

Wöchentlich erscheinen drei Nummern. Pränumerationspreis 22½ Sgr. (7 Thlr.) vierteljährlich, 3 Thlr. für das ganze Jahr, ohne Erhöhung, in allen Theilen der Preussischen Monarchie.

Magazin

für die

Man pränumeriert auf dieses Beiblatt der Allg. Pr. Staatszeitung in Berlin in der Expedition (Mohren-Strasse Nr. 34); in der Provinz so wie im Auslande bei den Wohlthl. Post-Ämtern.

Literatur des Auslandes.

N^o 23.

Berlin, Mittwoch den 21. Februar

1838.

England.

Die verschiedenen See-Wege nach Ostindien.

Die Britischen Besitzungen in Ostindien enthalten auf einem Flächenraum von ungefähr 70,000 Quadrat-Meilen eine Bevölkerung von 90 bis 100 Millionen Seelen. Das vereinigte Königreich Großbritannien und Irland, dessen Areal beiläufig 16,000 Quadrat-Meilen und dessen Volkszahl 24 Millionen beträgt, besitzt also in Asien, und zwar in einer Entfernung von mehreren tausend Meilen, eine Kolonie, die beinahe fünf Mal größer und volkreicher ist, als das Mutterland. Das Indo-Britische Reich würde uns aber noch weit größer erscheinen, wenn wir die mittelbaren Besitzungen und die Schuttsstaaten hinzurechnen wollten. Alsdann ergäbe sich ein Areal, das dem ganzen westlichen Europa an Umfang gleich käme. Und über dieses ungeheure Ländergebiet sind nur ungefähr 30,000 Briten verbreitet, namentlich: die Europäische bewaffnete Macht — gegen 21,000 Mann — 4000 bis 5000 Offiziere, welche im Indischen Heere, dessen Stärke 190,000 Mann beträgt, Dienste thun — die Beamten der Regierung, an der Zahl 1100 — und endlich 2000 bis 3000 im Lande ansässige Privatleute. Dennoch muß man sich hüten, die Wichtigkeit Indiens für das Mutterland nach dieser geringen Zahl abzumessen zu wollen. Man berechne vielmehr den Werth der Territorial-Einkünfte, das Verhältnis derselben zu den Ausgaben, den Verlauf des jährlichen Austausches zwischen England und Indien, und vor Allem die Vortheile, welche ihre Suprematie in den östlichen Meeren, von China bis Bantiemens-Land und bis zum Kap der Guten Hoffnung, den Engländern verschafft.

England betrachtet Alles, was seiner Seeherrschaft gefährlich werden kann, mit eifersüchtigen Blicken. Vor beinahe vierzig Jahren schickte es Flotten und Heere nach Aegypten, um die Franzosen in diesem Lande zu bekämpfen und ihren Projekten auf Indien sich zu widersetzen. Heutiges Tages macht ihm Rußland viele Sorgen. Welches aber auch der Gegenstand sey, dem sich die Aufmerksamkeit der Britischen Regierung hauptsächlich zuwendet — immer gehen ihr wichtige Berichte aus Indien zu, und immer wird sie aufgefordert, Befehle dahin zu schicken; es muß ihr also viel daran gelegen seyn, daß die Versorgung so schnell als möglich von Staaten gehe. Vor der Entdeckung des Kaps, gegen Ende des 17ten Jahrhunderts, wurde der Handel zwischen Europa und Indien bekanntlich über das Rothe Meer und den Persischen Meerbusen getrieben. Artikel von geringem Umfang und großem Werthe, wie z. B. die kostbarsten Spezereien, Perlen u. s. w., transportirte man nach Bassora, dann nach Bagdad und von dort nach einem Hafen von Syrien. Die voluminösesten Waaren kamen über das Rothe Meer nach Alexandrien. Aus den verschiedenen Häfen des Mitteländischen Meeres führten die Venetianer und Genuesen diese Produkte des Orients dem übrigen Europa zu. Die Entdeckung des Vorgebirges der Guten Hoffnung bestimmte Europa's Kaufleute allmählig, den alten Handelsweg aufzugeben, und erst in der neuesten Zeit ist man mit dem Plane umgegangen, die Communication über das Rothe Meer und den Persischen Golf wieder zu eröffnen. Nur handelt es sich heutzutage weniger um Herstellung des Handels zwischen Europa und Indien in alter Form, als um Begründung eines schnelleren und regelmäßigeren Verkehrs. Die Dampf-Maschine war die vornehmste Veranlassung zu diesen Projekten, deren Ausführung sonst ein Ding der Unmöglichkeit seyn würde.

Im Jahre 1825 fuhr das Dampfschiff die „Enterprize“ um das Kap der Guten Hoffnung und langte in Kalkutta an, nach dem es eine Strecke von 13,700 Engl. Meilen in 113 Tagen zurückgelegt hatte. Ungefähr zehn dieser Tage hatte das Schiff in verschiedenen Häfen verweilt. Es machte die Fahrt abwechselnd mit Dampf und mit Segeln. Gewöhnliche Segel-Schiffe brauchen nur 120 bis 130 Tage, und man hat sogar das Beispiel eines Schiffes, welches in 81 Tagen die ganze Strecke zurücklegte. Zwar hat die „Enterprize“ erst am Kap neue Kohlen eingenommen, und es wäre wohl denkbar, daß man noch mehr Zeit ersparen könnte; aber im besten Falle würde das Dampfschiff nicht weniger als 70 oder 80 Tage gebrauchen, und es fragt sich noch, ob jemals eine regelmäßige Dampfschiffahrts-Verbindung zwischen London und Kalkutta zu organisiren sey?

Der See-Weg von London nach Bombay ist zwar kürzer,

aber ebenfalls sehr bedeutend. Die kürzeste Linie, welche ein Dampfschiff auf dieser Fahrt beschreiben könnte, würde 10,700 Engl. Meilen ausmachen; man darf aber nicht weniger als 12,000 annehmen. Die bloße Vermehrung der Schnelligkeit wird den Britischen Kaufmann schwerlich dazu bestimmen, daß er sich den Unkosten unterzieht, die mit einem Transporte auf Dampfschiffen verbunden sind; der Reisende aber und der Ueberbringer offizieller Depeschen wird dem viel kürzeren Wege über das Rothe Meer oder den Persischen Golf den Vorzug geben.

Der geradeste und kürzeste Weg von London nach Bombay ginge über Konstantinopel, die Syrische Wüste, Bagdad u. s. w. und betrüge ungefähr 5000 Engl. Meilen. Diese Distanz würde um 1100 Meilen vermehrt, wenn man sich in London nach einem der Häfen Syriens, die Aleppo zunächst liegen, wie z. B. Alexandrette oder Laiklia, einschiffte, von da zu Lande bis Bir am Euphrat reiste und den genannten Fluß bis zu seiner Mündung hinabsegelte — um 1300 Meilen aber, wenn man den Weg über das Rothe Meer einschlug. Der erstere Weg ist also der kürzere von beiden, allein er bietet große Schwierigkeiten dar. Man müßte mit Mehmed Ali unterhandeln, der über die Communication zwischen der Küste und dem Euphrat gebietet — mit der Pforte, welche die Ufer des Euphrats dem Namen nach beherrscht — und mit den am unteren Euphrat sich herumtreibenden Beduinen-Stämmen, die entweder bekämpft oder durch Geschenke beschwichtigt seyn wollen. Dann bleiben noch die Schwierigkeiten der Beschiffung des Euphrat selbst, die Capitain Chesney neulich versucht hat. Dieser fuhr mit zwei Dampfschiffen, welche man Stückweise zu Lande nach Bir transportirt und daselbst flott gemacht hatte, den Fluß hinab. Das eine Schiff ging in einem furchterlichen Sturm zu Grunde, das andere ist glücklich angelangt. Von den Details der Expedition haben wir noch keine Kunde; aber so viel scheint uns ausgemacht, daß die Realisirung eines regelmäßigen Verkehrs auf diesem Wege noch ziemlich fern liegen dürfte.

Von dem Rothen Meere sagte man, ehe die Dampfschiffe erfunden waren, daß der Schiffer während sechs Monaten des Jahres nicht hinein und während der sechs anderen nicht heraus könne. Wenn nun gleich dieser Ausspruch nicht buchstäblich zu nehmen ist, so kann er doch einen Begriff davon geben, mit welchen Schwierigkeiten ein bloßes Segel-Fahrzeug in diesem Golfe zu kämpfen hat. Auf Dampfschiffen läßt sich die Fahrt von Suez nach Bombay in jeder Jahreszeit zurücklegen; es steht aber noch dahin, ob man die umgekehrte Fahrt (von Bombay nach Suez) in der drei- bis viermonatlichen Periode des südwestlichen Monsun's eben so bequem ausführen könne. Nach mehreren vorgängigen Versuchen ist eine regelmäßige Communication über Aegypten zu Stande gekommen. Jeden Monat, wenn das Paketboot aus England in Malta ankommt, fährt ein Paketboot von Malta nach Alexandrien. Von dort gelangt man binnen drei Tagen über den Isthmus nach Suez, wo man sich dann nach Bombay einschiffet. Die totale Entfernung bis Bombay ließe sich ungefähr so taxiren:

	Engl. Meilen.	Ungefähre Zeit.
Von Falmouth nach Malta . . .	2200	18 Tage.
Von Malta nach Alexandrien . .	860	7
Von Alexandrien nach Suez . .	210	3
Von Suez nach Bombay	3000	21
	6270	49 Tage.

Wir zweifeln nicht, daß die zu dieser Fahrt bis jetzt erforderliche Zeit noch abgekürzt werden könne, sobald die Ankunft und Abfahrt der Paketböte erst bequemer geregelt sind. Die Station bei Malta wird überflüssig werden, wenn die Reise über Aegypten nach Indien diejenige Vollkommenheit erreicht hat, deren sie fähig ist. Vielleicht dürfte man auch eine Linie von Dampfschiffen zwischen Marseille oder Neapel und Alexandrien errichten*).

Da die Dampf-Communication bis jetzt nicht regelmäßig von sich geht, so darf es uns kaum Wunder nehmen, wenn wir erfahren, daß nach Indien abgehende Reisende nicht immer davon Gebrauch machen können und öfter genöthigt sind, auf gewöhnliche Fahrzeuge sich einzuschiffen. Dieses Schicksal hatte noch

*) Derselben Mäthern zufolge giebt es nunmehr wirklich Dampf-Paketböte, die von Marseille nach Alexandrien und wieder zurück fahren. Sie machen den Weg binnen einem Monate dreimal.

entlich ein Britischer Reisender aus sehr guter Familie, dessen Bericht wir dem Leser so mittheilen wollen, wie er in einem Briefe an den Bruder des Reisenden enthalten ist. Der Briefsteller, den die bloße Lust am Reisen mehrmals nach Aegypten geführt hatte, unternahm die Fahrt nach Indien über das Rote Meer. Der Brief ist aus Dschidda datirt, dem Hafen der Stadt Mekka, wo die Bemannung nach erlittenem Schiffbruch ein Asyl gefunden.

„Dschidda, den 23. Februar 1837.

.... „Meinen letzten Brief aus Suez wirst Du empfangen haben. Am Tage nach der Absendung dieses Briefes kam ein Handelsschiff aus Indien, das von einem Engländer befehligt war. Da eine so schöne Gelegenheit kaum einmal in drei Jahren sich darbietet, so eilte ich, an Bord zu kommen. Die Bestimmung des „Skimmer“ (so hieß unser Fahrzeug) lautete nach Madras. Als man in Kahira die Ankunft eines Englischen Schiffes in Suez erfuhr, setzte sich noch ein ganzer Trupp Reisender von dort in Bewegung, um diese Gelegenheit auch von ihrer Seite nicht unbenutzt zu lassen: unter ihnen befanden sich sechs Franziskaner-Mönche — drei Engländer, ein Deutscher, ein Irländer und ein Spanier — und vier Neapolitanische Priester, worunter ein Bischof, die nicht weniger als 300 Pfund Maccheroni bei sich führten. Die Matrosen jeder Nation hatten einen Geistlichen für ein böses Omen, und nun gar zehn Geistliche! Diese konnten der ganzen Englischen Marine Verderben bringen. Dennoch ging unsere Fahrt, trotz Priestern und Monjuns, fünf Tage lang sehr glücklich von Statten. Erst am sechsten Tage, um zwei Uhr des Morgens, brach das Unglück über uns herein; ich wurde von einem donnerähnlichen Krachen unter dem Schiffe aus meinem Schlafe emporgeschreckt — ja, die Erschütterung, welche dieses Krachen begleitete, hätte mich beinahe aus dem Bette geschleudert — und fast gleichzeitig hörte ich den Capitain „all is lost“ (Alles ist verloren!) schreien. Ich warf, so gut es in der Eile und im Finstern gehen wollte, meine Kleider um, steckte meinen Kreditbrief und einige Goldstücke, ersteren in Wachsleinwand gewickelt, in meine Tasche und lief auf das Verdeck, um zu erfahren, was vorgefallen sey. Unser Schiff trieb mit vollen Segeln über eine Korallen-Bank; und während wir von Felsen zu Felsen hüpften, wurden die Masten erschüttert und drohten loszureißen. So kalblütig der Capitain blieb, so wenig geschah zu unserer Rettung; die Furcht, welche den Französischen Hochbootmann und das Indische Schiffsvolk ergrieffen hatte, raubte ihnen fast den Gebrauch ihrer Sinne. Ich gab dem Capitain zu verstehen, daß eine Furcht die andere verjage, und daß man wohl die Wirkung einiger Hiebe auf dem Rücken der Matrosen versuchen könnte. Dieses Mittel fruchtete, und alsbald kletterten sie die Masten hinan; aber das Entsetzen hatte sich ihrer in solchem Grade bemächtigt, daß sie wie Affen mit den Zähnen klapperten. Die meisten Passagiere gaben ein eben so klägliches als lächerliches Schauspiel ab, besonders die Italiänischen. Da Einige unter ihnen bloß ihre Muttersprache redeten, so richteten sie ihre Wehklagen immer an mich; sie weinten, schlugen sich an die Brust und riefen unter Achzen und Stöhnen: „Eh! siamo perduti, da vero, signor G...? Oh santissimo Francesco! non c'è aiuto!“ Aber kein Heiliger schien von ihrer Lage Notiz zu nehmen, denn das Schiff stieß in einem fort gegen die Felsen, bis der Tag graute. Der Anblick der Küste, die ungefähr 30 Miglien entfernt war, stökte den Matrosen wieder etwas Muth ein. Man konnte endlich die Segel einziehen; man warf Ballast ins Meer und setzte die Schaluppen aus, um zu sehen, ob das Schiff noch von den Felsen loskommen könnte. Wir befanden uns auf einer Bank, die ungefähr 30 Fuß im Umfang hatte und deren scharfe Spizen über das Wasser hinausragten. Das Meer hatte um den Felsen herum eine Tiefe von hundert Ellen. Um von dieser Entdeckung Vortheil zu ziehen, trug man die Anker eine kleine Strecke weit und warf sie aus; dann mußte die ganze Mannschaft an der Schiffswinde drehen; denn der Capitain hoffte, durch dieses Mittel das Schiff wieder flott machen zu können. Anfangs glaubten wir, unsere Anstrengungen würden nicht ohne Erfolg seyn; aber das Schiff leistete allzustarken Widerstand, und endlich blieb es ganz unbeweglich stehen, weil eine Korallen-Klippe in den Kiel eindrang. Wahrscheinlich würden wir ohne diesen Zufall schlimmer davongekommen seyn; denn das Hintertheil des „Skimmer“ stand viel höher, als das Vordertheil; und es ließ sich mit Grund befürchten, daß wir ohne Rettung auf den Grund gingen, wenn das Vordertheil jählings ins tiefe Wasser kam. Da erblickten wir mit einemmal in bedeutender Entfernung einige Barken, von denen eine, die unter Segel ging, auf uns loszusteuern schien. Wir bemerkten durch unsere Ferngläser, daß die Barke voll wunderlich aussehender Kerle war, und jetzt regten sich neue Besorgnisse; die Leute auf der Barke konnten Seeräuber seyn, und dann wären wir aus dem Regen in die Traufe gerathen. Da wir übrigens unserer Vierzig waren und die Schaluppen unseres Schiffes nur zwanzig Personen fassen konnten, so mußten wir, wenn wir Alle gerettet seyn wollten, auf jede andere Gefahr hin die Mannschaft der Barke zu Hülfe rufen. Der Capitain ersuchte mich, in Begleitung noch einiger Passagiere auf seiner Schaluppe der Barke entgegen zu fahren. Ich wählte zwei junge Engländer aus, und wir stießen wohlbewaffnet vom Schiffe ab.

Ein paar tüchtige Ruderschläge brachten uns in die Nähe der segelnden Barke, auf der sich etwa hundert Individuen von allerlei Nationen und Farben befanden, die größtentheils fast

ganz unbekleidet waren. Wir stellten ihnen rufend und gestikulirend unsere Lage vor und bewogen sie, uns ein Lau zuzuwerfen und mit uns auf das gescheiterte Schiff loszusteuern. Die meisten dieser Leute waren Indische Mohammedaner und auf der Pilgerfahrt nach Mekka begriffen. Der Patron der Barke sagte, er käme direkt von Mocha, und wir befänden uns etwa 25 Miglien südlich von Dschidda, wo die schiffende Karawane zu landen beabsichtigte. Er begleitete die Schaluppe bis an den Felsen, bemerkte aber ausdrücklich, daß er nur wenige Minuten verweilen dürfe, indem er sonst nicht vor Einbruch der Nacht bis Dschidda gelangen könnte. Als wir bei dem „Skimmer“ angekommen waren, sprangen sogleich zwei Araber ins Wasser und untersuchten den Boden des Schiffes. Sie erklärten, die Kupfer-Bekleidung sey losgerissen, und in wenigen Minuten würden so viele Löcher entstanden seyn, daß die Pumpe nichts mehr helfen dürfte. Ich forderte nun alle Mit-Passagiere auf, so viele Effekten als möglich in die Barke zu werfen und dann ihnen nachzuspringen, die Schaluppen aber der Mannschaft zu überlassen. Vier kräftige und gewandte Araber thaten uns Vorschub, und so wurde das Gepäck mehrerer Passagiere, darunter auch das meinige, zum Theil gerettet. Der Bischof und die Mönche hatten so viel mit ihren Maccheroni zu thun, daß sie kaum an ihre Person dachten; ich stieß Einige der geistlichen Herren in die Barke und sprang hinterher. Die Araber wollten durchaus nicht länger verweilen, denn ihr Fahrzeug war schon so schwer beladen, daß es nicht ohne einige Gefahr landen konnte. Zum Glück wehte ein sehr günstiger Wind, der uns binnen sechs Stunden nach Dschidda brachte. Ich schickte sogleich den Zurückgebliebenen mehrere Bote zu Hülfe und schätzte mich sehr glücklich, in einer Art von Stall übernachten zu können. Am nächsten Morgen kam eines der gestern Abend abgeschickten Bote mit Felleisen und anderen Gegenständen zurück. Die Matrosen hatten das Schiff ganz menschenleer gefunden und bald nachher zertrümmern sehen. Dieser Umstand machte mir wegen des Schicksals derer, die wir an Bord gelassen, einige Besorgniß; da aber während der Nacht ein sehr heftiger Wind geweht hatte, so vermuthete ich, die Fahrzeuge, in welchen unsere Gefährten Zuflucht gefunden, könnten wohl in einiger Entfernung ans Ufer getrieben worden seyn, und schickte deshalb Araber mit Kameelen und Speise-Vorräthen, um sie aufzusuchen. Ich selbst bestieg ein Pferd und ritt zu gleichem Zwecke in der entgegengesetzten Richtung. Bei meiner Rückkehr erfuhr ich, daß Einige der Unseren mit einem der abgeschickten Bote eingetroffen, die Uebrigen aber von den zu Lande abgeschickten Arabern an der Küste gefunden und in Dschidda angekommen waren. Sie verwunderten sich nicht wenig, als sie in Dschidda die Bagage wiederfanden, die sie beim Abfahren auf dem gestrandeten Schiffe gelassen hatten.

Mein Verlust an Effekten beträgt nur ungefähr 200 Pfund Sterling; und ich muß dem Korallen-Riffe, an dem unser Fahrzeug gescheitert ist, sogar vielen Dank wissen; denn ohne diese Katastrophe wäre ich schwerlich nach Dschidda gekommen, der besten von allen Städten, die am Rotheren Meere liegen. Schon bin ich zehn Tage hier, und allem Anschein nach werde ich meinen Aufenthalt noch verlängern müssen; denn bis jetzt hat sich keine Gelegenheit nach Indien gefunden. Heute sind ein Paar Offiziere von dort angelangt, die an der Arabischen Küste Schiffbruch gelitten haben und heute Abend nach Aegypten unter Segel gehen. Sie wollen so gefällig seyn, diesen Brief zu besorgen. Ich habe schon manche Verdrießlichkeit mit frommen Majelmännern gehabt, deren Glaubenseifer um so stärker lodert, je näher sie der heiligen Stadt Mekka sind, die nur 40 Miglien von hier landeinwärts liegt. Einer von ihnen spie mir ins Angesicht, um seinen Begleitern einen Spaß zu machen; allein ich entgegnete mit einem Schlage meines gewichtigen Stockes, der ihn bestimmungslos zu Boden streckte; und seine Freunde schienen darüber nicht sehr ungehalten. Doch bin ich nicht bei jeder Gelegenheit so glücklich gewesen; als ich unlängst vor dem Thore, das nach Mekka führt, spazieren ging, begrüßte mich plötzlich ein Hagel von Steinen und ein Donnerwetter von Ehren-Titeln, wie Kaffer, Jude, Nazarder, Hund, Schwein u. s. w. Da meiner Widerjacher dieses Mal zu Viele waren, so besann ich mich kurz und rannte über Hals und Kopf davon, der Marime Don Quixotes eingedenk, daß es dem Einzelnen nicht als Feigheit angerechnet werden könne, wenn er vor einem ganzen Haufen Reissausnimmt.“

(Br. Rev.)

Italien.

Italiens neueste Literatur.

(Fortsetzung.)

Vor Einseitigkeit und Einförmigkeit in der Kunst muß die Kritik, von keinen Rücksichten bestochen, warnen. Alle Bösewichter der genannten Schule sind Aristokraten, alle Märtyrer Priester, alle Heroen aus dem Volksstande. Anders verfährt die Geschichte, sie bereitet mehr Mannigfaltigkeit und Kaleidoskopisches. Und was beabsichtigt Ihr mit den Streichen, die Ihr dem Adel versetzt? Hat der noch Einfluß auf Euer Wohl und Weh? Flöhet statt dessen den Söhnen Italiens Vertrauen, Kraft und die Hoffnung auf eine bessere Zukunft ein; lehrt sie, sich als Brüder zu lieben und durch Eintracht stark zu seyn, und zerstört den Egoismus, den Separationsgeist und Lokalhaß. Jetzt handelt es sich nicht um Heranbildung von Individuen, sondern um Heranbildung und Beredlung der Masse. Und hierin besteht nach

unserem Ermessen der Hauptfehler von Manzoni, Grossi und Pellico; sie wenden sich zu sehr an den isolirten, in keiner Beziehung zu der Gesellschaft stehenden Menschen. Ihre Entstehung fällt in eine Zeit, wo der gesellige Verkehr locker oder völlig aufgehoben war, und sie hatte keinen nächsten Antrieb, die Bürger-Tugenden zu pflegen, ein Geschäft, das überdies leicht in Konflikt gerathen wäre mit der etwas engen Moral, zu der sie sich bekannten.

Unter den besseren Werken dieser Schule stehen oben an le mie prigioni von Silvio Pellico; Marco Visconti, ein Roman aus dem vierzehnten Jahrhundert von Grossi; Hector Hieramosca von Massimo d'Azeglio, Manzoni's Schwiegersohne, einem geschätzten Vater. Europa kennt diese Werke und hat sie beurtheilt. — Nachdem Pellico in der „Gefangenschaft“ das Geheimniß eines reinen und edlen Styles gefunden, senkte er seinen Fittig, der nun in den Gesängen und Tragödien nicht mehr die alte Schwungkraft erlangen konnte; aber in allen Erzeugnissen seiner Feder finden sich Stellen von seltener und wirkungsreicher Einfachheit. — Dem Visconti ist nach meinem Dafürhalten nicht volle Gerechtigkeit widerfahren; der zweite Theil ist reich an Schönheiten, nur daß dem Ganzen eine martige Sprache abgeht. Grossi ist ein elegisches Genie und könnte der Bellini der Poesie heißen. Ihm fehlen z. B. alle Schlachtengemälde, Sturm und Kampf eignen sich nicht für seinen Pinsel, aber er feiert seinen Sieg im Ausdruck tiefer und naiver Gefühle, der Zärtlichkeit, der Pflicht, der Entfagung. Einen rühmlichen Beweis davon liefert seine Idogonde. Rückstichlose Kritik machte ihn irre, verdrängte ihn aus seiner naturgemäßen Bahn, der er sich erst jüngst wieder in seinem „Ulrico und Lida“ genähert hat. — D'Azeglio's Reinheit im Styl ersetzt nicht den Mangel an Phantasie und Wärme, die man in seinem Romane vermist, dessen Schluß-Scenen jedoch schön und kräftig sind. — Aber noch mancher andere Name verdient der Unbekanntheit entzogen zu werden: so vereinigt Lodovico Carrer aus Padua in seinen „Hymnen“ eine Kraft der Reflexion mit einer Liebe zur Natur, wie sie selten gefunden werden. Die „poetischen Präludien“ von Georgini (Lucca, 1836) verrathen Gefühl und Anmuth; ferner hat nicht ohne Erfolg Giulio Carcano, erst 33 Jahr alt, in seiner Ida della Tour (1834) seinen vaterländischen Gefühlen den höchsten Schwung der Poesie zu geben versucht. Reinheit der Zeichnung, Harmonie und Kraft charakterisiren den „Gardasee“ und die „Stanzas auf die Jungfrau“ von Bertoni. Mehr Reinheit in den Umrissen und Geduld in der Ausführung würden den ersten Platz unter seinen mit ihm rivalisirenden jungen Landsleuten dem Lombarden Samuel Biava anweisen, der im J. 1833 zu Mailand „lyrische Klänge“ und „St. Roch oder der evangelische Prediger des dreizehnten Jahrhunderts“ herausgegeben hat. Das wichtigste Organ der neueren Italiänischen Schule ist der „Ricogliatore“, eine Mailändische Zeitschrift, die alle Männer von Talent unter ihre Mitarbeiter zählt).

Entfagung, Pflichtgefühl, Moralität, alle persönliche Tugenden, die mehr sanft als energisch, mehr liebenswürdig als groß, mehr achtungswürdig als positiv in ihren Resultaten sind, schmücken die Schule Manzoni's; selbst in ihrer Begeisterung liegt etwas Passives und Elegisches. Ihnen gegenüber steht ein Kreis von Dichtern, deren Feldgeschrei Byron und Foscolo ist, ein kriegerisches, gewaltiges Genie, das Genie des Mittelalters. Der Titanenkampf dieser Schule gegen Alles, was sie Sklaverei nennt, gewährt ein großartiges Schauspiel; selten erhebt sie die Hand zum Segnen, und dann ist ihre Stellung noch drohend, als ob sie fluchte. Sie richtet ihren Angriff auf Alles, selbst auf Gott, und wird nur durch Instinkt und Phantasie vor dem Atheismus bewahrt. Mächtig durch Enthusiasmus und Leidenschaft, wird sie ohnmächtig, wenn sie sich zur Milde herabläßt, die Unschuld malt, der Welt Demuth und heilige Entfagung lehrt. Die Menschen, wie sie sind, würdigt sie keiner Darstellung, sondern begibt sie mit höheren Vollkommenheiten und Unvollkommenheiten; ihre Laster wie ihre Tugenden sind herkulisch, ihre Liebe ist ein Orkan, ihr Dialog eine Verwünschung, ihr Lächeln ein Sarkasmus. Ihre Ideale sind Michel Angelo, Dante, Alfieri. In ihrer feberhaften Aufregung vergißt sie die Zukunft, hält sich an Träume der Vergangenheit, betrachtet das Daseyn nur als einen Verteilungskampf gegen das Böse, behandelt mit Gleichgültigkeit die Fragen nach der Unendlichkeit und Zukunft, nach Leben und Tod und ruft: „Leben oder sterben, das ist nichts; aber edel leben und nicht unedel sterben, das ist etwas Großes.“ Der Ideenkreis einer solchen Schule ist natürlich ein beschränkter, und sie geräth leicht in Künstlichkeit und Unnatur.

Diese Schule feiert die Thaten vaterländischen Heldenmuthes, doch ist die Zahl ihrer Anhänger nicht groß; Auszeichnung verdient „die Schlacht von Benevent“, von Guerazzi aus Livorno, und „die Belagerung von Florenz“, von Anselmo Guarlandi 1836 veröffentlicht. Guerazzi übertrifft die meisten Dichter dieser Epoche an Energie und gewaltiger Einbildungskraft; er stimmt schreckliche Töne männlichen Unwillens an, wie sie den Zuständen, die er beschreibt, angemessen sind. Die „Belagerung von Florenz“, zu wenig bekannt, erhebt sich bisweilen ans Geniale; sie könnte ein Duzend magere Romane fett machen, zwanzig kraftlosen Epopöen Leben einhauchen. Wir verweisen beispieldhalber auf die Einleitung, auf Michel Angelo's Mission, das Gemälde des

stinkenden Florenz und den Kampf des Franz Ferrucci gegen seine Feinde. Diese Scenen sind von Meisterhand gemalt oder vielmehr in Erz gehauen. Und doch leidet das Werk an Mängeln? Allerdings, und zwar daran, daß es ganz der Vergangenheit angehört und keinen Fortschritt in die Zukunft enthält. Florenz erscheint wie ein altes glänzendes Denkmal, dessen Gipfel die Strahlen der modernen Civilisation vergolden, ohne in seine inneren Räume zu dringen. Die Vergangenheit steht da in ihrer Größe, ihrem Ruhm und Glanz. Was wird man mit dieser Vergangenheit anfangen? Werden die entarteten Söhne von Florenz die Gewissensbisse fühlen, die der Dichter in ihnen erwecken will? Nein, dieses Florenz der Vergangenheit ist zu schön; es in dieser Schönheit erstehen zu sehen, ist keine Hoffnung vorhanden; man zieht es vor, unter den Ruinen der Republik sich zu begraben, bittere Unzufriedenheit erfüllt die Seele, die mit Verachtung gegen so zerbrechlichen Ruhm, so hinfallige Größe sich bewaffnet. Aufopferung und Pflicht erheischen eine Seelenstärke, die sich mit Bitterkeit und Verzweiflung nicht verträgt; um sich aufzuopfern, muß man glauben und hoffen können. Der Groll gegen das menschliche Geschlecht und die Auflehnung gegen die Gottheit, das letzte Resultat selbst der Meisterwerke dieser Schule, sind eher geeignet, Misanthropen als Märtyrer zu schaffen. — So erscheint auf der einen Seite Kampf, aber oft verzweifelter und schmerzlicher, auf der anderen Entfagung, aber passive und unmännliche. Zwischen beiden Richtungen laviren die Eklektiker, Männer von Ernst und Anstrengung, welche Dante und die Alten, den Monti'schen Glanz der Darstellung und die Lyrik ihrer Zeit in einheitlicher Mischung zu erringen streben. Doch haben ihre Werke kein bestimmtes Ziel und stehen den beiden Richtungen nach; bald suchen sie für klassische Figuren und Wendungen das Gewand eines verjahrten Romantizismus, wie Nicolini und Carlo Marcano, bald suchen sie den reinen und klassischen Ausdruck für moderne Gedanken. Die nicht selten reizende und tiefe Melancholie, die in einigen ihrer Werke athmet, wird sie nicht der Vergessenheit entreißen. Eine noch untergeordnetere Stelle nehmen Rossini, Varese, Falconetti ein, deren Romane bemerkenswerthe Einzelheiten enthalten, aber der Hauptsache nach schwach und mangelhaft sind. — Dieser Ueberblick lehrt, daß die jüngsten Bestrebungen der Italiänischen Poesie in erfreulichem Wachstum begriffen sind; doch bei dem ungünstigen Einfluß der politischen Verhältnisse und der alten Lethargie des Landes zeugt dieses Streben mehr von gutem Willen und redlichen Absichten, als von einem bleibenden Erfolge. Ernste Studien gebühren dem gesunkenen Lande, um die Nation zu heben, und sie sind gemacht, sie haben Italien seit 1830 allein Ruhm verschafft, und Europa wird über die Leistungen des modernen Italiens in dieser Gattung erstaunen.

Diese neue, die historische Richtung hat die Aufmerksamkeit und Theilnahme aller Gebildeten erregt. So z. B. hat die „Geschichte Mailands“ von Berri, die bei ihrem Erscheinen nur einen Käufer fand, seit 1830 mehrere Auflagen erlebt. Der bereits erwähnte Nicolini, dem die öffentliche Meinung den Vorzug vor allen lebenden Dichtern zugestehet, obgleich er seiner ganzen Geistesanlage nach wesentlich prosaisch ist, legt die Krone, die seine Zeitgenossen ihm gereicht haben, freiwillig nieder und begiebt sich zu den beschwerlichen und umfassenden Studien eines „Geschichtsforschers“. Seit sieben Jahren schweigt er, und die Frucht seines gewichtigen Schweigens wird eine Geschichte der „Guelfen“ seyn, ein Italiänisches Seitenstück zu Raumer's „Hohenstaufen“. Der Schlüssel zu der Geschichte Italiens findet sich, wenn wir nicht irren, in dem Genie der Welfen und nicht in dem der Waiblinger. Und wir wollen unsere Freude über Nicolini's freien und beharrlichen Entschluß, den leichten Dienst Melpomene's mit dem ernsten Elio's zu vertauschen, ihm keinesweges verbergen. Votta und Grossi sind nicht mehr, und nun kann kein prosaischer Schriftsteller Nicolini die Palme entreißen, dem würdigen Schüler Foscolo's, des so oft Verleumderten, der aber mit seinem kräftigen, glühenden und gedrängten Styl alle Neueren hinter sich zurückläßt. Er verschmähete die weibliche Grazie des Toskanischen Dialekts, war aber dafür streng, logisch, voll Kraft und Saft. Die Zeiten, die er den schönen Künsten gewidmet hat, Arcagna, Michel Angelo, sind unvergleichlich, und der kernige Ausdruck geht Hand in Hand mit der Kraft der Gedanken. Nicht bloß er, sondern auch der Prosaischer Nicolini steht hoch über Pietro Giordani, den viele Italiäner zum Meister der modernen Prosa machen wollen. Die Reinheit des Stils findet heute zu viel Bewunderer, dessen Schönheit doch einzig in der Kraft der Gedanken liegt. Was soll Concinnität und Harmonie der Rede, wenn ihr ein gedankenvoller Inhalt abgeht? Die harmonischen Perioden, die ruhigen und durchsichtigen Phrasen Giordani's zeigen keine Schätze auf ihrer klaren Grunde, bergen keine Mysterien. Es ist ein kristallenes Wasser ohne Tiefe, ein Wiegenlied, das lethargische Italiens noch mehr einzuschläfern.

(Fortsetzung folgt.)

Arabien.

Wellsted's Reisen in Arabien *).

Der Verfasser dieses Werkes, das uns lehrreiche Aufschlüsse über manche noch wenig bekannte Regionen der Arabischen Halb-

*) Travels in Arabia. By Lieutenant Wellsted. 2 Bde. London, 1833.

*) Diese Zeitschrift ist seit kurzem mit dem Indicateur vereinigt worden und hat jetzt den Titel „Rivista Europea“ angenommen. Es ist gewiß mit ein Beweis für das Fortschreiten der Idee einer Welt-Literatur, daß dieser Europäische Journal-Titel jetzt fast in allen Ländern anzutreffen ist.

insel giebt, war einige Jahre mit Vermessung der südlichen und westlichen Küsten des Landes beschäftigt gewesen und hatte schon während dieser Zeit einen fast unwiderstehlichen Trieb, auch das Innere zu besuchen. Im Jahre 1833, als Mehmed Ali eben im Begriffe stand, ein Armee-Corps nach der Kaffee-Region zu detachiren, bot sich Herrn Wellsted die erste Gelegenheit zu Erreichung seines Zweckes. Gern hätte er die Truppen des Paschas begleitet; er konnte aber von Glück sagen, daß diese Hoffnung ihm fehlgeschlug; denn ehe noch seine Bestätigung von Alexandrien kam, erfuhr man, daß die Aegyptische Armee in einen Engpaß gelockt und fast gänzlich niedergemacht worden war. Herr Wellsted richtete nun seine Aufmerksamkeit auf Oman, einen Distrikt, den bis dahin wegen seines ungesunden Klimas und wegen der Ungastlichkeit, die man seinen Bewohnern Schuld gab, kein Europäischer Reisender betreten hatte. Mit einem Vorrath von Geschenken und mit Empfehlungsschreiben versehen, ging der Verfasser am 19. November 1833 nach Maskat unter Segel, wo er in zwei Tagen anlangte und bei dem Imam sehr freundliche Aufnahme fand. Die milde und duldsame Regierung des Imams hat viele Ausländer, namentlich Syrische Christen, Indier, Perser u. s. w. nach Maskat gezogen. Herr Wellsted giebt von diesem Orte eine ausführlichere Beschreibung; um aber den Werth seines Werkes vollkommen würdigen zu können, müssen wir ihn Tag für Tag auf seiner Reise ins Binnenland begleiten, wo ihn öfter Gefahren umlauerten, denen er nur durch große Geistesgegenwart und unermüdete Ausdauer entgegen konnte. Als Probe möge sein Abenteuer mit den Wahhabiten dienen.

Der Reisende war mit seinem Begleiter, Lieutenant Whitelock, in die kleine Stadt Obri gekommen, wo er dem Scheich ein Empfehlungsschreiben des Imams von Maskat überreichte. Der Beamte las das Schreiben und entfernte sich, ohne ein Wort zu sagen; bald darauf aber schickte er einen Brief an Herrn Wellsted, worin er ihm anlag, daß er eiligst abreisen möchte, da bei nahe zweitausend Wahhabiten*) in der Stadt anwesend seyen. Herr Wellsted kehrte sich nicht an die Warnung, schlug gemächlich sein Zelt auf und lud den Scheich zu einer Unterredung ein. Dieser erschien, konnte aber durch alle Vorstellungen des Reisenden nicht bewogen werden, ihm eine Eskorte zu bewilligen. Zuletzt gab er Herrn Wellsted einen Brief an den Imam, worin er die Gründe auseinandersetzte, warum er dem Reisenden sein Gesuch abgeschlagen. Unterdeß drängten sich die Wahhabiten um die Zelte der Herren Wellsted und Whitelock, denen sie allem Anschein nach gern zu Leibe wollten. Ein sechs Fuß hoher Perser, der das Amt eines Dolmetschs verwaltete, bekam vor Angst und Bangigkeit krampfhaftige Zufälle.

„Der Scheich von Obri“, so erzählt Herr Wellsted, „hatte entweder keinen Schatten von Autorität oder fürchtete sich, davon Gebrauch zu machen; und seine Leute mochten sogar von Herzen wünschen, daß es zur Plünderung unserer Effekten käme. Wir durften keine Zeit verlieren. Ich ging mit Ali etwas abseits und hieß ihn, unsere Kameele zur Abreise rüsten. Dann packten wir kaltblütig die Zelte zusammen und saßen auf. Die versammelte Menge folgte uns unter Gejisch und Gemurmel, bis wir ins Freie gekommen waren. Hier empfingen wir noch ein paar unschädliche Steinwürfe als Abschiedsgruß. Hätte sich ein Anführer des Haufens gefunden, so würde man ohne Zweifel über uns hergefallen seyn. Ich hatte schon vor meiner Ankunft in Obri von dem ungastlichen Charakter seiner Bewohner reden hören. Die benachbarten Araber sagen: „Wer die Stadt Obri ohne Gefahr besuchen will, der muß entweder ein zerlumpter Bettler oder bis an die Zähne bewaffnet seyn.“

Der Imam von Maskat, jetzt ein Bundesgenosse der Engländer, hat seine freundschaftliche Gesinnung gegen Großbritannien bereits durch ein kostbares Geschenk an den verstorbenen König bekräftigt, und es muß den Engländern eine hochwichtige Angelegenheit seyn, das gute Vernehmen mit diesem Arabischen Fürsten zu erhalten. Der Hafen der Stadt Maskat beherrscht den Persischen Golf und könnte der zahlreichsten Flotte Schutz gewähren. Die Seemacht des Imams selbst besteht aus vier großen Fregatten (wovon zwei von 50 Kanonen), drei Korvetten (von 22 bis 18 Kanonen) und einer Anzahl kleinerer Fahrzeuge. Außerdem hat er seine Handelschiffe, die zum Theil über 200 Tonnen fassen; und es würde ihm nicht schwer, eine Armee von 20,000 Mann auf Frachtschiffen weiter zu fördern. Nach Herrn Wellsted's Versicherung könnte der Hafen von Maskat durch einen geschickten Ingenieur so in Stand gesetzt werden, daß er jedem feindlichen Angriff widerstände.

Besonderes Interesse gewährt Herrn Wellsted's Beschreibung seines Abstechers nach dem Berge Sinai, dessen Kloster gegenwärtig von 21 Mönchen, größtentheils Russen und Griechen, bewohnt wird. Dieses Kloster ist an sich schon eine Merkwürdigkeit; denn man kann nur mittelst einer Strickleiter hinein kommen, die aus einer Höhe von vierzig bis fünfzig Fuß herab gelassen wird. Die meisten Mönche verweilen hier nur wenige Jahre und kehren dann mit dem Geruche der Heiligkeit in ihr Vaterland zurück; doch machte der Verfasser die Bekanntschaft einiger, die schon gegen vierzig Jahre in dieser grauenvollen Dede lebten und dabei recht gesund aussahen, obgleich ihnen jede

*) Der Imam von Maskat führte gerade damals Krieg mit diesem Volke.

animalische Nahrung untersagt ist. Die Inschrift einer Marmor-tafel über dem Portale verkündet, daß Kaiser Justinian dieses Kloster erbaut hat. Es liegt in einem von Norden nach Süden sich erstreckenden Thale und bildet ein längliches Viereck von bedeutender Ausdehnung. Einige schlanke Cypressen, die das Kloster an verschiedenen Stellen überragen, und die hohe düstere Mauer, von der es umgeben ist, vollenden seinen melancholischen Anblick.

Die große Kirche des Klosters, in welcher der Gottesdienst abgehalten wird, beschreibt Herr Wellsted in folgender Weise: „Die Alterthümlichkeit und das merkwürdige Aussehen dieses Gebäudes, das schon so viele Jahrhunderte den wilden Stämmen der Wüste trost und, obwohl so schwach vertheidigt, alle seine Kostbarkeiten noch unberührt aufzuweisen hat, fesseln die Aufmerksamkeit des Reisenden in hohem Grade. Mehrere schöne Pfeiler unterstützen das Dach; der Boden ist mit bunt geädertem Marmor sehr geschmackvoll ausgelegt und die Mauern ihrer ganzen Länge nach mit Gemälden geschmückt, welche Christum, die Apostel und viele allegorische Gegenstände darstellen. Einige dieser Bilder zeugen von echtem Kunstsinne, die meisten aber erheben sich nicht über die Mittelmäßigkeit. Unter Anderem sieht man eine große Karrikatur des jüngsten Gerichtes, auf welcher eine Menge grotesker nackter Figuren zu schauen sind, die theils aus Gräbern, theils aus den Wogen des Meeres emporsteigen. Ein Engel wiegt die Auferstandenen der Reihe nach in einer Waagschale, während der Teufel in Gestalt eines ungeheuren Hai-fisches mit weit aufgesperrten Kinnladen von unten lauert, um diejenigen in Empfang zu nehmen, deren moralisches Gewicht zu leicht befunden wird. Eine von vergoldeten Säulen getragene Bogen-Wölbung trennt das Schiff der Kirche von dem Bereiche des Altars; den oberen Theil dieses eingefriedigten Raumes nimmt ein großes Gemälde der Kreuzigung ein, und an dem ganzen unteren Theile der Mauer sind die Räume zwischen den zahlreichen kleineren Bildern mit Verzierungen aus Eisenbein, Schildkröten-Schale und Silber geschmackvoll ausgelegt. Der Altar soll an derjenigen Stelle errichtet seyn, wo Mose den Gott Israel's zum ersten Mal von Angesicht zu Angesicht schaute. Der Pilger muß hier, wie einst Mose gethan, seine Schuhe ablegen, worauf man ihm eine Bibel zeigt, die von sehr hohem Alter seyn soll. Zur Rechten des Altars steht hinter einem reich geschmückten Vorhang ein Lamm aus Marmor, in welchem sich die Gebeine der heiligen Katharina befinden. Diese Reliquien wurden, der Legende nach, von Engeln auf den Gipfel des benachbarten Berges getragen (welcher noch jetzt der Katharinen-Berg heißt) und in der Folge hierher gebracht. Dem Besucher zeigt man nur das Skelett der Hand, die mit kostbaren Ringen bedeckt ist. Während dieser feierlichen Vorzeigung wird Weihrauch angezündet; die Mönche entblößen ihre Häupter und singen Hymnen.“

Mannigfaltiges.

— Historisches Material. Von der zweiten Reihfolge der bekannten „Archives curieuses de la France“ ist jetzt der zweite Band erschienen. Er umfaßt zwanzig historische Aktenstücke aus den ersten Regierungsjahren Ludwig's XIII., worunter einige interessante Auszüge aus den Registern des Pariser Stadthauses, die sich über die Sitten und Gebräuche der damaligen Zeit verbreiten, ferner ein authentischer Bericht über das tragische Ende des Marquis von Ancre, Briefe und Klagen der Königin-Mutter an ihren Sohn, den jungen Ludwig XIII., Parateischriften gegen den Herzog von Lunnes und den Marquis de la Vieuville, Günstlinge des Königs, und ein besonders merkwürdiges Aktenstück, das den Titel „Reformation des Königreiches“ führt.

— Michel Chevalier. Von dieses Schriftstellers Briefen über Nord-Amerika ist jetzt in Paris die dritte Auflage erschienen, die er zur besseren Uebersicht des reichhaltigen Materials mit einem 70 Seiten starken, nach Materien und geographischen Beziehungen geordneten raisonnirenden Inhalts-Verzeichniß vermehrt hat. Von demselben Schriftsteller wird so eben auch ein Buch unter dem Titel: „Von den materiellen Interessen in Frankreich“ angekündigt. Die erste Abtheilung dieses Buches wird sich ausschließlich mit Kanälen und Eisenbahnen beschäftigen.

— Die hochherzige Nonne. Es dürfte für manche Leser des Magazins von Interesse seyn, einige genauere Notizen über die in Nr. 16 erwähnte Sage, welche angeblich in Preußen ihren Schauplatz gehabt haben soll, die aber nach den dort mitgetheilten Angaben, bei weitem älter ist, zu erfahren, und wir erlauben uns daher, nachträglich hier Folgendes beizubringen. Die That soll im Jahre 1326 geschehen seyn, als der Papst Johannes XXII. die Litthauer und Polen zu einem Einfall in Preußen veranlaßt hatte. Die betreffende Stelle bei Bzovius befindet sich in den Annal. Ecclesiast. 1326, §. 16. XIV, p. 485. (Vergl. auch Oder. Raynaldus, Annal. Eccles., 1326, §. 9, XVI, p. 321. Hermann Corner, Chronic. bei Eccard, II, p. 1022. Vitaduranus ebendaf. I, p. 1805). Die Geschichte ist gewiß auch in vielen anderen Chroniken erzählt, die aber sämmtlich nur als eine Quelle zu betrachten seyn dürften.