Stau liegen sah, und zum erstenmal auf der stillen langweiligen Hunte das le-

sendige Schnauben des Dampfkessels hörte. Hier nahm sich nun die Sache und auch die Theilnahme des Publikums schon ganz anders aus. Die Späße von welthistorischer Begebenheit — großem Tag für Oldenburg — endlicher Anknüpfung an die Bewegungen der Zeit — wechselten mit neugierig dringenden Fragen: ob dies ein von Hrn. Schon hieher geführtes Dampfschiff sei? und ob er die Absicht habe, die Hunte mit so großen Wägen zu befahren? — Nichts von Schon! hieß es. — Ein Schiff von der Maas, bei Lüttich gebauet, über die See nach Bremen gekommen, eine Speculation, ob es dort vielleicht für die Oberweser anzubringen. — Nun hatte ich selbst schon vor 14 Tagen in Bremen gehört, daß ein Belgischer Schiffbaumeister ein Dampfboot über Südersee und Watten angebracht, daß man schon eine Probefahrt damit gehalten, sich von der Brauchbarkeit überzeugt habe und nicht abgeneigt sei, es für die Fahrt nach Minden u. zu erwerben. — Jetzt lag es hier vor unsern Augen auf der Hunte vor dem Zollhause, besetzt mit einigen Schiffseuten, deren ausländische Sprachtöne und fremdlicher Gesichtsschnitt dem zuströmenden Volk schon ein Vergnügen von doch nicht ganz alltäglicher Art gewährete. Indem ich an Bord zu kommen eilte, ward ich mit meinem Namen begrüßt, von einem Fremden, in welchem ich nach den ersten Worten den Herrn Kaufmann Wille aus Bremen wiederfand. Das Schiff heiße »Michel Orban«, sagte er mir, sei von Hrn. Branschart in Lüttich erbauet, welcher auch mit an Bord, und man habe es hergeführt, um sich selbst und das Publikum zu überzeugen, daß man wirklich mit Dampfschiffen auf der Hunte fahren könne. — Das wollte freilich vor einem



Jahre noch Niemand glauben! versetzte ich. — Was? Vor einem Jahre? sagte ein nebenstehender Oldenburger — Noch vor acht Tagen ist mir hier an diesem Fleck von einem Mann, der Vieles wissen will, mit ungestümen Demonstrationen versichert worden, es sei ganz unmöglich, daß ein Dampfschiff auf der Hunte gehe. Ich wollte nur, daß ich ihn jetzt hier hätte! — Das ist so wie vor zwanzig Jahren uns die sogenannten Vielwässer und Allein-Klugen bewiesen, daß wir keine Chaussees haben könnten! — Ja, oder wie jetzt die Rückwärtsstreiber schwören: eine Eisenbahn sei unmöglich und schon ein verdrießlich Gesicht machen, wenn man das Wort nur ausspricht! — Unter diesen Reden waren wir an Bord gestiegen — ein ansehnlich Schiff, sehr schmal, aber desto länger; ich habe 63 Schritte gemessen — die beiden Cajüten so anständig, daß wir geneigt waren, die zweite (welche in diesem Dampfboot gegen die Sitte der andern Dampfboote im Hintertheil angebracht) für die erste zu halten. Nachdem Hr. Wilke mich mit dem Schiffsbaumeister, Hrn. Branschart aus Lütlich bekannt gemacht, war meine erste Frage: ob man nicht mitfahren könne, wenn das Schiff wieder fortgehe? ich würde mir es nicht verzeihen, wenn ich nicht wenigstens versucht hätte, mit dem ersten Dampfschiff, welches auf der Hunte erschienen, in die Weser hinauszuziehen. Hr. Wilke und Hr. Branschart schienen dagegen kein Bedenken zu haben. Als ich näher mit ihnen in's Gespräch kam, hatte ich freilich zu ihrem Bedauern zu beständigen, daß der Großherzog, dem solche Erscheinung, bei seinem regen Interesse für Dampfschiffahrt und Vorwärtsschreiten, ohne Zweifel große Freude gemacht haben würde, eben heute Morgen nach Berlin abgereiset sei. Unterdessen waren mehrere Damen heranspaziert, Offiziere kamen von der Parade her — das ganze Verdeck stand voll — in den Cajüten ging es aus und ein; der »Michel Drban« ward Gegenstand allgemeiner Ergötzung, und der Wunsch, mit ihm eine Fahrt machen zu können, ließ sich von so mancher Seite hören, daß ich den Herren vom Schiff die Frage vortrug, ob und wie dazu gelangt werden möchte? Hr. Wilke versetzte darauf, er könne darüber eigentlich nichts bestimmen, da er zwar zur Herfahrt auch wohl mit Veranlassung gegeben, jedoch mit dem Schiff in keinem Zusammenhang stehe. — Nach einigem Hin und Her mit ihm, mit Hrn. Branschart und dem Capitain Michel — (Hr. Segelken, der wohl eigentlich für die Weser als Capitain agirt hatte, kam erst später dazu) — lief die Verhandlung denn auf die Erklärung hinaus: wenn eine Gesellschaft zu fahren wünsche, wolle man sie morgen nach Brake und zurückbringen. — Ueber hundert Personen könne man aber nicht aufnehmen. — Wie soll man sich da einrichten? Also wer zuerst kommt, der mahlt zuerst? Da müssen doch Karten gegeben und die Preise bestimmt werden? — Nein, so geht es nicht. Wir sind hier fremd und kennen Personen und Verhältnisse nicht. Bringen

Sie unter den gesagten Bedingungen eine Gesellschaft zusammen. Ein Passagegeld wird aber auf keinen Fall genommen. — So werden Sie also der Gesellschaft überlassen, der Schiffsmannschaft eine Vergütung auszumachen? — Das steht in Ihrem Belieben. — Ob ich die Sache in Gang bringen wolle? ward ich von mehreren Seiten gefragt. — Das versteht sich! Wo es sich um ein zeitgemäßes, rechtes, praktisches Vorwärts handelt, immer derjenige welcher! — Indem wir über die Ausführung noch Einiges hin und her wechselten, sagte Hr. Wilke den Hofrath Zedelius mit der nämlichen Frage an: ob er sich nicht für das Zustandebringen der Sache interessieren wolle? — Mit dem größten Vergnügen! — So ward die Volkssache also plötzlich eine Comité-Frage, und wir schritten in collegialischer Freundschaft und Vertraulichkeit unaufhaltsam an die Expedition. — Um die Erörterungen: was der »Michel Drban« hier eigentlich wolle? In welchem Verhältniß dieses Dampfschiff zur Schon'schen Unternehmung stehe? — Welchen Einfluß sein plötzliches Erscheinen auf unsere Actienpläne haben könne und möge? hatten wir uns nicht mehr zu bekümmern. Uns genügte, daß »Michel Drban« in 3 Tagen von Lütlich nach Campen an der Südersee, in 3 Tagen von Campen über's Watt nach Bremen, in 1¼ Stunden von Bremen nach Esflath, in 3 Stunden von Esflath hierher gefahren sei, und daß er uns morgen gegen Mittag nach Brake und von da gegen Abend vor Anfang des Theaters wieder hier an den Stau bringen wolle. — Nachmittags 4 Uhr ward unser schreibendes Hauptquartier im Diesell'schen Hause aufgeschlagen, eine Liste derjenigen entworfen; bei denen möglicher und wahrscheinlicher Weise auf Theilnahme an dieser Expedition zu rechnen wäre. — Das Schiff, meinte ich, ist zwar 63 Schritt lang, aber gewiß viel zu klein; um alle die Fahrlustigen aufzunehmen. Denn wer wird bei solchen interessanten Gelegenheiten zurückbleiben wollen? Das Wetter ist auch günstig, und man kann doch nur einmal zum ersten mal per Dampf nach Brake fahren. — O welche sanguinischen Hoffnungen! lachte Freund Zedelius und Hauptmann von Eichstorff, welcher unsere Arbeit zu theilen gekommen war. — Lassen Sie uns mal erst in das Verzeichniß hineinarbeiten — da wird es viele Wegfällige und Abtrünnige geben! — Mit Hilfe des Adreßbuchs und Staatskalenders ward die Namenliste angelegt. — Nicht ohne Bedenken und Widerspruch. — Der? Ach, was wollte der mit gehen? Dem kommt die Sache viel zu schnell, braucht wenigstens acht Tage Bedenkzeit! — Der? Macht sich aus solchen Sachen gar nichts. Ja, wenn es eine Gansleberpastete oder eine Parthie Whist wäre. — Der? — Dem wird wohl die Gesellschaft nicht vornehm genug sein. — Der? Hat viel zu große Angst vor den Fortschritten der Zeit und segnet noch immer jene goldenen Tage, wo Oldenburg keine Chaussees, keine Soldaten und vor allen Dingen kein Theater hatte! — Aber wir

wollen sie doch hinschreiben! — Wir können uns ja irren! — Es ist unmöglich, daß die Sache nicht lebhaftere Theilnahme finde. — Ich rechne auf wenigstens 200 Menschen! Hollah! keine fünfzig! — Laßt uns ein juste milieu von achtzig annehmen! — Das wäre schon viel! — Wäre schauderhaft wenig! — Sie werden schon sehen! Ich kenne meine Pappenheimer! Oldenburg ist nicht der »Dort!« — Unter solchen lebhaften und lachenden Debatten wurde immer fortgeschrieben. Wir sahen wirklich bei genauer Erwägung der Persönlichkeiten, Gesinnungen, Stellungen, Hindernisse, wie die Schaar der Möglichen zu einem kleinen Häuflein der Wahrscheinlichen zusammenschmolz, und wir am Ende (der Himmel wurde auch sehr graulich) uns glücklich schätzen mußten, wenn uns diese Stütze unserer Hoffnung nicht auch unter der zu großen Last zusammenbrach. Eine ungeheure Last: eine Fahrt nach Brake und zurück — in etwa zehn Stunden! O fürchterliches Unternehmen! — Ihr sollt sehen, das wird eine ganz schwache Garde, kaum so stark wie eine hannoversche Escadron! — Aber bange machen gilt nicht! — Zwei Voten standen schon aufmarschirt. — Die Stadt nebst Vorstädten war in zwei Sectionen getheilt; jedem ward sein Pensum hingewiesen. — Und nun, Marsch! — Heute Abend um acht Uhr bringt ihr die Unterschriften in das Casino! dort ist dann unser Hauptquartier. Beide Voten rannten mit den Köpfen gegen einander, daß ihnen die Funken aus den Augen stoben. Dann stolperten sie die Treppe hinunter, zum Hause hinaus. Welcher Eifer für die gute Sache! Mit welcher Last von Namen werden sie wiederkommen! — Dritter Vote vor! — Zu Befehl Herr Hauptmann! — Ein kluger Anführer sorgt für Alles, besonders für die Verpflegung seines Heers. So war denn auch weislich erwogen, daß ein Wirth in Brake mit Grund erschrecken muß, wenn ihm so plötzlich ein Corps von hundert Mann in's Haus rückt, die ohne weitere Vorbereitung gespeiset und getränkt sein wollten. — Dafür mußte gesorgt, dem Wirth also noch heute Abend eine Nachricht zugesendet werden; mit deren Abfertigung jedoch zu warten beschloffen, bis die Rückkehr der beiden Stadtkouriere uns die Zahl der Fische gegeben, die bis Abends acht Uhr in unser buntes mit den belgischen Farben geschmücktes Hunte-Weser-Netz eingeschlüpft sein würden. — Einweilen aber ward noch wegen der auch nicht zu vergessenden Naturalverpflegung an Bord die nöthige Abrede mit Weinhandlung und Conditorei genommen — dann die Commissionsitzung bis zur Casinostunde vertagt. — Gegen 9 Uhr kam der erste Zettel, endlich kurz vor 11 Uhr der zweite. Die ganze Jagd hatte nur 21 Namen eingetragen. O weh!

Wie groß war diese Welt gefaltet,
Als noch die Knospe sie verberg!
Wie wenig, ach! hat sich entfaltet!
Dies wenige, wie klein und farg!

Indessen an Napoleons Spruch: le vin est tiré; il faut le boire! knüpfte sich die Hoffnung, es werde morgen wohl mancher jetzt noch Unentschlossene beitreten, wenn nur gutes Wetter sei. Das ward es, und gegen acht Uhr fand sich eine Schaar von etwa dreißig kühnen Seefahrern, in Mänteln und Paletots zur Entdeckungsreise gerüstet, am Stau zusammen. Das Schiff hofften wir — so war verabredet — schon draußen jenseits der Windmühlen zu finden, aber es saß noch fest an der Badehaus-Ecke, wo Haaren und Hunte zusammenstießen, und quälte sich, hier die Wendung zu machen, welche die Spitze voranbrächte. Umsonst! Der Raum war für diese Operation zu schmal. Nach einigen fruchtlosen Versuchen mußte der 130 Fuß lange Kasten mit Stangen rückwärts hinausgeschoben werden bis an den Delfestrich, wo man besser herum zu kommen hoffte. Diese Fahrt ging äußerst langsam, ein paar mit Schlingenbusch beladene Rähne waren sehr hinderlich, zwei vorgespante Schiffszieher wirkten nur mäßig, die Mannschaft an Bord handhabte ihre Stangen mit geringer Energie. Wir warten und warten, tadeln die ungeschickten Anstalten, vergleichen diese an Gehners »ersten Schiffer« erinnernde Unschuldshölle mit den präcisen, resoluten Einrichtungen auf Rhein und Mosel; besprechen zwischendurch Heine's neueste, liederlichste, schöselste Gedichte, welche zu verbieten jede Regierung zu stolz sein müsse, und Freiligraths Glaubensbekenntniß, welches ein poetisches und politisches Meteor genannt zu werden verdiene; — und warten wieder, und beschließen allmählig, nächstens einstimmig die Geduld zu verlieren. Der starke Wind drängt den hochliegenden Kasten, wenn er ein paar Schritte vorgerückt ist, immer wieder gegen das linke Ufer. Die große Zuschauermenge betrachtet diese schwerfälligen Anstrengungen mit ironischer Theilnahme. Endlich wird eine jubelnde Hoffnungsschaar fröhlicher Schuljugend, welche dem großen Unternehmen eine willkommene Freistunde zu danken hatte, in eine Fölle eingeschifft, unter dem Zujuchzen der am Lande stehenden Kameraden an's rechte Ufer hinübergeseht, und dort an ein zweites Schlepptau gespannt. Der Moment ist da, welcher die große Delfestrich-Frage entscheiden muß. — Sie werden den Dreh nicht kriegen! — sagen einige — das Wasser ist auch hier zu eng! — Das nicht! — versetzen andere — aber sie fangen es verkehrt an, sie müßten erst weiter in die Hunte hinaus, dann mit der Spitze in den Delfestrich, und so herumschwefeln. Wie sie es jetzt angreifen, geht es nimmermehr! — Aber siehe da, es geht doch — das Boot dreht um, bringt seine Spitze glücklich nach vorn, und legt an's Ufer heran. Ein lautes Hurrah! begrüßt den Erfolg und den erschnten Augenblick, wo nun endlich an Bord gestiegen werden kann. Zwar sieht man ein, daß nach so viel Zeitverlust — eine Stunde war über diese Schlepffahrt vergangen — an Brake nicht mehr zu den-

ken; indessen will man sich auch mit Elsfleth begnügen, und wir preisen unsere Vorsicht, bei der gering ausgefallenen Theilnahme den Courier nach Brake zurückgehalten zu haben. Ein Brett zum Hinansteigen wird ausgelegt. Einige Ungebildige stürmen frohlockend hinauf. — Plötzlich verbreitet sich erst flüsternd, dann murrend, endlich laut ausgerufen, die unwillkommene Nachricht: es werde nicht gefahren. — Wie? Gar nicht? Nun das Schiff herumgelegt? Warum nicht? — Was hindert noch? — Der Wind! Aber mein Gott, wir wollen ja nicht mit Wind, sondern mit Dampf fahren! — Es wird eine nähere Erklärung des unerwarteten Beschlusses verlangt, und diese nun dahin gegeben; bei jeder Wasserfahrt sei immer *conditio sine qua non*: „Wind und Wasser dienend.“ — Jetzt aber zeige sich hier der Wind durchaus ungünstig, indem er, wie man ja sehe, das hohe lange Schiff immer gegen das linke Ufer treibe und fest dränge; das sei weiter unten noch mehr, sei besonders in den Krümmungen der Hunte, jeder Fahrt so hinderlich, viel schlimmer zu erwarten. Man könne die Gesellschaft doch nicht der Möglichkeit aussetzen, daß sie etwa eine Stunde weiter festgeklemmt und dann höflichst ersucht werde, den Weg am Hunteufer spazierend zurück zu messen. — Und kurz — es werde nicht gefahren. Dieser letzte Grund wirkte mit so schlagender Ueberzeugung, daß wir keine weitere Protestation versuchten, sondern mit guter Miene zum bösen Spiel uns in das Unabänderliche ergaben. — Wir sagten dem langen Michel Drban, der sich und uns so lange herumgezerrt, ein komisch zorniges Lebewohl, machten uns wegen unsers guten Willens die schönsten Complimente, und traten unsern triumphirenden Rückzug nach der Stadt an, nicht wenig stolz, daß wir die Fahrt nach Brake und von da wieder her, in anderthalb Stunden abgemacht hatten. — Hinterdrein kamen nun aber die Fragen, die Glossen, die Zweifel, die Auslegungen der ganzen seltsamen Geschichte, über deren räthselhaften Verlauf und Erfolg jeder eine andere Meinung hatte. Wer das Rechte getroffen, weiß ich nicht. Soviel aber ist gewiß; der Glaube gewann die Oberhand: es sei von Anfang, wenigstens von heute Morgen an mit dem Hinfahren der Gesellschaft nach Brake und ihrem Zurückbringen gar kein rechter Ernst gewesen. Und was sollte der Capitain denn auch davon haben, für uns so viele Kohlen zu verbrennen, da man nicht einmal Fahrgeld nehmen wollte? — Die etwaige Speculation, den langen Michel hier zu verkaufen, sei einmal fehlgeschlagen, habe ja auch gar nicht gelingen können, da die Unterhandlung mit Hrn. Schon schon im vollen Gange, und ein Dampfschiff für die Hunte nothwendig viel kürzer sein müsse. — Aber wozu denn diese Mystification, wenn es eine war? — Warum auf die erste Frage nicht gleich erwidert: mitfahren etwa nach

Elsfleth könnt ihr wohl, aber wie ihr von dort wieder zurück kommt, das ist eure Sache — ? — Wie gesagt, ich weiß es nicht. Und darauf eine vollständig aufklärende Antwort zu erhalten, müßte schwer sein; denn Michel Drban, welcher allein diese Zweifel lösen könnte, ist auf und davon. Um Mittag herum lag er noch dampfend an derselben Stelle, wo wir ihn verlassen, und sah höhnisch auf unsere gute Stadt und unser schmales Flußbett, das selbst für seine schlankte Taille zu eng gemessen sei. Nachmittags soll er sich auf die Räder gemacht und bei Drielaake wieder angelegt haben. Am 18. Morgens ist er, wie Augenzeugen mir erzählt, abgefahren und ohne alles Hinderniß, mit eifrigem Arbeiten seiner Maschine, hinweggedampft, und so weit man die Rauchfäule verfolgen können, um alle Krümmungen so unaufgehalten hinausgeschwurt, als er schön und stolz hereingekommen war. Man sagte, er sei ohne nach Bremen umzukehren, gerade den Weg die Weser hinunter, und werde wohl den Weg über's Watt nach der holländischen Küste zurückmachen. Das bleibt, bei so unruhigem Wetter der letzten Tage und bei so flach gebautem Schiff — es geht nur 15 Zoll tief — immer ein dreistes Unternehmen. Aber die Belgier sind einmal ein dreistes unternehmendes Volk. Mag unsere Fahrt so schön als möglich vereitelt sein, das müssen wir ihnen doch einräumen, sie haben das erste Dampfschiff auf die Hunte gebracht. Während wir die Hände in den Schooß legen, nichts thun als über andere Völker raisonniren, und allenfalls hochnasig und hochweise in den Tag hinein behaupten: ein Dampfschiff sei bei uns unmöglich; kommt so ein kecker Burfisch von der Maas über die See daher, um uns Angesichts unserer verwunderten Häuser, Bäume und eigenen Augen zu sagen: ihr wißt was recht's! Da bin ich! Nun zweifelt noch, ihr langweiligen Philister! — Ja, das klingt nicht schön, aber es ist eine wahre Geschichte, zu welcher die Unternehmung des Hrn. Schon das zweite Capitel oder richtiger wohl, die einleitende Vorrede liefert. — Hier wird an allem gezweifelt, hier wird alles schwierig gefunden, hier wissen und haben wir alles besser, und draußen ver stehen die Leute nichts! — Umgekehrt! Draußen kennen und haben sie hundert Sachen, die wir nur sehen, wenn wir hinauskommen. Wenn man sie uns von außen bringt und gewissermaßen aufdringt, dann finden wir freilich am Ende, daß die Klugheit der Länder und Völker, die mit ihrer älteren und durchgebildeten Civilisation uns um hundert Jahre voraus sind, gar nicht so übel sei. — Aber uns selbst zu rühren, das finden wir zu dreist, zu anmaßend, zu vorlaut! — „Nur immer langsam voran! nur immer langsam voran!“ — Nun Gott besser's! — In den nächsten hundert Jahren wird ja wohl etwas mehr Leben in die Gemüther fahren. Unterdeffen wollen wir

Hierzu eine Beilage.

Beilage

zu № 43 der Mittheilungen vom Sonnabend, den 26. October 1844.

dem Unternehmen des Hrn. Schon gutes Gedeihen und möglichst viele Actien wünschen. Wenn wir diesmal nicht diesen Schritt vorwärts thun, wird er wahrscheinlich wieder auf zehn Jahre vertagt. — Und dann freilich würde mich es besonders ärgern, daß ich nicht mit dieser ersten Dampfschiffahrt auf der Hunte wenigstens nach Elsfleth gekommen.

Starklof.

Epilog zum Lustspiel.

Oct. 22.

Heute kommt uns die zuverlässige Nachricht: »Michel Orbana ist nicht zur Weser hinaus, sondern Hr. Wilke hat ihn gekauft und bereits zwischen Brake und Bremen in Fahrt gesetzt, auf welcher das Schiff am 20. Morgens die Reise von Brake bis Bremen in 2 1/2 Stunde, dann wieder bis Elsfleth 1 1/2 Stunde und zurück, dann um 4 Uhr abermals nach Brake gemacht hat. — Gut gefahren! — (Ob jeden Tag so scharf geschossen wird? — Oder war dies nur ein Freundschießen zum Anfang als gewinnende Einladung?) Hoffen wir, daß die Unternehmung des Herrn Schon, wenn sie erst im Gange ist, sich eben so thätig bezeige!

Festfeier im Armbrustschützen-Hause in Weimar

am Abend des 26. September 1844.

(Schluß.)

Jener Feier im Saale folgte eine andere im Garten. Hier befand sich dem Hauptgebäude gegenüber eine Bühne, die zur Darstellung von Transparent-Bildern bestimmt war und auf dem Vorhange die Wartburg in Perspective zeigte. An jeder Seite stiegen beleuchtete Pyramiden empor, während in dem übrigen Theile des Gartens buntfarbige Sterne u. a. ein angenehmes Licht verbreiteten. Das Hell Dunkel eines schönen Mondschein-Abends milderte die Contraste.

Zum Beginn dieser Festlichkeit stimmte der Chor der Gesellschaft, welcher an der Seite, nahe der Bühne, auf einem Emporium aufgestellt war, unter Instrumentalmusik ein Lied an, das nach der allbeliebtesten Weise: »Vom hoch'n Olymp herab« u. s. w. in begeistertem, dithyrambischen

Schwunge gedichtet war und bedeutungsvoll das erste Bild vorbereitete.

Nach der letzten Strophe desselben schwand nämlich unter Trompetenklang der Vorhang und vor das Auge trat allbegeistert das Waldschloß Ettersburg, ein großes wohlgelungenes Bild. Ein Bogen darauf, geschmückt mit den Wappen der Hauptstädte des Großherzogthums, und strahlend erleuchtet von tausend Lampen, bildete einen Festhorizont Weimars, über dem sich ein Sternbild der Wiege mit einem Brillantsterne erster Größe und über diesem ein anderer erhob, welcher das Auge der Vorsehung andeutete. In lichten Wolken zeigten sich die Büsten nächster fürstlicher Verwandter als Zeugen; unter ihnen am Boden feiernde Genien, tiefer Gruppen des Volks, Väter und Mütter, die ihre aufblickenden Kinder auf die neue Erscheinung hinwiesen.

Während dieses Bild die Augen ergögte, tönte ausdrucksvolle Musik und der Chor begann einen Gesang, worin die Stelle vorkam:

Stern unsrer Nachwelt, der strahlend entglomm,
Weimar weih't im Festesglanz
Deinem Aufgang Lieb und Kranz u. s. w.

Nach diesem Gesange erschien im Kreise der Versammlung eine Blumenkönigin, getragen von vier Männern, und umgeben von vier kleinen Genien, und warf von ihrem erhabenen Sitze Blumensträußchen herab, als herkömmliche Geschenke für die Pathe, die das Lied bezeichnet hatte:

Heck auf, mein Weimar, was Dir heute naht
Am sonnenhellen Horizont!
Vom Sternbild der Wiege wirft Du Pathe,
Das hehr im Aetherglanz sich sonnt.

Die nun folgenden lebenden Bilder deuteten das Schicksal dieser Sträußchen an. Schäfer hielten in malerischen Stellungen ihre Blumen empor, Schäferinnen langten darnach u. s. w. Im Vordergrund zeigten Tableaux im niederländischen Geschmack Tanz, Streit, Kampf um die Blumen u. s. w. und endlich sprangen die lebenden Bilder in bewegte über, aus dem Rahmen und tanzten fröhlich um magisches Feuer. Diese geschmackvollen und sinnigen Bilder, deren jedes einzelne ein Kunstwerk in seiner Art war, hatte ein Mitglied der Gesellschaft, der Theatraschinen-Meister Höck nach den Ideen des Dichters in das Leben gerufen und dadurch neue Beweise seines mit Recht gerühmten Talents gegeben. Die ausführenden Personen förderten die Darstellungen durch Geschick und Kunstförm.

Raum hatte die Ausführung begonnen, als der Großherzog, darauf auch der Großherzog in den Garten