DIE MODERNE STADT

Unterschiede europäischer und amerikanischer Munizipalverwaltung. — Dort ein wissenschaftlicher, hier ein politischer Beruf. — Dort autokratische Form mit demokratischer Leistung, hier umgekehrt. — Dort Home Rule, Geschäftsmethoden und Vorsorgepolitik, hier ein Hindernisrennen. — Munizipalbetrieb und Wohnungsfrage.

Die moderne Stadt ist eine Frucht mächtiger Entwicklung der Industrie. Das gilt gleichmäßig für alle Kulturländer. Und so unverkennbarer aus einem Ackerbauhof ein Industriestaat wird oder geworden ist, desto rascher das Wachsthum seiner Städte, desto schwieriger aber auch die Probleme, die deren Verwaltungen zu lösen haben. In keinem Lande hat sich jener Umschwung in kürzerer Zeit vollzogen als in Deutschland. Auffallenderweise aber ist man in keinem anderen Lande an die Lösung der dadurch für die Stadtverwaltungen entstandenen Aufgaben zielbewußter und mit besseren praktischen Erfolgen herangetreten als gerade in Deutschland. Wieso kommt das?

Mit ausführlichster Erörterung und Beantwortung dieser Frage unter beständiger Vergleichsanstellung mit entsprechenden amerikanischen Verhältnissen befaßt sich Dr. Frederic C. Howe's neuestes Werk über Städteverwaltung in Europa.*) Es ist das Ergebnis häufiger Studienreisen in Europa, darunter eine im Auftrage der Ver. Staaten-Regierung, eine andere als Mitglied einer Abordnung der Bostoner Handelskammer; es ist zugleich auch eine weitere Ausführung, bezw. Rechtfertigung eines seiner früheren Werke: "The City: The Hope of Democracy", dessen Untertitel bei Einigen auf Einwand, bei Anderen auf Unglauben stieß. Im Schlußkapitel des vorliegenden Buches, in welchem die Unterschiede zwischen der amerikanischen und europäischen Stadt rekapitulirt werden, sagt der Verfasser: „Die Errungenschaften der amerikanischen Stadt kommen vom Volke. Sie sind die Zeichen einer sich langsam in die Höhe arbeitenden universalen Bewegung. Wir erziehen ein ganzes Volk in der Kunst der Selbstregierung. Die europäische Stadtregierung dagegen ist nichts weniger als demokratisch. Das Beamtenthum zieht die Wähler wenig zurathe und verwaltet die Stadt auf ziemlich autokratische Art. Die Masse des Volkes hat nur wenig theil an der Gestaltung von Meinung oder Politik. Der nahezu entrechtete Deutsche schreit nach Demokratie; der britische Steuerzahler nach dem amerikanischen System lokaler Besteuerung, und die amerikanische Stadt nach den Dingen, welche die deutschen und englischen Städte bereits erreicht haben." Vornehmlich die deutschen, und diesen widmet der Verfasser — der nebenbei gesagt in Halle „seinen Doktor gemacht" hat — Dreiviertel seines Buches. „Die deutsche Stadt", sagt er in der Vorrede, „ist eine Versuchsstation für uns alle. Sie ist eine Freistadt, eine kleine Republik, mit Vollmacht, beinahe irgend etwas zum Wohle des Volkes zu thun. Die Stadt ist souverän und benutzt ihre Souveränetät zum Aufbau in zielbewußter, intelligenter Weise. Sie kann ihr Schicksal bestimmen, wie einst die Städte im alten Griechenland. Sie kontrollirt Besitz sowohl wie Volk. Sie handelt mit dem Blick auf die Zukunft nicht der Stadt allein, sondern auch des Lebens und Behagens des Volkes. Vor zwanzig Jahren war die Redensart „Municipalhaushalt" gang und gäbe. Das drückte die landläufigen Ideale einer Stadtverwaltung aus. Seitdem ist man im Denken vorgeschritten. Jetzt heißt es „Kommunalleben". Was darunter verstanden wird, erklärte Dr. Südekum, Reichstagsmitglied und Redakteur des „Kommunalen Jahrbuch" in einer Ansprache an die oben erwähnte Bostoner Abordnung folgendermaßen:

„Stadtverwaltung in Deutschland ist die Wissenschaft des Gemeinsamlebens geworden. Wir sind nicht lediglich zufrieden mit der Idee von Wirksamkeit, von Ehrlichkeit, von einem Betrieb unserer Städte, wie ein Geschäftsmann sein Geschäft betreibt. Wir sind über jene Idee hinausgewachsen. Die Stadt ist weit mehr als eine Geschäftssache. Sie ist weit mehr als eine politische Agentur. Sie ist eine Agentur sozialer Wohlfahrt mit unerschöpften Möglichkeiten. Unsere Städte streben darnach, Kunst und Wissenschaft, Dampf- und Elektrizitätsbetriebe in den Dienst des Volkes zu stellen. Wir wollen Industrie und Wissen für das Allgemeinwohl sozialisiren. Das ist das neue Motiv für Munizipalverwaltung. Wir haben aus Erfahrung gelernt, daß dies nur geschehen kann, wenn das Gemeinwesen selbst Eigenthum kontrollirt zum Besten des Volkes."

An dieselbe Gruppe von Amerikanern richtete ein städtischer Beamter von Berlin die folgenden Worte:

„Ich habe häufig von amerikanischen Geschäftsleuten gehört, sie möchten eine Regierung von Geschäftsmännern haben, so wie in Deutschland. Aber Ihre Geschäftsmänner billigen es, daß die Stadt alle profitabeln Geschäfte aus der Hand giebt und nur die unprofitabeln behält. Sie behalten Ihre Kloaken, die Geld kosten, und geben Ihre Straßenbahnen weg, die Geld einbringen. Sie eignen Ihre Straßen und Parks, die unprofitabel sind, nicht aber Ihre Gas- und Elektrizitätsanstalten, die profitabel sind. Die Stadt New York übernahm die Fähren, als deren Privateigenthümer Geld daran zu verlieren begannen, aber dann gaben Sie die Tiefbahnen weg, an denen Geld verdient wurde. Wir in Deutschland denken, das ist schlechtes Geschäft. Wir würden sagen, das ist keine geschäftsmäßige Verwaltung. Wir behalten die profitabeln Geschäfte neben den unprofitabeln. Ich denke mir, Ihre Geschäftsmänner würden bankerott werden, wenn sie ihre Privatgeschäfte so betrieben, wie ihre Städte. Gleichwohl habe ich nie einen amerikanischen Geschäftsmann gegen diese ungeschäftsmäßige Politik Einsprache erheben hören."

In Deutschland macht man einen intelligenten Unterschied zwischen Dingen die öffentlich, und solchen, die privat sein sollten. Beamte und Bürger anerkennen, daß viele Dinge von staatswegen verrichtet werden müssen, um industrielle Freiheit zu sichern, daß selbst freier Wettbewerb außer Frage kommt, wenn einige wenige Privilegirte die Verkehrsstraßen, die Hilfsquellen, das Rohmaterial für Produktion sowohl wie solche Lokalunternehmen wie öffentliche Betriebskorporationen, Werften, Schlachthäuser und Markthallen kontrolliren. Die Stadt unterhält auf ihre Kosten das Feuerwehrdepartement, weil sie sich für den Schutz von Eigenthum verantwortlich hält; warum soll sie dann die Prämien, welche die Bürger für Versicherung ihres Eigenthums entrichten, an Privatunternehmer abgeben lassen? Das wäre nicht geschäftsmäßig.

Die deutsche Stadt wird von Geschäftsmännern verwaltet. Gemeinderath oder Stadtverordnete bestehen in der Mehrheit aus Geschäftsleuten, und diese Körperschaft wählt den Bürgermeister und den Magistrat oder Stadtrath. Und die Geschäftsmänner, die in deutschen Städten regieren, sind nicht kleine Handelsleute oder Ladenbesitzer wie in Großbritannien, auch nicht Wardpolitiker wie in Amerika. Sie sind Männer, die große Geschäfte betreiben, Bankiers, Fabrikanten, Kaufleute in großem Stil, Grundeigenthümer. Bürgermeister und Stadtrathsmitglieder sind für ihre betreffenden Aemter beruflich ausgebildet, Juristen, Ingenieure, Techniker. In Berlin giebt es eine besondere Hochschule für Städtebau und in Düsseldorf eine Universität für Städtebau und Stadtverwaltung. Aus diesen Schichten rekrutiren sich die städtischen Machthaber, und diese haben die profitabeln Geschäfte, wie Wasserleitung, Gasanstalten, Elektrizitätsanstalten, Straßenbahnen, Bäder, Märkte, Schlachthäuser, Privatunternehmern weggenommen, weil das für die Stadt ein gutes Geschäft war.

Man wundert sich, daß in Amerika angesehene Geschäfts- und Berufsmänner schwer für den städtischen Dienst zu gewinnen sind. Das hat neben anderen vornehmlich auch einen psychologischen Grund. Dr. Howe sagt darüber: „Die städtische Verwaltungsmaschinerie in Amerika und Europa unterscheidet sich in den Idealen, die ihnen zugrunde liegen. Bei uns hier denkt man, daß jeder Beamte einen anderen Beamten haben muß, der ihn überwacht und nöthigenfalls seine Anordnungen umstößt. Der Bürgermeister kann sein Veto gegen Beschlüsse des Stadtrathes einlegen, die Legislatur kann über Beschlüsse beider verfügen, und die Gerichte sind eine dritte Instanz, die nach Ermessen einschreiten kann. Da wird vor- und nachgewogen, überall sind Hürden und Hindernisse auf der ganzen Strecke amtlichen Thuns. Ein Privatgeschäft würde bankerott werden, müßte es nach solchen Regeln arbeiten, wie wir sie für Stadt-, Staats- und Nationalregierung vorgesehen haben. Alles ist bei uns auf Widerstreit, Verschleppung, Konflikt zugeschnitten, als wenn Niemandem zu trauen wäre und kein Beamter über die Untermäßigkeit des mindestgebildeten und reaktionärsten Mitgliedes der Dreifaltigkeit, Legislatur, Exekutive und Justiz, sich erheben dürfte. Darin liegt wenig Reiz für den Mann von Ueberzeugungsmuth, wenig Anziehungskraft für den Mann von Einfluß. Stadtregierung wird zu einer Art Hürdenrennen, bei dem die Erfolgsidee darauf beruht, die Zahl der Hindernisse derart zu vermehren, daß die Bewegungsgeschwindigkeit der Theilnehmer auf ein Minimum reduzirt wird.

„Europäische Stadtverwaltung ist nicht in diesem Irrthum befangen. Sie ist kein Hindernisrennen. Es wird einem Manne leicht, sich auszuzeichnen, einem Stadtrath leicht, zu berathen und, wenn ein Beschluß gefaßt ist, leicht, ihn auszuführen. Das wirkt ermuthigend. Das zieht Männer von Fähigkeit und Ehrgeiz in's politische Leben, denn der Beamte ist nicht auf Tritt und Schritt dem Veto von einem halben Dutzend höheren Instanzen unterworfen."

Die deutsche Stadt genießt Home Rule. Sie ist frei. Frei, fast ohne Ausnahme irgend etwas in Besitz zu nehmen; frei, den Einzelnen und sein Eigenthum zu kontrolliren; frei, zu borgen; frei, zu experimentiren; frei, sich nach eigenem Gefallen zu entwickeln. Was sie an den Staat bindet, ist eine so leichte Fessel, daß sie kaum fühlbar ist. Sie ist nur einer allgemeinen Aufsicht des Ministeriums des Innern unterworfen. Der Bürger fühlt sich gerade so sehr als Stadtbürger wie als Staats- oder Reichsbürger, weil er weiß, daß seine Stadt nahezu souverän ist. In Deutschland sind die Vollmachten der Stadt nicht besonders aufgezählt, wie bei uns. Es wird als selbstverständlich angenommen, daß die Stadt sämmtliche Vollmachten besitzt, die sie für ihr eigenes oder Lokalleben braucht. Hierin unterscheidet sich die deutsche Stadt am radikalsten von der amerikanischen. Die Freiheit der Stadt wirkt begeisternd auf ihre Bevölkerung. Sie hat eine Liebe zur Stadt und einen Stolz auf sie erzeugt, wie man sie weder in England oder Frankreich, noch in Amerika findet. Das ist der Grund, warum der Deutsche nicht nur für's Vaterland, sondern auch für seine Vaterstadt schwärmt. Leute lassen sich schwer für eine Sache interessiren, an der sie nicht direkt theilnehmen, die sie nicht auf eigene Faust durchführen können. Sie lassen sich nicht für eine Sache begeistern, wenn sie erst die Legislatur dazu um Erlaubnis angehen müssen oder wenn sie zu gewärtigen haben, daß ihnen die Früchte des Sieges von den Gerichten oder in der nächsten Legislatur-Session wieder entzogen werden. „Wir haben uns," sagt Dr. Howe, „gegen alle soziale Psychologie versündigt — so schwer versündigt, daß es Wunder nimmt, wenn von einem Stadtgeist überhaupt noch etwas zu merken ist."

Der Zusammenhang zwischen einem Bürger und seiner Stadt wird nicht blos durch ihre Errungenschaften, sondern auch durch seine Pflichten befestigt. Je deutlicher er sich der letzteren bewußt wird, desto enger das Band. Der europäische Stadtbürger entrichtet direkte Lokalsteuern auf Einkommen, Erwerb, Land. Aus den Ziffern seines Steuerzettels kann er sich genau seinen Antheil an den Anlagen und Anstalten berechnen, die die Stadt besitzt und betreibt. Er fühlt sich, gleichviel zu welch geringem Bruchtheil, als Mitbesitzer, nimmt als solcher unmittelbares Interesse an einer guten Verwaltung und handelt demgemäß an Wahltagen. In Amerika werden vom Miethswohner — und das sind dreiviertel oder mehr der Stimmgeber einer Stadt — keine Lokalsteuern erhoben. Daß er sie thatsächlich bezahlt mit einem Theil seines Miethszinses und mit einem Theil der Kosten solcher Lebensmittel, für deren Vertrieb eine Licenz zu lösen ist, wird ihm nur undeutlich bewußt, und er kümmert sich wenig darum, was die Stadt mit den Steuereinkünften macht und wie sie sie verwaltet. Auch geht ihm wohl das Gefühl des Mitbesitzes und der Mitverantwortlichkeit fast gänzlich ab. Uebt er dann am Wahltage sein Stimmrecht aus, so sind seine Motive gewiß ganz verschieden von denen, die beim gleichen Akt den Bürger einer deutschen Stadt bewegen. Auf diesen Gesichtspunkt stützt sich der Verfasser des vorliegenden Buches, wenn er den Grundsatz aufstellt: „In jedem Lande macht der Gedanke des Mannes hinter dem Ballot die Stadt zu dem, was sie ist." Er führt ihn unter Hinweis auf die Nothwendigkeit der Freiheit der Stadt, der lokalen Home Rule weiter aus: „Auf die Dauer gestaltet sich der Gedankengang des Wählers nach der Macht, die er genießt, und nach der Möglichkeit, daß die Stadt ihr Geschick auf ihre eigene Weise schmiedet. Das ist ein psychologisches Gesetz... Wenig ist über den Gegenstand politischer Psychologie geschrieben worden, und thatsächlich ist wenig darüber bekannt. Und doch erklärt die Psychologie des Wählers die Stadt. Sie bestimmt der Menschen Denken und wie sie wählen. Man braucht blos mit den Bürgern einer deutschen oder britischen Stadt zu reden, um eine ganz verschiedene Psychologie zu finden von der, die in Amerika vorherrscht, und das läßt sich nicht sowohl auf persönliche oder ethnographische Ursachen zurückführen als auf die Beziehungen zwischen der Stadt und ihrer Bevölkerung."

Damit dieses Verhältnis sich richtig gestaltet, muß einerseits der Städter fortwährend das Gefühl haben, daß die Stadt sich um ihn kümmert und für ihn sorgt, und daß diejenigen, welche die Angelegenheiten der Stadt leiten, ihre Sache verstehen; anderseits muß dies auch in vollem Maße der Fall und der beste Wille vorhanden sein. Schon dadurch, daß die Stadtverwaltung in Händen berufsmäßig dazu ausgebildeter Männer liegt, daß sie vollkommen geschäftsmäßig betrieben wird und daß sie beinahe absolut selbstständig ist, ist die deutsche Stadt der amerikanischen voraus. Außer diesen, ihren allgemeinen Charakter bestimmenden Vorzügen hat sie noch eine Anzahl besonderer Einrichtungen aufzuweisen, durch die sie sich von der amerikanischen Stadt unterscheidet und von denen sie einige auch mit anderen europäischen Städten theilt. Mit besonderer Sorgfältigkeit sind unter diesen in Dr. Howe's Buch die Erfolge eigener städtischer Unternehmungen (Municipal Ownership) und die Vorkehrungen zur Lösung der Wohnungsfrage behandelt.

Ueberall in Europa verrichtet die Stadt eine ganze Menge Dinge, die wir hier Privatunternehmern überlassen oder ganz und gar vernachlässigen. Es besteht in Europa kein Vorurtheil, wie bei uns, gegen Munizipalbetrieb. Beständig erweitern die Städte ihre diesbezügliche Thätigkeit, und bestimmend dabei ist nicht etwa ein Prinzip, sondern allein die Zweckmäßigkeit. Von fünfzig großen Städten in Deutschland versehen dreiundzwanzig den Straßenbahndienst; in Großbritannien unter einer gleichen Anzahl zweiundvierzig, und in keinem dieser Länder macht sich eine Neigung bemerklich, auf das frühere System des Betriebes durch Privatkorporationen zurückzufallen. Unter diesem waren die Angestellten überarbeitet und schlecht bezahlt. Der Dienst war unbefriedigend. Die Städte wünschten die Bahnen in die Vororte verlängert zu haben im Interesse ihrer Pläne zur Lösung des Wohnungsfrage; die Korporationen stemmten sich dagegen, weil auf kurzen Strecken innerhalb der dichtbevölkerten Stadt mehr verdient wird. Diesem Konflikt zwischen Gemeindeinteressen und Privatinteressen machte die Stadt ein Ende, indem sie die Bahnen an sich brachte. Konflikte ähnlicher Art führten dazu, daß die Städte immer mehr öffentliche Betriebe selbst in die Hand nahmen, wenn immer es sich herausstellte, daß dadurch für die Bewohner die Kosten des Lebensunterhalts verringert, bessere sanitäre Zustände herbeigeführt und im allgemeinen ein behaglicheres Dasein geschaffen werden konnte.

Auf den letztern Punkt wird ganz besonderes Augenmerk gerichtet. Auf den Lohnverdienern beruht die Volkskraft. Diese verkümmert in Tenements. Aber es giebt nicht genug billige Wohnhäuser. Am Häuserbau wird weniger verdient als in der Bodenspekulation. Das ist das Crux der Wohnungsfrage über die ganze Welt hin. Deutschland hat die Wohnungsfrage ebenso wenig endgültig gelöst, wie wir hier. Aber es hat sie mit Muth und Intelligenz angepackt. Nach drei Richtungen hin. Erstens sieht man bei Neubauten oder bei Auslegung neuer Stadttheile genau darauf, daß das Wiedererscheinen von Tenementgebäuden verhindert wird. Zweitens: die Munizipalität baut entweder selbst oder fördert den Bau von Gartenkolonien in Vororten oder von Modell-Apartmenthäusern in der inneren Stadt. Das dritte Hilfsmittel ist die Werthzuwachssteuer. Als staatliche Einrichtung ist diese Maßregel erst neuerlichen Datums (1911); der Staat wendet seine Steuergewalt als Waffe gegen Bodenspekulation an. Ihren Ursprung hatte sie in der fernöstlichen Kolonie Kiautschau, aber mit Windeseile verbreitete sie sich in Deutschland von einer Stadt zur anderen. Indem sie unbebauten Boden höher einschätzt als bebauten, zwingt sie den Besitzer zu bauen oder zu verkaufen.

Aus den Arbeiterkolonien, unter denen unsere Pullman und Gary den Anspruch auf Mustergültigkeit erhoben, haben sich nach und nach die Gartenkolonien entwickelt. Zunächst verbesserten und verschönerten wohlmeinende Großindustrielle die Heimstätten ihrer Arbeiter und Angestellten, so die Krupps in Essen ihr Altenhof, die großen Seifenfabrikanten Gebrüder Lever in Liverpool ihr Port Sunlight an der Mersey. Angeregt durch Beispiele dieser Art bemächtigten sich Philanthropen und Munizipalitäten der Idee, indem sie in der „Gartenstadt" eine Lösung der Wohnungsfrage erblickten. So entstand aus Privatmitteln die erste deutsche Gartenkolonie Hellerau bei Dresden und bei der Londoner Vorstadt Hampstead als erste munizipale Schöpfung dieser Art die Gartenstadt Letchworth. Den wirksamsten Beistand zur Lösung der Wohnungsfrage leisten die kooperativen Baugenossenschaften, welche über ganz Deutschland verbreitet sind und denen Staat und Städte durch Darlehen aus den verschiedenen Versicherungsfonds an die Hand gehen.

Deutsche Städte sind beständig bestrebt, ihren Bodenbesitz zu vermehren. Land, das heute sozusagen „ganz aus der Gegend" liegt, bringen sie an sich. So behalten sie bei zukünftigen Erweiterungen des Stadtgebiets die Kontrolle in der Hand. So sind sie instandgesetzt, auf neuentstehende Straßen und Stadttheile die Rollen zu vertheilen, je nachdem dieselben sich für Luxuswohnungen und Villen, für geschlossene Häuserreihen mit oder ohne Höfe, für Anlage von Fabriken, für öffentliche Vergnügungsplätze und Parks eignen. Darauf beruht das sogenannte Zonensystem. Die amerikanische Stadt erwirbt Grund und Boden immer erst, wenn sie ihn braucht. Dann hat sie selten viel Wahl und muß stets theuer bezahlen. Wir in Amerika bauen unsere Städte ungefähr so wie unsere Großväter ihr Handwerk betrieben. Jeder auf seine Art, ohne Rücksicht auf die Nachbarn. Der Eine baut eine Miethkaserne neben einer Luxuswohnung. Ein Anderer baut eine Garage oder einen Stall oder eine Musikhalle oder eine Fabrik mitten in einem Wohnviertel. Höhe, Stil, Stand der Gebäude entzieht sich jeder Kontrolle. Von Harmonie der Umgebung, einheitlichem Charakter, Fortbestand ist keine Rede. Der Spekulant legt sein Land aus in beliebig große Parzellen an Straßen, die er eigenmächtig vermißt. Mag die Stadt später selbst zusehen, wie es in einen erweiterten Stadtplan paßt! In der deutschen Stadt denkt und arbeitet und plant man nicht lediglich an Bewältigung gegenwärtiger Aufgaben, sondern gleichzeitig auch mit einem stetigen Blick auf Bedürfnisse der Zukunft. Und darin besteht der wesentliche Unterschied zwischen Stadtverwaltungen hüben und drüben.

C. M. Loth.

*) European Cities at Work. By Frederic C. Howe, Ph. D. New York, Charles Scribner's Sons, 1913.

EIN MODERNES NEWYORKER APARTMENT HAUS.

BERLINER MUSTER-APARTMENTS.

STRASSE IN FRANKFURT A-M

DIE ENGLISCHE GARTENSTADT LETCHWORTH.

KRUPP'S ARBEITER-KOLONIE, ALTENHOF.

Französische Anekdoten

Ein einzelnes Witzwort, eine geistreiche Antwort, ein Epigramm mögen bedeutungslos sein; sammelt man sie, so gewinnen sie leicht die Kraft, das Volk zu charakterisiren, das sie erdachte oder dem sie einfielen. Wenn darum Ernest Gaubert eine eben erschienene Auswahl solcher heiteren Kleinigkeiten betitelt: „Der Geist der Franzosen", so will er damit auf diese charakterisierende Kraft hinweisen. Notirt sind Worte, die auf dem Boulevard und im Theater, bei Hofe oder von Dich-Grazie, Witz und Ironie genug finden, das sei durch Uebersetzung einiger Proben erwiesen.

*

Von dem berühmten T... war ebenso wie seine kleine Gestalt sein diplomatisches Talent bekannt. Seine Worte mißhandelten oft die Leute von mehr als 5½ Fuß. So sagte er: „Die Leute von großem Wuchs gleichen sechsstöckigen Häusern, deren oberste Wohnung gewöhnlich am schlechtesten möblirt ist."

*

Eine Dame, seit kurzem verwittwet, empfing den Besuch eines Freundes, der erstaunt ist, sie Harfe spielend anzutreffen. „Lieber Gott," sagte er, „ich hatte erwartet, Sie ganz verzweifelt zu finden!" — „O," sagte sie pathetisch, „da hätten Sie mich gestern sehen sollen."

*

Der Marschall v. Bassompierre reiste wiederholt als Gesandter. Er erzählte Heinrich IV., in Madrid sei er auf einem allerliebsten Maulesselchen, das ihm der König geschickt habe, eingezogen. „O, muß das schön gewesen sein," sagte der König, „einen Esel auf einem Maulesel zu sehen!" — „Sehr wohl, Majestät," antwortete Bassompierre, „ich vertrat Sie!"

König Georg und der Droschkenkutscher.

In Berliner Hofkreisen wird von dem Aufenthalte des Königs Georg von England anläßlich der Berliner Hochzeitsfeierlichkeiten eine nette kleine Geschichte erzählt. Der König benutzte manche Minute, die die Festlichkeiten ihm freiließen, um Berlin und das Berliner Leben genauer kennen zu lernen. Aus diesem Grund erfolgte sein überraschender Besuch auf der Grunewald-Rennbahn, und der König unternahm auch incognito einige Spaziergänge in Berlin, auf denen er mit der Hauptstadt und ihrem Leben und Treiben in engere Berührung kommen wollte. Auf einem dieser Spaziergänge ereignete sich eine drollige Episode. Der König war völlig allein, ohne jede Begleitung, nach dem „alten Berlin" gewandert und hatte sich auf diesem Wege zu lange aufgehalten. Als er nach der Uhr sah, erkannte er plötzlich mit Schrecken, daß er sich zum Diner im Schlosse verspäten würde, wenn er nicht schnell eine Fahrgelegenheit fände. Nach einigem Suchen zeigte sich ein richtiger Berliner Taxameter. Der König ließ den Kutscher halten, bestieg den Wagen und gab Order, nach dem Königlichen Schloß zu fahren. Der Kutscher machte ein etwas erstauntes Gesicht, dachte aber, er hätte es wohl mit einem der zahllosen Hofbeamten zu thun, für die in den vergangenen Festtagen nicht sämmtlich Galawagen bereit standen, und fuhr in der Richtung nach dem Königlichen Schloß davon. Niemand erkannte natürlich in der gewöhnlichen Droschke den König von England.

Die Fahrt ging durch einige stark belebte Straßen, aber die „königliche Droschke" fiel im Großstadtverkehr naturgemäß niemand auf. So kam das Gefährt von der Rückseite des Schlosses her an das Schloß gefahren, und der Kutscher wollte nunmehr halten, um seinen Fahrgast aussteigen zu lassen. Dieser winkte aber, der Kutscher solle ihn weiterfahren, und gab als Haltepunkt in deutscher Sprache das Hauptportal an der Schloßfreiheit an. Der Kutscher setzte sich kopfschüttelnd, weil er wohl erwartete, von der Absperrung angehalten zu werden, wieder in Bewegung und fuhr um das Schloß herum. Ein dort stehender Schutzmann, der auch thatsächlich den Wagen erst anhalten wollte, gab, mit etwas verwundertem Gesicht, aber plötzlich in strammer Haltung, den Weg frei, und der Wagen gelangte schließlich vor das Hauptportal. Hier bedeutete der König dem Kutscher, in den Schloßhof zu fahren. Jetzt weigerte sich dieser ganz entschieden, weiterzufahren, da er sonst sich strafbar mache. Dem König blieb also nichts weiter übrig, als auszusteigen und zu Fuß ins Schloß zu gehen. Als er eben das Portemonnaie zog, um den Kutscher zu bezahlen, stürzten mehrere Bediente aus dem Portal, um den König zu helfen. Jetzt wurde es auch dem Kutscher klar, welchen hohen Gast er gefahren hatte. Ein Diener sagte ihm denn auch Bescheid, und das Zwanzigmarkstück, das der Kutscher in der Hand hielt, ließ ihm dann schließlich gar keinen Zweifel mehr, daß in seinem Wagen eben der König von England gesessen hatte.