

rührigen Naturells war und Dr. Biddle Einfluß auf sie übte, so ließ sie sich bereden, sich übermäßige Comotion zu machen, und so that sie sich Schaden, indem sie eine zu große Baumwollenlast aufzuheben suchte, was ihr eine zu starke Circulation oder Transpiration verursachte. Abführende Mittel (draughts, was zugleich Tratte heißt) wurden in rascher Aufeinanderfolge angewandt, aber ach! gleich Gegengiften, die den Lebensfunken fristen sollen, wirkten sie zu stark auf den schwachen Körper und so endigte die Kranke ohne heftigen Todeskampf ihr Dasein. Ihr Verlust wird von Vielen schmerzlich empfunden werden, besonders von einigen armen Zeitungsschreibern, die sich der Wohlthätigkeit der Verewigten im reichen Maße erfreuten. Möge sie für immer in Frieden ruhen!"

In Paris ist von Bignan ein Gedicht von sechs Gesängen „Napoleon in Rußland“ erschienen, das vielfaches poetisches und sachliches Interesse darbietet. Wir müssen gestehen daß es sehr schwierig für einen Dichter ist, einen mit allen epischen Durchbringnissen bekleideten Helden zu feiern und einen Gegenstand zu bewältigen, der eine ganze Epöee von Menschen und Nationen enthält. Aber der Autor hat diese Schwierigkeiten mit großer Meisterschaft gelöst und man hört in diesem Augenblicke in den Pariser Salons darüber sehr viel Rühmwerthes äußern. Von diesem Gedichte wird nächstens eine deutsche Bearbeitung erscheinen.

Alexander Dumas hat wohl gegenwärtig das meiste Kreuz von den Dichtern Frankreichs. Er hat so eben das Kreuz des russischen St. Bladimirordens erhalten und besaß schon früher 1) das Julikreuz, 2) das Kreuz der Ehrenlegion, 3) das belgische Kreuz, 4) das Isabellenkreuz, 5) das Kreuz vom goldnen Sporn, 6) das Baiersche Kreuz und 7) das Christuskreuz von Portugall.

Jüngst fuhr ein Kaufmann mit dem Dampfwagen von Dresden nach Leipzig und hatte die Unannehmlichkeit, einen Mann neben sich sitzen zu haben, mit zerrissenem Rocke und beschmutztem Hute, welcher sich noch überdies hart an ihn drängte. Der Kaufmann wendete sich lächelnd nach der andern Seite wo ein Bekannter von ihm saß und meinte: „Mein Nachbar muß jedenfalls ein vornehmer, ein Hofmann sein, denn er trägt einen gestickten Rock und Federn auf dem Hute.“ —

In einer Gesellschaft sagte Jemand unter Anderm: Ein Dichter, der seine eigenen Erzeugnisse mit Erbitterung vertheidigt, würde mindestens in den Ton der Ruhmredigkeit verfalsen, und dann komme er ihm wie ein Prediger vor, der in einer salbungsvollen und begeisterten Rede nur darthun will, daß sein Gehalt erhöht werden müsse.

Die sinnlosen Höflichkeitsformeln, die uns im Gefolge der Civilisation überschwebten, sind so sehr zur Gewohnheit geworden, daß sie oftmals einen höchst komischen Effect hervorbringen. Einem mir befreundeten Baccalaurus der Medicin

wird auf die ernsthafteste Nachfrage, wie sich ein Patient befinde, vom Krankenwärter in einem Hospitale geantwortet: D ich danke Ihnen recht sehr, es geht besser.

Folgendes Impromptu eines meiner Freunde dürfte wohl bei so manchem jungen Manne unserer Zeit seine Anwendung finden:

Lebensüberdruß.

Oftmals wünsch' ich gar so sehr:
Wenn es nur nicht Heute wär!
Heute quält's mich auf der Erden,
Morgen kann's doch besser werden —
Wenn es nur nicht Heute wär!

Oft auch wünsch' ich gar so sehr:
Wenn es nur nicht Morgen wär!
Heut' ist mir wohl viel genommen,
Morgen kann's noch schlimmer kommen —
Wenn es nur nicht Morgen wär!

Oft auch wünsch' ich gar so sehr:
Wenn es nur kein Geseßern wär!
Wollt' ihr heut' mit Freuden schenken,
Mus ich stets an's Geseßern denken —
Wenn es nur kein Geseßern wär!

Der berühmte Pape war klein und mißgestaltet. Sein gewöhnlicher Schwur war: Gott bessere mich! — „Bessern!“ erwiderte ein Miethkutscher, gegen den er sich dieses Ausdrucks bediente, „da hätte er nur die Hälfte weniger Arbeit, wenn er Sie ganz neu machte!“ —

Eisenbahn durch die Luft. Wie weit sind die Leute in der Cultur zurück, die den Dampf noch für eine neue Macht halten! Man ist durch den Dampf und mit Dampf eben so schnell vorwärts gekommen, daß er nun selber weit zurück bleibt. Das ist das Schicksal alles Großen. Jetzt fährt man durch die Luft, nein, durch den Mangel an Luft; man läßt die Luft wegpumpen, die Luft schiebt sich nun hinein in den leeren Raum; dabei muß sie die Wagenzüge mitschieben, die früher der Dampf zog. In Wien ist unter dem Titel: „Patent-Luft-Eisenbahn von Glegg“ eine aus dem Englischen übersezte Broschüre erschienen, welche das Nähere enthält. In England haben sie's erfunden. Es ist erstaunlich, eine radicale Reformation der Eisenbahnerei! Man bewegt durch Dampfmaschinen Luftpumpen. Diese Maschinen stehen auf den Eisenbahnen in Entfernungen von einer bis drei englischen Meilen in kleinen Häusern. Auf der Bahn selbst läuft zwischen den Schienen eine Röhre, welche man durch die Pumpen luftleer gemacht hat. Der Kolben in der Röhre wird durch den atmosphärischen Luftdruck in den luftleeren Raum hineingetrieben, wobei die Wagenzüge mit fortgerissen werden, viel schneller als es der Dampf thut. Staunenswerth ist es, wie der Kolben in dem luftdichtverschlossenem Raume außen die Wagenzüge fortreißt. Wahrhaftig, das menschliche Gehirn ist ein ungeheures Ding! Die Vortheile, die man sich von dieser Eisenbahn verspricht, sind: 1) die Locomotiven, und die Gefahren durch dieselben fallen weg; 2) man fährt jetzt auch bergauf; 3) deshalb sind die Kosten des Baues überraschend geringer, da man keine Berge abzutragen, keine Thäler auszufüllen