

- 14 Vgl. ebenda, S. 749-756, wo Reuter wesentliche (und widersprüchliche) Äußerungen Fontanes über Juden und Judentum zusammengetragen hat.
- 15 Aus der Rezension einer Aufführung des „Nathan“ am 28. Februar 1882. - Theodor Fontane: Sämtliche Werke (Nymphenburger Ausgabe), Band XXII/2, München 1964, S. 122.
- 16 Ebenda, Band XXII/1, München 1964, S. 173 ff.
- 17 Ebenda, S. 866 f.
- 18 Tatsächlich wurde „zum Gedächtnis Lessings an seinem hundertjährigen Todestage“ im Berliner Schauspielhaus „Emilia Galotti“ mit einem Prolog von Julius Wolff aufgeführt. Fontanes Besprechung erschien am 17. Februar in der „Vossischen Zeitung“.
- 19 Die Handschrift ist verschollen; die Veröffentlichung folgt einer Abschrift (Typoskript), die sich als Dauerleihgabe der Bibliothek der Humboldt-Universität zu Berlin im Theodor-Fontane-Archiv, Potsdam, befindet.
- 20 Shakespeares „Sommernachtstraum“ wurde, in der Inszenierung von Arthur Deetz, am 18. November aufgeführt. Fontane schrieb seine Kritik für die „Vossische Zeitung“ am folgenden Tag. Da er darin, am Schluß, sein Mißfallen über den „Löwen“ äußert, ist anzunehmen, daß er den Brief an Deetz nach der Rückkehr aus dem Theater geschrieben hat.
- 21 (franz.) außer Konkurrenz.
- 22 Goethe, „Faust“ I, Vers 1223.
- 23 Gemeint ist wahrscheinlich George Davidsohn (1835-1897), der Gründer und langjährige Chefredakteur des „Berliner Börsen-Couriers“.
- 24 Botho von Hülsen (1815-1886), der Generalintendant der königlich preußischen Schauspiele.
- 25 Der Berliner Antisemitismusstreit. Herausgegeben von Walter Boehlich. Frankfurt am Main 1965; Neuauflage 1988. Vgl. auch meinen Aufsatz „Herman Grimm im Berliner Antisemitismusstreit“; in: Weimarer Beiträge 2/1993.
- 26 Greive, a.a.O., S. 74.
- 27 Der Berliner Antisemitismusstreit (1988), S. 205.
- 28 Theodor Fontane: Briefe. Herausgegeben von Kurt Schreinert. Zu Ende geführt... von Charlotte Jolles. Band 4, Berlin 1971, S. 229 (Anmerkung zu dem Brief an Emilie Fontane vom 12. August 1883).
- 29 Theodor Fontane: Sämtliche Werke (Nymphenburger Ausgabe), Band XIX, München 1969, S. 750 f.
- 30 Fontane an seine Tochter, 21. August 1893.
- 31 Reuter: Fontane. Band 2, S. 755 und 749.
- 32 Theodor Lorenz spricht mit Bezug auf dieses Blatt von dem Organ des „liberalen Protestantismus“. Biographisches Jahrbuch und Deutscher Nekrolog. Band 13, 1910, S. 263.
- 33 Walter Müller-Seidel (Theodor Fontane. Soziale Romankunst in Deutschland. 2., durchgesehene Auflage, Stuttgart 1980, S. 445) weist darauf hin, daß im „Stechlin“ „der Hofprediger Stöcker besser wegkommt, als er es verdient“.

Stefan Neuhaus, Bamberg

Fontane und der Tunnel unter der Themse

Anmerkungen zu einem Motiv aus dem „Stechlin“, seiner Geschichte und Bedeutung

1. „Daß ich den Tunnel nicht gesehn...“

*„Daß ich den Tunnel oder den Tower nicht gesehn, das könnt ich mir verzeihn. Aber das Leben drüben! Wenn irgendwo das viel zitierte Wort von dem 'in einem Tage mehr gewinnen, als in des Jahres Einerlei' hinpaßt, so da drüben. Alles modern und zugleich alles alt, eingewurzelt, stabilisiert. Es steht einzig da; mehr als irgendein andres Land ist es ein Produkt der Zivilisation...“*¹

Superintendent Koselegers Lobrede auf Großbritannien variiert das Thema des Romans „Der Stechlin“, den Zusammenhang von Alt und Neu. Als Beispiel für das Alte wird der „Tower“ of London genannt, das Neue vertritt der „Tunnel“. England scheint demnach das perfekte Land zu sein, in dem „alles modern und zugleich alles alt“ ist, das Tradition und Erneuerung in vorbildlicher Art zu verbinden weiß.

Bevor man sich weitere Gedanken über die Bedeutung dieser Aussage für das Romanganze machen kann, bleibt zu fragen: Was ist der Tunnel? Kein heutiger Reiseführer gibt darüber Auskunft. Tunnel unter der Themse gibt es viele; welcher könnte zum Zeitpunkt des Erscheinens des „Stechlin“ ebenso berühmt gewesen sein wie der Tower, der zum Repertoire jeder Londonbesichtigung gehört? Die Anmerkungen zu der von mir benutzten Romanausgabe geben bereits kurze, allerdings wenig aussagekräftige Auskunft:

„T u n n e l : der nach zwanzigjähriger, von dem Ingenieur Brunel geleiteten Bauarbeit am 25. März 1843 eröffnete Tunnel unter der Themse.“²

Heute ist dieses Bauwerk von der Liste der Londoner Sehenswürdigkeiten so vollständig verschwunden, als hätte es nie existiert. Kein Wunder, gibt es doch unzählige Tunnels, in denen Fußgänger, Züge oder Autos Flüsse unterqueren. Es gibt sie in London ebenso wie in zahllosen anderen Städten der Welt. Dementsprechend schwierig, fast unmöglich ist es, mehr über jenen mysteriösen, anscheinend besonderen Tunnel herauszufinden. Und doch hat es mehr mit ihm auf sich, als man denkt.

Macht man sich kundig, dann zeigt sich, daß es das Verdienst des Themse-Tunnels war, der erste neuzeitliche Tunnel unter einem Gewässer gewesen zu sein. Bei seinem Bau wurde das speziell zu diesem Zweck von dem Ingenieur Brunel entwickelte Schildvortrieb-Verfahren erstmals verwendet - eine kleine technische Revolution. Ohne diese Innovation wäre der Bau aller anderen Flußunterquerungen nicht möglich gewesen, auch nicht der des unsere heutige Zeit beschäftigenden Tunnels unter dem Ärmelkanal, des „Chunnel“ (Abkürzung

aus „Channel-Tunnel“). Der Themse-Tunnel, so stellt sich heraus, war zu seiner Zeit mindestens ebenso berühmt und ein ebensolches Wagnis, wie es der „Chunnel“ heute ist.

2. Das Original: Tunnelbau in London

Bereits die Lebensgeschichte des Tunnel-Bauers Marc Isambard Brunel ist so außergewöhnlich wie sein späteres Projekt. Der am 25. April 1769 geborene Farmerssohn aus der Normandie wurde 1793 zur Guillotine verurteilt, floh erst nach New York und kam dann 1798 nach England, wo er u.a. die Massenfabrikation bzw. eine Methode erfand, Armeestiefel in großer Zahl herzustellen - was dazu führte, daß er nach dem Sieg bei Waterloo auf 80 000 Paar Stiefel sitzenblieb und Konkurs anmelden mußte.³

In dem schnell wachsenden London macht man sich bereits seit Ende des 18. Jahrhunderts Gedanken über den Bau eines Themse-Tunnels. Besonders die Stelle zwischen Wapping und Rotherhithe konnte den Fährverkehr kaum noch bewältigen, viele tausend Passagiere, vor allem Dockarbeiter, setzten dort täglich über. Wagenfahrer mußten einen Umweg von zwei englischen Meilen in Kauf nehmen. Ein 1817 begonnenes Projekt wurde nach fünf Jahren wieder aufgegeben, und man setzte 500 Pfund aus für einen Plan, wie man das Vorhaben technisch bewältigen könnte. Brunel, der sich 1818 sein „Schild“ patentieren ließ, bekam schließlich den Auftrag. Am 2. März 1825 begannen die Arbeiten.

„Seldom has a construction development attracted such attention, national und international, as the Thames tunnel. It was being discussed the world over...“⁴

Aber das Projekt stand unter keinem guten Stern. Der angeblich so tragfähige Lehm Boden des Themsebettes bestand an einigen Stellen aus Kies und Sand, immer wieder brach Wasser ein. Bei dem folgenschwersten Zwischenfall am 12. Januar 1828 ertranken sechs Arbeiter. Das Leck konnte nur mühsam von oben mit 4500 lehmgefüllten Säcken gestopft werden. Danach wurden - der Betreibergesellschaft war das Geld ausgegangen - die Arbeiten für fast sieben Jahre unterbrochen. Erst 1834 konnten sie, nach einer Finanzspritze der Regierung, wieder aufgenommen werden. Dank eines neuen, weiterentwickelten Vortriebsschildes kam man nun besser voran, doch dafür gab es andere Probleme. Durch die Tunneldecke sickerte stinkendes Wasser aus der mit den ungeklärten Abwässern Londons hochgradig verseuchten Themse. Arbeiter fielen um oder erblindeten, bekamen Durchfall oder schlimme Kopfschmerzen. Viele trugen lebenslange Behinderungen davon. Am 12. August 1841 erreichte das Vortriebsschild endlich das Ufer von Wapping.⁵

Am 25. März 1843 wurde der Tunnel eröffnet, doch war seine Unglücksgeschichte damit noch nicht beendet. Die Tunnelgesellschaft war abermals pleite, weder konnte Brunel die versprochene Erfolgsprämie ausgezahlt werden, noch hatte man das Geld, den bisher nur für Fußgänger passierbaren Eingang zu einer Ein f a h r t auszubauen. Das vielbestaunte Bauwerk verkam zum „Hades

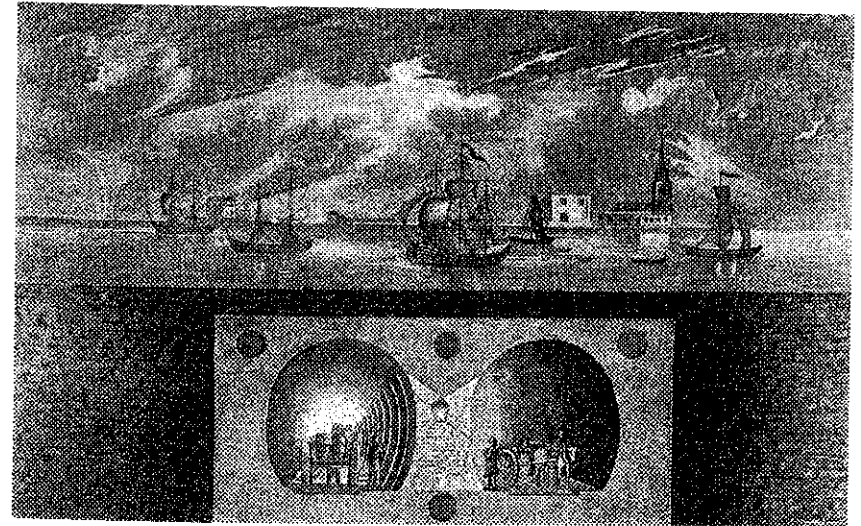


Abb. 3

Hotel“ für Obdachlose, die dort für einen Dime Passiergeld Schutz vor den Unbilden der Witterung suchen bzw. übernachten konnten. Erst 1869, als die East London Railway die ehemalige Sehenswürdigkeit kaufte und zum Eisenbahntunnel ausbaute, begann das „nützliche Leben“ des Themse-Tunnels - wie es Gösta E. Sandström, Chronist der Tunnelgeschichte, formuliert.⁶ Dann freilich war aus der früheren Innovation bereits ein Fossil geworden; im gleichen Jahr wurde, mit fortschrittlicher Technik und minimalem Aufwand, bereits der zweite Themse-Tunnel gebaut,⁷ kurze Zeit später folgten die ersten U-Bahn-„Röhren“, danach „Tubes“ genannt.⁸ In London fährt man daher mit der „Tube“, obwohl der offizielle Name „Underground“ lautet.

3. Die Kopie: Berlins Antwort auf das Themse-Projekt

Zu welchen Höhen der Berühmtheit sich der Themse-Tunnel aufgeschwungen hatte, dafür steht der Name des „Tunnels über der Spree“ - jener Berliner Literatenvereinigung, in der Fontane Mitglied war und die sein Schaffen nachhaltig beeinflusste.

„Der Tunnel, oder mit seinem prosaischeren Namen der 'Berliner Sonntagsverein', war 1827 durch den damals in Berlin lebenden Witzling M.G. Saphir gegründet worden“,

beschreibt Fontane die Ursprünge in seinem „Scherenberg“-Buch.⁹ Dieser Satz wird fast wörtlich in „Von Zwanzig bis Dreißig“ wiederholt, nur, daß Fontane in diesem rund vier Jahre später erschienenen Werk den „Witzling“ gestrichen

hat.¹⁰ Seine persönliche Abneigung gegen die Merkwürdigkeiten des Vereins, zu denen der Schutzpatron Till Eulenspiegel oder die Bezeichnung „angebete-tes Haupt“ für den Vorgesetzten gehörten, ist jedoch deutlich herauslesbar, wenn er formuliert:

„Um die Zeit, als ich eintrat, siebzehn Jahre nach Gründung des Tunnels, hatte die Gesellschaft ihren ursprünglichen Charakter bereits stark verändert und sich aus einem Vereine dichtender Dilettanten in einen wirklichen Dichterverein umgewandelt.“¹¹

Fontane schönt hier - ein „wirklicher Dichterverein“ ist der „Tunnel“, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, nie gewesen, so sehr sein berühmtestes Mitglied dies auch gewünscht haben mag.

Analog zu der Etikettierung unproduktiver Mitglieder als „Klassiker“ und produktiver als „Makulaturen“ etc. ist der Vereinsname „Tunnel über der Spree“ wohl als gewollt-witziger Einfall zu betrachten, der die Andersartigkeit, den humoristischen Charakter der Vereinigung betonen sollte. Der Themse-Tunnel war in aller Munde, so konnte man durch die Namenwahl einerseits im Fahrwasser von dessen Berühmtheit schwimmen, andererseits den zeitgenössischen Technik-Enthusiasmus (der oft in unkritischer Bewunderung alles Britischen ausartete, da man in Deutschland in technologischer Hinsicht weit zurücklag) persiflieren und diesem britischen Unternehmen ein rein geistiges deutsches „Vorhaben“ entgegensetzen. Ob man sich dessen bewußt war, daß viel Selbstironie darin mitschwingt, ein über der Spree schwebendes Luftschloß in Gestalt eines Tunnels „bauen“ zu wollen?¹²

Dennoch war sich der Verein seiner Verpflichtung bewußt, dem in London befindlichen Tunnel-Original die nötige Referenz zu erweisen. Fontane zitiert beispielsweise „das von Rudolf Löwenstein gedichtete Tunnel-Lied“, das auf Stif- tungsfesten besonders beliebt gewesen sei:

*„Zu London unter der Themse
Der mächtige Tunnel liegt,
Der Strom, scheu wie die Gemse,
Hin über die Tiefe fliegt...“*

Allerdings nicht, ohne sich, eigene Erfahrungen hinzuziehend, darüber lustig zu machen:

„Wer die Londoner Themse gesehen hat, wird ihr alles Mögliche nachrühmen können, nur nicht den Gemencharakter und die Scheuheit.“¹³

Neben der Bezeichnung, die ein Berliner Literatenverein 1827 für sich wählte, gibt es aber noch direktere Zeugnisse von der großen Anteilnahme, mit der man den Bau des Themse-Tunnels verfolgte und dann die geglückte Unternehmung bestaunte. Auf einige dieser Zeugnisse soll nun eingegangen werden, bevor der erst 1844 das erste Mal in London weilende Fontane wieder das Wort ergreift.

4. Das Staunen der Reisenden

a) Der Fürst in der Taucherglocke

Eine der ungewöhnlichsten und facettenreichsten Persönlichkeiten des 19. Jahrhunderts, Hermann Fürst von Pückler-Muskau, machte im Zusammenhang mit dem Themse-Tunnel seinem Ruf als Exzentriker alle Ehre. In den von ihm verfaßten „Briefen eines Verstorbenen“ - einer der berühmtesten und erfolgreichsten Reiseberichte der Welt - beschreibt der Fürst, wie er sich den im Bau befindlichen Tunnel näher angesehen hat. Die erste Besichtigung findet am 19. Juli 1827 statt:

„Ein freundlicher Sonnenblick lockte mich ins Freie, das ich jedoch bald wieder mit dem Unterirdischen vertauschte. Ich besah nämlich den berichtigten Tunnel, die wunderbare, 1200 Fuß lange Kommunikation unter der Themse. Du hast wohl in den Zeitungen gelesen, daß vor einigen Wochen das Wasser des Flusses einbrach und sowohl den über 100 Fuß tiefen und 30 Fuß breiten Turm am Eingang, als auch den schon 540 Fuß langen, fertigen doppelten Weg gänzlich anfüllte.“¹⁴

Mit einer Taucherglocke habe man Lehmsäcke auf den Grund der Themse gebracht und mit diesen das in der Tunneldecke entstandene Loch gefüllt. „Eine Dampfmaschine der stärksten Art“, so Pückler weiter, habe bereits das Wasser „fast ganz wieder ausgepumpt“. Sein Gesamteindruck:

„Es ist ein gigantisches Werk, nur hier ausführbar, wo die Leute nicht wissen, was sie mit ihrem Geld anfangen sollen.“

Das Spektakuläre des Werks wird ebenso deutlich wie Pücklers Neid gegenüber den superreichen Briten, die sich eine solche Unternehmung leisten können. In dem wirtschaftlich weit zurückliegenden Deutschland wäre so etwas, das wußte der Fürst, zum damaligen Zeitpunkt nicht möglich gewesen.

Aus Pücklers Stellungnahme spricht auch, so läßt sich vermuten, eigene Erfahrung: Ihn selbst hatte ein Großprojekt - die Anlage des Muskauer Schloßparks - in schwere Geldnöte gebracht. Diese finanziellen Sorgen wiederum bildeten den eigentlichen Grund für Pücklers Englandreise: Er wollte sich in jenem Land, „in dem die Leute nicht wissen, was sie mit ihrem Geld anfangen sollen“, eine reiche Braut suchen. (Sein Vorhaben scheiterte übrigens. Eine der in die engere Wahl genommenen jungen Damen hatte moralische Skrupel, die andren genügten dann doch nicht den finanziellen oder ästhetischen Ansprüchen des Fürsten, der seine persönliche Freiheit nicht zu billig verkaufen wollte).

Das Tunnelprojekt ließ Pückler nicht los. Unter dem Datum des 20. August 1827 ist zu lesen:

„Die Neugierde führte mich heute nochmals zu den Arbeiten am Tunnel, wo ich in der Taucherglocke mit auf den Grund des Wassers hinabfuhr

und wohl eine halbe Stunde dem Stopfen der Lehmsäcke, um den Bruch wieder mit festem Boden zu füllen, zusah. (...) Dieses Behältnis hat keinen Boden... (...) Die Arbeiter hatten herrliche Wasserstiefel, welche 24 Stunden lang der Nässe widerstehen, und es belustigte mich, die Adresse des Verfertigers derselben hier bei den Fischen, 'auf des Stromes untertiefstem Grund', in mein Portefeuille zu schreiben."¹⁵

Der stets elegant gekleidete Fürst zusammen mit den in rauher Zweckkleidung steckenden Arbeitern, diesen bei ihrem anstrengenden Werk interessiert zusehend: Staunen und Kopfschütteln dürften die Reaktionen der Zeitgenossen gewesen sein, als sie diese Stelle in Pücklers Reisebericht lasen.

b) Fanny Lewald, der Tunnel und die Errungenschaften liberaler Politik

Daß der Tunnel, wie im „*Stechlin*“ angedeutet, eine Zeitlang als Sehenswürdigkeit gleichwertig neben dem Tower stand, zeigt beispielsweise die Tatsache, daß eine im 19. Jahrhundert populäre Schriftstellerin und Bekannte Fontanes, Fanny Lewald, in der Schilderung ihres Londoner Aufenthaltes (Mai bis Sept. 1850) unmittelbar an eine ausführliche Bestandsaufnahme ihres Besuchs im Tower eine ebenso genaue Beschreibung des Tunnels anschließt; natürlich spielt hierbei auch die geographische Nähe der beiden Sehenswürdigkeiten zueinander eine Rolle.

Fanny Lewald macht zuerst, dabei ebenso knapp wie anschaulich formulierend, den Leser mit der Beschaffenheit des Bauwerks bekannt:

„Durch einen, mit der Cassenbarriere versperrten Gang tritt man in eine hohe, mit Landschaften und anderen Szenen heiter gemalte Rotunde, die ihr Licht durch die Glaskuppel erhält, und steigt aus dieser Halle eine hohe Treppe hinab in den Cylinder, der den Tunnel bildet. Er ist durch Pfeiler der Länge nach in zwei Hälften geteilt. Diese Pfeiler formieren Hallen, zwischen denen sich Krämer aller Art, wie in einzelnen Buden eingerichtet haben. Die taghelle Gasbeleuchtung des Tunnels ist an den Pfeilern angebracht, so daß sie gleich den kleinen Magazinen zu Gute kommen kann. Wir waren auf dem linken Ufer der Themse hinabgestiegen und gingen den Tunnel entlang, bis an das andere Ufer, an dem sich eine ebensolche Aufgangsrotunde befindet.“¹⁶

Doch bleibt es nicht bei der bloßen Beschreibung der beiden damals wichtigsten Sehenswürdigkeiten. Fanny Lewald läßt keinen Zweifel daran, daß für sie der Tower Mahnmal jener Grausamkeiten ist, die durch „die Macht der Krone“ hervorgerufen werden können. Der Tunnel stellt das Gegenstück dar, er symbolisiert das fortschrittliche England. Die liberale Autorin nutzte so ihr Werk zur Propaganda gegen die in Deutschland herrschende Reaktion. Als auf immer noch von der „Gottesgnadenschaft“ durchdrungenen deutschen Fürsten gemünzte Anzüglichkeiten muß man viele ihrer Formulierungen verstehen. So äußert sie ihr Unverständnis, daß sich „... verständige Menschen, für die Vorzeit begeistern, daß sie aus dem Pfuhe ihrer Grausamkeit (...) maßgebende Parallelen für die Zukunft ziehen mögen...“¹⁷

Der Tunnel, von Fanny Lewald bereits zu Anfang ihres Londoner Aufenthaltes in einer Liste der Hauptsehenswürdigkeiten der Metropole aufgeführt,¹⁸ gilt ihr nicht nur als technische Meisterleistung. An ihm will sie demonstrieren, wozu eine Nation fähig ist, wenn sie nicht von einem Monarchen am Gängelband geführt wird.

c) Max Schlesingers Verbeugung vor dem „großen Werk der britischen Nation“

Fanny Lewalds Beschreibung und politische Vereinnahmung des Tunnels datiert vom 3. Juni 1850. Nur rund zwei Jahre später instrumentalisiert Max Schlesinger das Bauwerk in ähnlicher Weise, indem er es für den Kampf gegen die in Preußen andauernde Reaktion nutzbar macht. Am Tower vorbeifahrend, läßt er sein Boot kurz darauf anlegen, um sich den „berühmten Themsetunnel“ näher anzusehen. Schlesinger unterrichtet seine Leser ausführlich über Geschichte und Umfang des Projekts, vor allem auch über die damit verbundenen Schwierigkeiten.¹⁹

Max Schlesinger war nicht irgendein Reisender, sondern Kopf eines gegen die deutsche Restaurationspolitik Front machenden Londoner Nachrichtenbüros; jenes Nachrichtenbüros, dessen Berichte so großes Mißfallen bei der preußischen Regierung erregten, daß diese Fontane nach London sandte, um mit einer neuzugründenden „Deutsch-Englischen Korrespondenz“ dem nach Deutschland fließenden liberalen Gedankengut konservative Propaganda entgegenzusetzen. Wie seine Berichte zu aktuellen Ereignissen waren auch Schlesingers „Wanderungen durch London“ voller Spitzen gegen den kleinstaatlichen deutschen Feudalismus. Seine Bewertung des Tunnels ist dafür ein Beispiel.

Schlesinger meint nur vordergründig den Themse-Tunnel und spielt eigentlich auf die deutsche Revolution von 1848 an, wenn er formuliert:

„... dem Engländer bleibt der Stolz zu sagen: Wir führen durch was wir angefangen; kein großes Werk bleibt inmitten der britischen Nation aus Mangel an Hilfe unvollendet...“²⁰

5. War Fontane im Tunnel?

Eindeutige Antwort: Ja, und zwar während der ersten Englandreise vom 25. Mai bis 10. Juni 1844. Keine ausführliche, aber eine kurze Beschreibung des Themse-Tunnels hat Fontane in „*Von Zwanzig bis Dreißig*“ vorgenommen. Sie läßt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig und wird, wie viele seiner Erinnerungen in diesem Buch, durch kühle Altersdistanz bestimmt:

„Das erste (was er und sein Freund Scherz in London besichtigten; S.N.) war der Tunnel. Er bereitete mir eine große Enttäuschung. Ein so kühn gedachtes und auch ausgeführtes Unternehmen dieser unter das Flußbett getriebene Stollen war, so machte derselbe doch unmittelbar bloß den Eindruck, als schritte man durch einen etwas verlängerten Festungs-Torweg. Großen Ein-

druck macht immer nur das, was einem im Moment auf die Sinne fällt, man muß die Größe direkt fühlen; ist man aber gezwungen, sich diese Größe erst herauszurechnen, kommt man erst auf Umwegen und mit Hilfe von allerlei Vorstellungen zu der Erkenntnis: 'ja wohl, das ist eigentlich was Großes', so ist es um die Wirkung geschehen. Der Tunnel versagte, desto mächtiger wirkte der Tower."

Denn der habe allein durch seine äußere Erscheinung „ein gewisses Gruseln“ beim Betrachter erzeugt.²¹ Eine dem Prinzip nach ähnliche, nur ganz anders wertende Betrachtung über den Tunnel findet sich in Fontanes Bericht zum 25. Stiftungsfest der Berliner Sonntagsgesellschaft vom Dezember 1852, aus der Zeit also unmittelbar nach dem zweiten Englandaufenthalt des Autors. Darin heißt es:

„Wer jenen Bogengang (des Londoner Tunnels; S.N.) durchschreitet und nur äußerlich sieht, statt innerlich nachzudenken, dem wird jener wunderbare Bau nichts anderes dünken als die Wölbung einer Kirche oder ein Kreuzgang, wie er deren hundert schon zuvor durchschritten. Die Größe liegt nicht im Augenschein, sondern im Gedanken, in der Vorstellung, daß Dreimaster über unsren Köpfen hinweggleiten.“²²

Das Bauwerk an sich hat Fontane also nicht beeindruckt, nur mit Hilfe seiner Phantasie konnte er dessen „Größe“ empfinden. Mit dem Abstand des Alters allerdings war Fontane selbst dies nicht mehr möglich. Es paßt zu dem anglophilen Charakter des „Tagebuchs“ von 1844, das eigentlich kein Tagebuch, sondern ein wohl anhand von tagebuchartigen Notizen ausgearbeiteter Aufsatz ist, daß Fontane es darin geschickt vermeidet, seiner später eingestandenen Enttäuschung über den Tunnel Ausdruck zu geben. Der „unvertilgbare Eindruck“, den „diese Riesenstadt“ London auf ihn gemacht hat, wird thematisiert und hinzugesetzt, daß auch ohne die bekannten Sehenswürdigkeiten London unvergleichlich wäre:

„Nicht die Italienische Oper (...), nicht die zahllosen Kirchen und Theater (...), nicht der angestaunte Tunnel, nicht Westminster mit seinen Sarkophagen und Marmorgruppen, nicht die prächtigen Squares und Säulen, nicht die stolzen Themsebrücken, sie alle nicht machen London zu dem, was es ist, sie könnten fehlen, ohne ihm seine Großartigkeit zu rauben. (...) Die Dresdner Bildergalerie ist reicher und wertvoller als die National Gallery Londons, und selbst der Tunnel macht mehr den denkenden als den fühlenden Menschen staunen, spricht mehr zum Geiste als zum Auge.“²³

Neben der wenig eindrucksvollen äußeren Erscheinung des Tunnels gibt es noch andere, im Laufe der Zeit wechselnde Gründe, weshalb Fontane nicht näher auf diese damalige Hauptsehenswürdigkeit eingegangen ist. In dem „Tagebuch“ von 1844 war es ihm wichtiger, alles an London zu loben, in dieses Konzept paßte der indifferente Tunnel nicht hinein. 1852 und 1855-59 aber, als Fontane in London war, um dem beständigen Lob britischer Freiheit und parla-

mentarischer Herrlichkeit (oder jener Emigrantenkritik, der auch der britische Liberalismus noch nicht weit genug ging) etwas entgegenzusetzen,²⁴ eignete sich der Tunnel, das Symbol britischer Überlegenheit, auch nicht zum Tadel. (Während der beiden längeren London-Aufenthalte war Fontane mehr oder weniger offiziell an die preußische Reaktion gebunden; die Veröffentlichungen erfolgten stets unter dem Druck, das Verhältnis zur Regierung, für die er ja auch nach seiner Rückkehr 1852 wieder arbeiten wollte, nicht zu gefährden, also die Hand, die ihn fütterte, nicht zu beißen.)²⁵ Zur Kritik und Polemik besser geeignet waren andere, anfechtbarere Objekte; man vergleiche hierzu Reportagen wie die 1852 entstandene aus dem „leeren Glaspalast“. In ihr wird das vielbestaunte Gebäude, das die im Vorjahr (1851) veranstaltete erste Weltausstellung beherbergte, weitgehend entzaubert.²⁶ Noch einmal übt Fontane scharfe Kritik am Gebäude und an dem, wofür es steht, als er 1856 seine „Kristallpalast-Bedenken“ formuliert. Wichtiger für die Frage nach dem Tunnel ist jedoch eine einleitende Bemerkung dieses Artikels:

„Der Kristallpalast ist zur Zeit die Londoner Sehenswürdigkeit par excellence. Um den Tunnel kümmert sich niemand mehr...“²⁷

6. Verblässender Ruhm

Die Berühmtheit des Tunnels läßt Mitte des 19. Jahrhunderts bereits nach; es gibt nun andere technische Meisterleistungen, die ihm den Rang der wichtigsten modernen Sehenswürdigkeit ablaufen. Der Kristallpalast als Vorbild aller späteren Glas- und Stahl-Architektur ist da nur ein Beispiel. Für den regelmäßig nach Großbritannien reisenden Julius Rodenberg - der später als Herausgeber der „Deutschen Rundschau“ mehrere der bekanntesten Romane Fontanes vorveröffentlichte - ist ein Jahrzehnt später das Abwassernetz Londons die wichtigste zeitgenössische Ingenieurleistung. Doch auch das Interesse an diesem, laut Rodenberg, seit 1849 betriebenen System der „mit Wasser durchspülten“ Abwasserkanäle tritt schnell hinter der Begeisterung für ein soeben begonnenes Projekt zurück. Der Startschuß für die Londoner „Underground“, die erste Untergrundbahn der Welt, war gefallen; gebaut wurde diese erste Strecke allerdings noch nach dem „cut-and-cover“-Prinzip: Eine Straße ausheben und den entstandenen Graben abdecken. Eine U-Bahn im eigentlichen Sinn war das noch nicht, eine echte „Tube“ entstand erst 1869. Doch Rodenberg war bereits voller Enthusiasmus:

„Die größte Revolution in Grund und Boden, auf welchem London steht, aber hat die Anlage der unterirdischen Eisenbahn veranlaßt, deren Bau im vergangenen Herbst (1861) begann und in diesem Frühling (1862) vollendet sein wird, um als achttes Weltwunder alle Völker und Nationen in Erstaunen zu versetzen...“

Und Rodenberg fährt fort:

„Dieses unterirdische Eisenbahn-Projekt und seine Ausführung ist wieder einmal ein Beispiel von englischem Unternehmungsgeist und engli-

scher Arbeitskraft. Die englischen Blätter haben Recht, wenn sie uns Deutsche träge nennen, sowol in politischen als in commerziellen Dingen. Welch' ein Aufstand der Thatkraft, wohin immer wir in England blicken!"²⁸

Wenn Fontane in seinem „*Stechlin*“ dem Tunnel ein kleines Denkmal setzt, ist das schon anachronistisch zu nennen; gegen Ende des Jahrhunderts dürfte kaum noch jemand dem unterirdischen Bauwerk Beachtung geschenkt haben. Nur in Fontanes Erinnerung - er ist nach 1859 nie wieder in England gewesen - hat der erste Themse-Tunnel als eine der wichtigsten Londoner Sehenswürdigkeiten fortgelebt. Bereits Fanny Lewald hat diese Vergänglichkeit des Tunnel-Ruhms vorausgesehen:

„Es offenbart sich eben jenes alte Wunder, daß uns die großen, wahren Wunder so alltäglich werden.“²⁹

Der wundersame Tunnel ist in der Tat alltäglich geworden: Er ist nur noch eine von vielen Themse-Unterquerungen des Londoner U-Bahn-Netzes.

7. Fortschrittsenthusiasten.

Die Bedeutung des Tunnel-Motivs im „*Stechlin*“

Heute ist die Geschichte des ersten Themse-Tunnels nur einigen Ingenieuren und wenigen traditionsbewußten Londonern bekannt, abgesehen von jenen U-Bahn-Passagieren, die sich die Zeit nehmen, die im U-Bahnhof Wapping angebrachten drei Informationstafeln zu studieren. Dennoch ist die Geschichte des Tunnels nicht unwichtig, kann man sie doch als Beispiel für die Geschichte des technologischen Fortschritts betrachten, der sich trotz erheblicher Rückschläge in unglaublicher Geschwindigkeit Bahn brach - auf Kosten der Gesundheit und des Lebens vieler Menschen.

Fontane jedenfalls hat sich nicht im gleichen Maße wie z.B. Fürst Pückler-Muskau oder Fanny Lewald für den Tunnel interessiert - obwohl eine Berliner Literatenvereinigung, deren wichtigstes Mitglied er war, sich nach der Londoner Sehenswürdigkeit benannt hatte. Die Einstellung Fontanes zum Tunnel wird geprägt durch sein ästhetisches und sein poetisches Empfinden. Er war an nichtgeschichtlichen, zeitgenössischen Sehenswürdigkeiten, wie der Tunnel eine darstellte, wenig interessiert. Der Schottlandreisende Fontane ist angesichts der Fabrikschornsteine in Glasgow sofort nach Edinburgh weitergefahren³⁰ - nicht Fortschritt in technologischer, sondern in menschlicher Hinsicht galt ein Leben lang sein Interesse.

Bauwerke allgemein erregten nur dann Fontanes Aufmerksamkeit, wenn

1. sie ihn durch ihre Größe oder Erscheinung beeindruckten. Die Londoner Brücken sind hierfür ein Beispiel.³¹
2. sie ihn an außergewöhnliche Menschen aus Poesie und Geschichte oder an große Tragödien erinnerten; man denke an die von ihm besuchten schottischen

Schlösser oder an „*Die Brück am Tay*“. In dem Ende 1879 entstandenen Gedicht über den Zusammenbruch der Tay-Brücke finden sich zwei Zeilen, die vielleicht am deutlichsten Fontanes Auffassung gegenüber technischen Bauwerken auf einen Nenner bringen:

„*Tand, Tand,
Ist das Gebilde von Menschenhand!*“³²

Dieser Ausspruch der im Gedicht auftretenden Hexen oder Naturgeister wird durch den Kollaps der Brücke auf tragische Weise unterstrichen. Zugführer Johnie wird nicht Recht behalten mit seiner Behauptung, er schaffe es trotz des Sturms, die Brücke zu überqueren:

„*Ein fester Kessel, ein doppelter Dampf,
Die bleiben Sieger in solchem Kampf,
Und wie's auch rast und ringt und rennt,
Wir kriegen es unter: das Element.*“

Johnie muß sterben, weil er die technischen Leistungen der Menschen überschätzt. Seiner Verblendung (und der aller anderen Beteiligten) ist es zuzuschreiben, daß die Brücke den Zug mit in die Tiefe reißt und zahlreiche Menschen umkommen.

Natürlich läßt sich aus Fontanes Gedicht nur bedingt eine technikkritische Tendenz ableiten bzw. auf seine Einstellung gegenüber einem anderen technischen Meisterwerk, dem Themse-Tunnel, schließen. Doch interpretiert man die zu Anfang dieses Artikels zitierte Stelle aus dem „*Stechlin*“, dann wird man feststellen können, daß Fontane den Tunnel ähnlich kritisch beurteilt haben dürfte - und in ihm nicht das von Pückler, Lewald und Schlesinger glorifizierte Jahrhundertbauwerk sah.

Im „*Stechlin*“ singt das Loblied auf den Tunnel der zwielichtige Superintendent Koseleger, den Dubslav ebenso kurz wie treffend so charakterisiert: „*Er ist wie 'ne Baisertorte, süß, aber ungesund.*“ Und zu Koselegers Ambitionen meint Dubslav: „*Alles bloß Eitelkeit und Größenwahn.*“³³ Koselegers charakterliches Defizit besteht darin, nicht mit dem Platz, auf den er gestellt wurde, zufrieden zu sein, sondern hoch hinaus zu wollen. Er hat keinen Sinn für Tradition und ergreift somit, im Lichte des vom Roman beabsichtigten Ausgleichs zwischen Alt und Neu betrachtet, zu einseitig für das Neue Partei. Sein Lob für das damals als Land des Fortschritts geltende England legt hiervon Zeugnis ab; im Gegensatz zum eigenen Land sei auf der anderen Seite des Ärmelkanals alles „*ein Produkt der Zivilisation*“.

Als Beispiel führt „*der für alles Fremde schwärmende Koseleger*“ (ein aufschlußreicher Erzählerkommentar!) an: Eine Herzogin habe die überhöhte Forderung einer „*plastischen Künstlerin*“ begleichen müssen, weil letztere sich vor Gericht damit verteidigt habe, sie leiste „*beautifying for ever*“. Eine witzige Episode, die Koseleger aber als lächerliche Figur bloßstellt, weil dieser in dem Gerichtsurteil eine tiefere „*gesellschaftliche Verfeinerung*“ am Werke sieht.³⁴ Koselegers konservative Gegenspielerin, die zu sehr am Alten hängt, ist Adel-

heid. Ihre Schimpfrede auf das britische Königreich ist freilich noch lächerlicher als Koselegers Einlassungen, z.B. wenn sie formuliert:

„Und wenn es dann neblig ist, dann kriegen sie das, was sie den Spleen nennen, und fallen zu Hunderten ins Wasser, und keiner weiß, wo sie geblieben sind.“³⁵

Die vom Erzähler favorisierte Position ist eine mittlere. Sie wird eingenommen von Lorenzen, der die positiven wie negativen Seiten des britischen Fortschritts sieht, der einerseits für die Briten „schwärmte“, andererseits den Zustand bedingungslosen Schwärmens hinter sich gelassen hat und die Nachteile des „Kults vor dem goldenen Kalbe“ erkennt.³⁶ Bereits an diesem kleinen, scheinbar unwichtigen Motiv des Themse-Tunnels wird offenbar, daß ein gängiger, von Georg Lukács griffig formulierter Vorwurf an den „alten Fontane“, „die Kräfte der Erneuerung“ lägen „völlig außerhalb seines dichterischen Horizontes“, keineswegs zutrifft.³⁷ Fontane lehnt Erneuerung bzw. Fortschritt keineswegs ab, er macht nur auf dessen Grenzen aufmerksam, zeigt die damit verbundenen Gefahren. Anders formuliert: Eine technische Errungenschaft ist weder gut noch schlecht, es kommt darauf an, wie der Mensch mit ihr umgeht.³⁸ Wie gezeigt, charakterisiert Fontane manche seiner Figuren, indem er sie ihre Einstellung zum Fortschritt oder zu dem Land des Fortschritts (England) aussprechen läßt. Nicht nur Koseleger, sondern noch eine andere Romanfigur wird auf diese Weise mit einem Tunnel in Verbindung gebracht: Melusine. Ihre folgende Bemerkung läßt ebenfalls Schlüsse zu:

„Interesse hat doch immer nur das Vabanque: Torpedoboote, Tunnel unter dem Meere, Luftballons.“³⁹

Melusine erkennt zwar, daß es sich bei technischen Errungenschaften um ein „Vabanque“-Spiel handelt. Daß sie die damit verbundenen Gefahren aber nicht wahrzunehmen scheint (wohin das führen kann, hat das Beispiel des Zugführers Johnie aus „Die Brück am Tay“ bereits gezeigt), entlarvt ihren partiell oberflächlichen Charakter. Die von ihr gewählten Beispiele bunt zusammengewürfelt, noch nicht vorhandener „Segnungen“ des Fortschritts demonstrieren ihren Übermut.

Ebenfalls ist es ein Zeichen von Oberflächlichkeit, daß Melusine an dieser Stelle eines Gesprächs zwischen ihr, Gräfin Berchtesgaden und Woldemar wenig Interesse für den Gesprächsgegenstand Pastor Lorenzen aufzubringen vermag. Ohne ihn zu kennen, macht Melusine sich über Lorenzen lustig, tut ihn als „Säulenheiligen“ ab.⁴⁰ Erst am Ende des Gesprächs gewinnt Melusines lebenswürdige Natur wieder die Oberhand. Sie anerkennt Lorenzens Streben nach mehr Mitmenschlichkeit, das in der Person des portugiesischen Joao de Deus verkörpert wird: „Das ist schön.“⁴¹ Einerseits ist Melusine verständnisvoll und hilfsbereit, andererseits ist sie impulsiv, redet und handelt unüberlegt. Von letzterem legt noch ein weiterer Tunnel Zeugnis ab, den sie auf ihrer Hochzeitsreise durchquert hat, nach ihrer

offenbar übereilten - Heirat mit dem italienischen Grafen Ghiberti. In dem „großen Apennintunnel“, so erzählt Melusine der Baronin Berchtesgaden, habe Ghiberti seinen wahren Charakter offenbart und ihr gezeigt, „welchem Elend ich entgegenlebte“. Seither sei sie, Männern gegenüber, „ein gebranntes Kind“.⁴² In dieser Textstelle wird angedeutet, daß der italienische Graf seine junge, unerfahrene Frau vergewaltigt hat. Es offenbart Melusines geringes Einschätzungsvermögen, wenn sie Woldemar ähnliche sexuelle Rücksichtslosigkeiten zutraut, wie Ghiberti sie anscheinend an ihr verübt hat. Auf die Verlobung ihrer Schwester reagiert sie wie folgt:

„Ach, meine liebe Armgard“, sagte Melusine, ‘wenn du wüßtest! Ich habe nur die Freude, du hast auch die Last.’“⁴³

Eine „Last“, die Armgard nach der Hochzeit allerdings mit Freuden trägt - hat sie, ruhig und überlegt, doch die richtige Wahl getroffen.

Eine m.E. notwendige Neubewertung der Hauptfiguren des „Stechlin“ bzw. Neuinterpretation des Romans sei mit diesen wenigen Bemerkungen nur angedeutet. Zusammenfassend läßt sich feststellen: Koseleger und auch Melusine geben sich durch ihre unkritischen Vorlieben für England, Tunnel oder Torpedoboote Blößen. Der Superintendent wird von Fontane, u.a. unter Einsatz des Motivs „Themse-Tunnel“, als unkritischer Schwärmer vorgeführt, während die allgemein sehr positiv gezeichnete Melusine u.a. mit Hilfe der „Vabanque“-Bemerkung oder der Apennin-Tunnel-Episode als übermütig und etwas oberflächlich dargestellt wird. Nicht zuletzt aus diesem Grund dürfte Woldemar sich bei seiner Brautwahl für die nachdenklichere und rücksichtsvollere Armgard entschieden haben.

Fontanes Einstellung gegenüber der vielleicht weltweit wichtigsten Sehenswürdigkeit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, dem Themse-Tunnel, läßt sich dahingehend zusammenfassen, daß die paradoxe Bezeichnung „Tunnel über der Spree“ auch von ihm hätte stammen und im „Stechlin“ hätte stehen können. Sie paßt gut zu dem berühmtesten „Tunnel“-Mitglied, wenn man in ihr nicht, wie der „Witzbold“ Saphir es allem Anschein nach gewollt hat, einen groben Spaß, sondern eine ironische Antwort der Dichtung auf das beginnende Industriezeitalter sieht.

Anmerkungen

- 1 Theodor Fontane: Der Stechlin. Roman. München 1969. (=Nymphenburger Taschenbuch-Ausgabe in 15 Bänden, Band 13.) S. 263.
- 2 Vgl. Theodor Fontane (siehe Anm. 1), S. 434. Die Bauarbeiten dauerten nicht 20, sondern 18 Jahre.
- 3 Zu den angegebenen Einzelheiten aus Brunels Leben bzw. der Geschichte des Tunnels vgl., sofern nicht anders angegeben: Gösta E. Sandström: The history of tunnelling. Underground workings through the ages. London 1963. S. 209. Über Brunels Leben informiert ausführlicher, allerdings weniger objektiv: Richard Beamish: Memoir of the life of Sir Marc Isambard Brunel. 2., revidierte Aufl. London 1862.

- 4 „Selten hat eine Bauunternehmung so viel Aufmerksamkeit auf sich gezogen - national und international -, wie der Themse-Tunnel. Man sprach darüber auf der ganzen Welt...“ (Meine Übers.) Vgl. Gösta E. Sandström (siehe Anm. 3), S. 211.
- 5 Vgl. Gösta E. Sandström (siehe Anm. 3), S. 215.
Eine detailliertere Darstellung der Baugeschichte des Tunnels hat erst kürzlich das noch junge Brunel-Museum in London-Rotherhithe (das im alten Maschinenhaus des Tunnels untergebracht ist) publiziert; vgl.: Andrew Mathewson & Derek Laval: Brunel's Tunnel... and where it led. Edited by Corinne Orde. Published by Brunel Exhibition Rotherhithe. London 1992.
Nicholas G. de Salis, dem rührigen Gründer und Leiter des Museums (das jeden ersten Sonntag im Monat zwischen 12 und 16 Uhr besichtigt werden kann), ist es zu danken, daß im Sommer 1993, anläßlich des 150. Jahrestages der Fertigstellung des Bauwerks, eine Ausstellung in der Londoner Institution of Civil Engineers die Tunnel-Geschichte dokumentierte. Dazu wurde ein informativer Katalog erstellt: Michael M. Chrimes u.a.: The triumphant bore. A celebration of Marc Brunel's Thames Tunnel. London 1993.
- 6 Vgl. Gösta E. Sandström (siehe Anm. 3), S. 216ff., oder Mathewson/Laval (siehe Anm. 5), S. 54-57.
Die ursprünglich geplanten zusätzlichen, riesigen Einfahrtschächte, die es Wagen ermöglicht hätten, den Tunnel zu durchfahren, wurden nie gebaut - das Projekt hatte, so befand man an höchster Stelle, bereits zuviel Geld verschlungen. Der Prestigeerfolg, Menschen erstmals die Unterquerung eines Flusses ermöglicht zu haben, und sei es auch nur zu Fuß, genügte der britischen Regierung. 1865-69 wurden die Zufahrten für die Eisenbahn gebaut, 1948 übernahm London Transport die Strecke. Seither fahren täglich Hunderte von U-Bahn-Zügen durch Brunels einstmalig so berühmten Tunnel. Die U-Bahn-Station Wapping befindet sich in den Fundamenten des einen der beiden früheren Eingangsschächte. Blickt man von hier in den - rauchgeschwärtzten - Tunnel oder nach oben in das hohe Rund des mächtigen Schachts (die laternengeschmückte Wendeltreppe und das prächtige Dach existieren freilich nicht mehr), dann fühlt man sich einen Moment lang in die Vergangenheit zurückversetzt - bis der nächste Zug heranrattert und mit quietschenden Bremsen hält.
- 7 Nur wenige Schritte vom Kassenhäuschen zum Tower of London entfernt steht ein kleines, rundes Gebäude, dessen verschlossene Tür die Eingangspforte zum zweiten Themsetunnel ist. Ein Ingenieur namens James Henry Greathead hatte Brunels Schild weiterentwickelt und damit 1869 - in nur einem Jahr! - diesen zweiten Tunnel gebohrt. Die Passagiere wurden mit Hilfe eines „cable car“ durch die schmale Röhre befördert, daher gilt die „Tower Subway“ auch als Vorläufer der (übrigens später von Greathead initiierten und gebauten) „Tube“ und somit als erste (Miniatur-)U-Bahn der Welt. Mit der Eröffnung der Tower Bridge 1896 wurde der zweite Themse-Tunnel gesperrt, er birgt seitdem Wasserleitungen. Über diesen Tunnel bzw. die Entwicklung der U-Bahn hat sich Fontane meines Wissens nie geäußert. Vgl. zur Geschichte: Archibald Black: The story of tunnels. New York, London 1937, S. 31f.
- 8 Vgl. Gösta E. Sandström (siehe Anm. 3), S. 216ff.
- 9 Vgl. Theodor Fontane: Aufsätze und Aufzeichnungen. Christian Friedrich Scherenberg. Hrsg. v. Jürgen Kolbe. Frankfurt/M. u.a. 1979. (=Erinnerungen, ausgewählte Schriften und Kritiken. Hrsg. v. Walter Keitel u.a. / Ullstein-Ausgabe „Werke und Vgl. auch den Aufsatz von Roland Berbig: „Der Tunnel über der Spree“. Ein literarischer Verein in seinem Öffentlichkeitsverhalten. In: Fontane-Blätter, Heft 50 der Gesamtreihe. Potsdam 1990. S. 18-46. Berbig bescheinigt Saphir eine Vorliebe für „Satire in Form eines unbändigen und ungezügelter Wortwitzes“ (S. 20) und bestätigt damit Fontanes Einschätzung, der Gründer sei ein „Witzling“ gewesen - von der dem Ausdruck „Witzling“ eigenen negativen Bedeutung einmal abgesehen.
- 10 Theodor Fontane: Von Zwanzig bis Dreißig. Autobiographisches. Hrsg. v. Otto Drude. Mit zahlreichen Abbildungen. Frankfurt/M. 1987. (=Insel-TB 985.) S. 178.
- 11 Vgl. Theodor Fontane (siehe Anm. 10), S. 178 (Zitat) bzw. S. 183f. für die erwähnten Bezeichnungen.
- 12 Joachim Krueger, der sich mit der Namensgebung des „Tunnels“ beschäftigt hat, weist vor allem auf die Spottlust hin, mit der die Dichtergesellen die Probleme des Londoner Tunnelbaues begleiteten. Z.B. reimte ein Emil Jacobi 1832:
„Der Brunnel hat zwar auch gemacht
In London seines Tunnels Schacht.
Doch fehlte seinem Werke
Die Stärke.“
Vgl. J. Krueger: Der Tunnel über der Spree und sein Einfluß auf Theodor Fontane. In: Fontane-Blätter Band 4, Heft 3 (Heft 27 der Gesamtreihe). Potsdam 1978. S. 202.
- 13 Zu diesem und dem vorhergehenden Zitat vgl.: Theodor Fontane (siehe Anm. 10), S. 189f.
Auch das „Festlied zum vierten Stiftungstage des Tunnels über der Spree, den 3. December 1830, mitgeteilt von Bürger“ gedenkt, allerdings ohne der humoristischen Verpflichtung des Namens gerecht zu werden, dem Londoner Partron:
„Londen gab uns zum Lehn,
Dich, den wir vor uns seh'n,
Durch den wir sind und geh'n;
Heil, Tunnel Dir!“
Vgl. den Faksimile-Abdruck des ganzen Liedes bei: Peter Wruck: Die Marseillaise im Sonntagsverein. Europäische Nationallieder und Nationalhymnen auf dem 13. Stiftungsfest des Berliner „Tunnel über der Spree“ im Jahre 1840. In: Fontane-Blätter, Heft 51 der Gesamtreihe. Potsdam 1991. S. 45.
- 14 Hermann Fürst von Pückler-Muskau: Briefe eines Verstorbenen. Vollständige Ausgabe. Neu hrsg. v. Heinz Ohff. Berlin 1986. S. 692 (auch die folgenden Zitate befinden sich, falls nicht anders angemerkt, auf dieser Seite).
Ohff nennt Pückler den „Fürst der deutschen Literatur“ und hebt den „Bestseller“-Charakter der ab 1830 in vier Bänden erschienenen „Briefe eines Verstorbenen“ hervor (vgl. die Einleitung, bes. S. VII).
- 15 Vgl. Pückler-Muskau (siehe Anm. 14), S. 711.
- 16 Vgl. Fanny Lewald: England und Schottland. Reisetagebuch. Zweite Ausgabe. Zwei Bände. Berlin 1864. 1. Band, S. 208f.
- 17 Vgl. Fanny Lewald (siehe Anm. 16), 1. Band, S.203.
- 18 Vgl. Fanny Lewald (siehe Anm. 16), 1. Band, S. 72.
- 19 Vgl. Max Schlesinger: Wanderungen durch London. Zwei Bände. Berlin 1852. 2. Band, S. 17-26.
- 20 Vgl. Max Schlesinger (siehe Anm. 19), 2. Band, S. 22.
- 21 Vgl. Theodor Fontane (siehe Anm. 10), S. 167f.

- 22 Vgl. den Abdruck bei Joachim Krueger (siehe Anm. 12), S. 203.
- 23 Zitiert nach: Theodor Fontane: Wanderungen durch England und Schottland. Hrsg. v. Hans-Heinrich Reuter. 2. Aufl. Zwei Bände. Berlin (Ost) 1991. 1. Band, S. 65.
- 24 Es finden sich in „Ein Sommer in London“ allerdings drei Erwähnungen des Themsetunnels, und zwar in folgenden Kapiteln (die Seitenangaben beziehen sich auf den in Anm. 23 genannten Band):
 „Long Acre 27“: „Und rietest du von der Kuppel St. Pauls an bis in den letzten Winkel des Themsetunnels hinein, just an der Stelle würdest du vorübergehn, von der aus ich mich anschieke, dir diese Zeilen zu schreiben“ (S. 158).
 „Zahlen beweisen“: „Die Verbindung zwischen beiden Stadtteilen (zwischen dem Süden und Norden Londons; S.N.) wird - den Tunnel uneingerechnet - durch sieben Brücken bewerkstelligt...“ (S. 212)
 „Blackwall“: „Weiter gehts; über den Tunnel hin fahren wir (mit einem Boot; S.N.) an bunten Barken und Fähnlein vorbei...“ (S. 280)
- 25 Vgl. hierzu den von Fritz Behrend kommentierten Abdruck der Anstellungsverträge in: Behrend: Theodor Fontane und die „Neue Aera“. In: Archiv für Politik und Geschichte. Band 2 (November). Berlin 1924. S. 475-497.
 Meine z. Zt. entstehende Dissertation wird versuchen, diesen bisher von der Forschung vernachlässigten Einfluß, den Fontanes Abhängigkeit von den politischen Zuständen in Preußen auf seine Arbeiten hatte, genauer zu beschreiben.
- 26 „Ein Gang durch den leeren Glaspalast“ wurde zuerst 1852 in der ministeriellen Berliner „Preußischen (Adler-)Zeitung“ abgedruckt und dann als Kapitel in das 1854 veröffentlichte Buch „Ein Sommer in London“ aufgenommen. Die Reportage schildert Herbststimmung im Kristallpalast; die Jahreszeit korrespondiert mit dem verfallsartigen Zustand, in dem sich das berühmte Gebäude befindet. Vgl. Th. Fontane (siehe Anm. 23), 1. Band, S. 156.
 Neben dem Kristallpalast bietet Fontane u.a. der mißglückte Stapellauf des Riesenschiffes „Leviathan“ Gelegenheit zu hintergründiger Kritik an britischer Fortschrittsgläubigkeit; vgl. den in der „Neuen Preußischen (Kreuz-)Zeitung“ erschienenen Artikel „Ein merkwürdiger Stapellauf“ vom 3. Nov. 1857, abgedruckt in: Th. Fontane (siehe Anm. 23), 1. Band, S. 516-520. Ein interessantes Faktum am Rande: Der „Leviathan“ wurde von Isambard Kingdom Brunel gebaut, dem Sohn des Tunnel-Erbauers! Der Vater soll aus Gram über den Tunnel-Fehlschlag (er bekam keine Erfolgsprämie, der Tunnel wurde nicht an den Verkehr angebunden) gestorben sein, der Sohn aus Gram über die Probleme mit seinem Schiffsprojekt.
- 27 Der Artikel erschien am 29. Mai 1856 in der „Vossischen Zeitung“. Vgl. Th. Fontane (siehe Anm. 23), 1. Band, S. 451.
- 28 Julius Rodenberg: Tag und Nacht in London. Eine Wanderung durch die Weltstadt. Vierte, neu durchgesehene Auflage. Berlin 1863. Zu den Abwasserkanälen vgl. S. 237-39, zur U-Bahn S. 239 (1. Zitat) und S. 242 (2. Zitat). Vgl. auch weitere, ähnlich enthusiastische Äußerungen Rodenbergs über die „Underground“ in seinem Buch: Ferien in England. Berlin 1876. S. 93-100.
 Das von Brunel eingeführte, von Greathead weiterentwickelte Schildvortriebverfahren hat den Bau der eigentlichen, mittels Bohrung in den Untergrund getriebenen Londoner U-Bahn erst möglich gemacht. Über den Hintergrund des U-Bahn-Baus unterrichtet Gösta E. Sandström (siehe Anm. 3), S. 237ff. Auf unterhaltsame Weise über die Londoner U-Bahn informieren kann man sich in Barbara Vines neuem Roman: König Salomos Teppich. Zürich 1993.
- 29 Vgl. Fanny Lewald (siehe Anm. 16), 1. Band, S. 211.
- 30 Soweit die Schilderung am Ende des viertletzten Kapitels von „Jenseit des Tweed“; vgl. Fontane (siehe Anm. 23), 2. Band, S. 272f.
- 31 Vgl. die Bewertung der Brücken in „Ein Sommer in London“, in: Th. Fontane (siehe Anm. 23), 1. Band, S. 178f.
- 32 Vgl. für dieses und das nachfolgende Zitat den Abdruck des Gedichts in: Theodor Fontane: Gedichte. Hrsg. v. Joachim Krueger und Anita Golz. Band 1. Berlin und Weimar 1989. (=Aufbau-Ausgabe.) S. 166-168.
- 33 Vgl. Th. Fontane (siehe Anm. 1), S. 186.
 Wie zutreffend Dubslavs Charakterisierung ist, zeigen die Klagen des Superintendenten gegenüber Lorenzen, daß „der Becher“, der „den Durst“ seines Ehrgeizes stillen solle, „Quaden-Hennersdorf“ heiße - was für den Superintendenten also ein Synonym ist für „zurückgebliebene Provinz“.
- 34 Vgl. Th. Fontane (siehe Anm. 1), S. 266.
- 35 Vgl. Th. Fontane (siehe Anm. 1), S. 263-265, Zitat S. 264.
- 36 Vgl. Th. Fontane (siehe Anm. 1), S. 232.
- 37 Vgl. den Aufsatz „Der alte Fontane“ von Georg Lukács, in: Lukács: Deutsche Literatur in zwei Jahrhunderten. Neuwied, Berlin 1964. (=Werke, Band 7.) S. 497 (Zitat). Zu einem ähnlichen Ergebnis war bereits Julius Petersen in seiner Betrachtung des „Stechlin“ gekommen: „Dem Realisten Fontane ist das Sein wichtiger als das Werden. Er kann den Adel nur darstellen, wie er ist, und so wie er ist, ist er gut und soll er bleiben.“ Vgl. Petersen: Fontanes Altersroman. In: Euphorion. Zeitschrift für Literaturgeschichte. Begr. v. August Sauer u.a. 29. Band. Stuttgart 1928. S. 54.
 Zum Romanthema Alt und Neu vgl. z.B. Reuters Feststellung, der „Stechlin“ sei ein Beitrag zur „Bewältigung der Widersprüche zwischen alt und neu“ (Hans-Heinrich Reuter: Fontane. Zwei Bände. München 1968. 2. Band, S. 832).
 Meine in der Entstehung befindliche Dissertation wird sich detailliert mit dem Englandmotiv im „Stechlin“ und dessen Bedeutung für die Romanaussage befassen.
- 38 Dafür finden sich noch andere Beispiele. Z.B. hat Wulf Wülfing bereits in einem Artikel gezeigt, wie ausgiebig Fontane das Motiv der Telegraphie in seinen Romanen verwendet und Vorteile wie Nachteile des Telegraphierens (Schnelligkeit etc. auf der einen, Unpersönlichkeit etc. auf der anderen Seite) zur Motivierung der Handlung oder Charakterisierung der Personen eingesetzt hat. Vgl. Wulf Wülfing: Fontane, Bismarck und die Telegraphie. In: Fontane-Blätter. Heft 54 der Gesamtreihe. Potsdam 1992. S. 18-31.
- 39 Vgl. Th. Fontane (siehe Anm. 1), S. 160.
- 40 Vgl. Th. Fontane (siehe Anm. 1), S. 161.
- 41 Vgl. Th. Fontane (siehe Anm. 1), S. 163.
- 42 Vgl. Th. Fontane (siehe Anm. 1), S. 306.
- 43 Vgl. Th. Fontane (siehe Anm. 1), S. 253.