

Literatur des Auslandes.

N^o 44.

Berlin, Mittwoch den 11. April

1838.

Frankreich.

Eisenbahnen und Schiffahrtslinien.

Von Michel Chevalier.

Unter den verschiedenen Fragen, die man bei der Betrachtung des neuerfundnen Communicationsystems unserer Zeit, der Eisenbahnen, aufstellen kann, ist eine besonders interessant und wichtig, nämlich die, wie sich die Eisenbahnen in ihren Resultaten zu den Straßen verhalten, die nicht von so neuem Datum sind, sondern so alt, wie die Geschichte, wir meinen die Schiffahrtslinien im Innern der Länder, die gewissermaßen neben den Eisenbahnen herlaufen oder noch ihre Stelle vertreten, die Kanäle und die schiffbaren Flüsse. Denn daß die Eisenbahnen und die Dampfkraft der bisherigen Verkehrsweise selbst auf den besten Landstraßen und durch Pferdekraft in jeder Hinsicht vorzuziehen, darüber waltet kein Zweifel mehr; wohl aber ist es der Mühe werth, zu untersuchen, ob erstens vom rein kommerziellen Gesichtspunkt aus betrachtet, also in Hinsicht des Waaren-Transports, die Schiffahrtslinien in Ländern, z. B. wie Frankreich, mehr oder weniger oder auch nur gleich viel Vortheil gewähren, wie die Eisenbahnen, und zweitens den Personen-Transport anlangend, ob nicht die Wasser-Communication in vielen Fällen, wenigstens für jetzt noch, den Dampfwagen entbehrlich macht.

Sprechen wir zuerst von den künstlichen Schiffahrtslinien, die, indem sie gleichsam das zu Wasser sind, was die Eisenbahnen zu Lande, so gut wie diese von Menschenhand angelegt und nur mit einem großen Aufwand von Kunst und Kosten hergestellt werden, also von den Kanälen, und vergleichen wir diese mit den Eisenbahnen erstens in Hinsicht des Waarenverkehrs. Hier stellt es sich nun zuvörderst heraus, daß der Kanal-Transport für die gewöhnliche schwere Ladung durchaus weniger Kosten macht, als die Eisenbahnen. Man darf nur die verschiedenen Daten und Tarife von den vorhandenen Eisenbahnen näher betrachten, und man wird finden, daß man für dieselben schon sehr günstig gestimmt seyn muß, um anzunehmen, daß der Eisenbahn-Transport durchschnittlich nach Tonnen und Kilometern 10 Centimen koste. Auf den Kanälen dagegen kann man die Kosten des eigentlichen Transports nach Tonne und Kilometer auf 1½ Centimen abschätzen, wozu hier noch der Zoll zu rechnen ist, den der Befizer des Kanals bekommt und der zur Deckung der Unterhaltungskosten und der Zinsen des angewandten Kapitals bestimmt ist. Dieser Zoll beträgt auf sämtlichen Linien in Frankreich, worüber die Regierung verfügt, nicht mehr als 2 Centimen. 3½ Centimen also sind es, die man den obigen 10 Centimen gegenüberstellen muß, um die Kosten des Kanals mit denen des Eisenbahn-Transports zu vergleichen; stellt man erst die Eisenbahnen mit den Strömen und Flüssen in verbessertem oder natürlichem Zustande zusammen, so ist der Unterschied noch viel bedeutender.

Es giebt allerdings manche Einwände, die sich gegen den Kanal-Transport erheben lassen, so vor allen die ermüdende Langsamkeit desselben. Hierin freilich haben die Eisenbahnen nicht nur vor den Kanälen, sondern vor jedem anderen Communicationsmittel, zumal bei uns, einen unberechenbaren Vorzug. Noch vor wenigen Jahren brauchte die Kohlentlast, die von Mons nach Paris gebracht wurde, mehr Zeit, um diese unbedeutende Fahrt von 85 Lieues zurückzulegen, als ein mittelmäßiger Segler, der von Bordeaux nach Guadeloupe fährt, hier seine Mehl- und Weinladung ablegt und eine Fracht Zucker an Bord nimmt, sodann nach der Gironde zurückfährt, sich hier noch einmal seiner Waaren entlastet und, ohne sehr zu eilen, wieder eine Ladung mitnimmt, von da in den Mexikanischen Meerbusen nach Vera-Cruz fährt, hier seine französischen Produkte ausschiffet, mit der weichlichen Trägheit, die durch die laue Atmosphäre der Wendekreise genährt wird, und endlich nach Bordeaux zurückkehrt, nachdem er noch einen Abstecher nach Neu-Orleans gemacht, um sich hier mit Baumwollenballen zu beladen. Jetzt sind diese unerträglichen Verzögerungen bedeutend abgekürzt, und doch haben noch im vorigen Jahre Steinkohlenböte, die ich mir nennen ließ, um von den Minen bei Anzin nach der Spiegelfabrik von Saint-Gobain zu kommen, also zu einer Reise, die ein Fußgänger ohne Mühe in zwei Tagen zurücklegen würde, mehr als zwanzig Tage verbraucht. Indessen darf man aus diesen Einzelheiten keinen nachtheiligen Schluß gegen die Kanäle im All-

gemeinen ziehen. Dies sind traurige Thatsachen, die nur beweisen, daß, wenn wir in Frankreich mit der Kunst bekannt sind, Kanäle anzulegen, wir noch ziemlich weit zurück sind in der Kunst, sie zu benutzen. Bei anderen Völkern geht die Circulation der Waaren auf den Kanälen viel rascher vor sich. In den Vereinigten Staaten, auf dem großen Erie-Kanal, der New-York mit dem großen See der Nord-Amerikanischen Binnenseen verbindet, werden die 146 Lieues, welche die beiden äußersten Enden dieses schönen Kanals trennen, von den Schnellböten, die Tag und Nacht fahren, in siebenmal 24 Stunden zurückgelegt, was eine mittlere Geschwindigkeit von 21 Lieues täglich voraussetzt. Auf den Englischen wie auf den Amerikanischen Kanälen ist eine Schnelligkeit der Art etwas ganz Gewöhnliches.

Selbst in Frankreich wird man jetzt auf einigen Kanälen, die nicht dem Staate gehören und nicht von ihm administrirt werden, mit einer Schnelligkeit und einer Regelmäßigkeit befördert, die ihres gleichen sucht: ich spreche von dem Kanal du Midi und einigen damit zusammenhängenden Kanälen, auf welchen eine verständige Administration seit 1834 eine Reihe von Schnellböten organisiert hat, die dem Handel und noch mehr den Gesellschaften, denen sie gehören, täglich größeren Gewinn bringen. Diese Böte durchfahren den Kanal du Midi, den Kanal des Etangs und den Kanal de Beaucaire, die zusammen eine Strecke von 90 Lieues bilden, in 6 Tagen 16 Stunden, die sich aber in der That auf 118 Stunden eigentlicher Fahrt reduzieren, die Zeit des Aufenthalts mitgerechnet, wo die Waaren ausgeschiffet und neue aufgenommen werden, da die Böte von 9 Uhr Abends bis 4 Uhr Morgens fast halten. Ihre eigentliche Geschwindigkeit also beträgt 6000 Metres stündlich. Die gewöhnlichen Böte können die Fahrt von Toulouse nach dem Hafen von Cette in 6 Tagen zurücklegen, wenn man 10 bis 12 Lieues auf den Tag rechnet. Doch da sie sich gewöhnlich aufhalten müssen, um ihre Ladung auszuladern oder zu vervollständigen, so dauert ihre Fahrt meist 14 Tage. Im Vergleich mit dem gewöhnlichen Dienst der Englischen oder Amerikanischen Kanäle ist das etwas lang; doch ist es eine fast fabelhafte Geschwindigkeit mit dem verglichen, was auf den übrigen Französischen Kanälen geleistet wird.

Die Geschwindigkeit von 20 Meilen täglich ist noch lange nicht die äußerste Gränze, die man auf den Kanälen erreichen kann. Es ist bekannt, daß man in England seit 1830, erst auf dem Paisley-Kanal und dann auf mehreren anderen, Böte für die Reisenden hergestellt hat, welche sich mit einer Geschwindigkeit von 3½ bis 4½ Lieues stündlich bewegen, wobei noch die Zeit mitgerechnet ist, die man braucht, um die verschiedenen Schleusen zu passiren.

In den Vereinigten Staaten sind auf den meisten Kanälen, welche die Staaten angelegt haben, Packetböte, die einzig und allein für den Gebrauch der Reisenden bestimmt sind und die beinahe 7 Kilometer stündlich oder 40 Lieues alle 24 Stunden zurücklegen; denn sie fahren Tag und Nacht, und nur die Anordnungen der Administration verhindern es, daß sie nicht noch über diese Geschwindigkeit hinausgehen. Aber auch hier giebt es Kanäle, die Privat-Gesellschaften gehören, auf denen man das Englische System der Schnellböte mit Erfolg angewendet hat, und auf dem großen Kanal vom Karitan nach dem Delaware, zwischen Philadelphia und New-York, fuhr ich selbst in einem Fahrzeug von einer ganz besonderen Bauart mit einer Geschwindigkeit von etwas mehr als 3 Lieues stündlich. — So hat man in Frankreich auf dem Kanal du Midi einen Kurs von Postschiffen, der sich noch von der Anlegung des Kanals herschrieb, vervollkommenet. Diese Böte, die jetzt sehr gebraucht werden, bewegen sich mit einer mittleren Geschwindigkeit von 11 Kilometern (2½ Lieues) stündlich, das Passiren der Schleusen nicht mitgerechnet, so daß sie im Ganzen in 36 Stunden von Toulouse nach Cette und in 51 von Toulouse nach Beaucaire fahren und ihre wirkliche Geschwindigkeit etwas weniger als 2 Lieues stündlich beträgt.

Bei dieser Schnelligkeit von 20 Lieues täglich für die Waaren und bei einer doppelten, ja drei- bis vierfachen für den Personen-Transport sind die Preise überall noch niedrig genug, und man kann rechnen, daß bei Tarifen, welche den Transport-Unternehmern und den Kanalbesitzern einen hübschen Profit ließen, der beschleunigte Kanal-Transport von 20 Lieues in 24 Stunden für Waaren, die auf den Eisenbahnen nach Tonne und Kilometer auf

wenigstens 14 bis 15 Centimen tarirt würden, nicht mehr als 6 bis 7 Centimen kostet. Was also die Waaren anbelangt, so ist es mit Ausnahme einiger Luxus-Gegenstände, bei denen die Zeit besonders geschont werden muß, ein für allemal ausgemacht, daß die Kanäle und noch weit mehr die verbesserten Flüsse über die Eisenbahnen den Sieg davontragen.

(Schluß folgt.)

Nord-Amerika.

Die Expeditionen nach der Südsee.

Der sogenannte Stille Ocean ist seit seiner ersten Entdeckung — d. h. seit ungefähr 300 Jahren — für die bedeutendsten Seemächte der Welt ein Gegenstand wachsenden Interesses geworden. Als Vasco Nuñez de Balboa im Jahre 1513 diesen Ocean entdeckt hatte, nährten seine Landsleute viele ausschweifende Hoffnungen; unter Anderem dachten sie das lange vergebens gesuchte Gold-Land endlich aufzufinden oder wenigstens jenes Indien, aus welchem die Portugiesen so bedeutende Einkünfte zogen, auf einem kürzeren Wege zu erreichen. Die eine dieser Erwartungen ging durch Vera's Entdeckung zum Theil in Erfüllung; aber Magellan's Reise stellte außer Zweifel, daß der Seeweg um das Kap der Guten Hoffnung den Vorzug verdiente.

In späteren Zeiten reizte die vorgebliche Existenz eines ungeheuren Austral-Kontinentes, zu welchem Neuholland und Neu-Seeland als integrierende Theile gehören sollten, den nautischen Unternehmungs-Geist. Die Reisen eines Wallis, Carteret und Cook zerstörten dieses Trugbild. Seit Columbus und Magellan hat wohl kein Seefahrer das allgemeine Interesse in so hohem Grade auf sich gezogen, wie Cook; seine Reise-Berichte wurden mit eben der Begierde gelesen, wie heutiges Tages die historischen Romane Walter Scott's, und eine Menge kühner Seemänner — größtentheils Engländer und Franzosen — traten, durch ihn begeistert und angeregt, in seine Fußstapfen.

Die lange Periode von Magellan bis Cook hat auch ihre Seefahrer aufzuweisen, und es geschieht mit Unrecht, wenn man über diese Zwischenzeit vornehm hinwegsieht; denn ihre Berichte, obgleich mitunter verworren und fehlerhaft, haben alle Frische und Originalität wahrer Entdeckungs-Reisen. Die Entdecker selbst erregen unser Interesse, da sie einem entfernteren Zeitalter angehören und ihre ganze Art, zu seyn, mit der ihrer neuen Bekanntschaften in ergötzlichem Kontraste steht. Auch gestehen wir, daß uns die barocken Holzschnitte, mit denen ihre Werke geziert sind, immer große Freude gemacht haben. Die kunstreichsten Darstellungen der heutigen Kupferstecher geben keine so lebendige Vorstellung von fremden Regionen, wie jene Skizzen von derber Seemanns-Hand, besonders in holländischen Reise-Berichten, wo der Delphin seine breite Nase über den Haupt-Mast emporstreckt und Säugethiere gemächlich über schiffbare Flüsse schreiten, wo der reisende Strom zu weiten Berge hinanströmt oder durch eine ungeheure Auster (!) in zwei Arme getheilt wird. Obgleich diese Holzschnitte aller Perspektive spotten und von Abgeschmacktheiten wimmeln, so verkünden sie doch oft eine frischere, lebensvollere Anschauung, als die vollendetsten Produkte der neueren Kunst.

Leider sieht man sich vergebens nach einem Werke um, das eine Sammlung dieser wenig gekannten und beachteten Reisen in zweckmäßiger Auswahl enthielte. Burney's Chronologische Geschichte, obgleich in mancher Beziehung vortreflich, ist doch im Ganzen zu voluminös und zu kostbar. Ein Wiederabdruck derselben in kompakterer Form wäre sehr zu wünschen; denn das kürzlich erschienene Werk eines ungenannten Verfassers hat, trotz aller ihm eigenthümlichen Vorzüge, die Burney'sche Sammlung nicht entbehrt gemacht. Wir finden in diesem „Historischen Berichte“ sehr fleißige Untersuchungen und scharfsinnige Bemerkungen; aber es fehlt darin gänzlich an Karten und Umrisen, auf welchen man die verschiedenen Wege der Seefahrer und den allmählichen Fortgang ihrer Entdeckungen verfolgen könnte, daher das Werk für die größere Lesewelt fast nur eine verworrene Sammlung von Namen und Daten ist. Der Leser kann sich nirgends zu einer klaren Anschauung erheben, und die Bemerkungen über verschiedene geographische Schwierigkeiten sind ganz unverständlich. Hätte der Verfasser die vielen unbedeutenden Expeditionen in eine Art von chronologischem Index verwiesen und auf diese Weise zu einer umständlicheren Erzählung der interessantesten Reisen eines Tasman, Mendana, Schouten u. s. w. Raum erspart, so würde sein Werk weniger epitomatisch und viel anziehender geworden seyn.

Es ist ein merkwürdiger Umstand, daß die meisten Seereisenden — von Magellan bis Cook — fast genau dieselben Wege einschlugen und auf gleiche Resultate kamen. Weder Gold, noch Ruhmsucht, noch Liebe zu Abenteuer konnten sie bewegen, von der unbequemen und langweiligen Route abzulenken, die der erste Entdecker ihnen vorgezeichnet. Gewöhnlich steuerten sie um das Kap Horn und fuhren dann längs der Westküste

*) Die Namen dieses Oceans sind bekanntlich ganz unpassend. Der Entdecker (Balboa) nannte ihn die Südsee, weil er ihm gerade gegen Süden lag — er irrte sich aber sehr hoch in den Norden — und Magellan, der ihn zuerst besuchte, gab ihm den Namen Stilles Meer, weil er auf demselben glücklich mit seinem Sturm zu kämpfen hatte.

**) Sein Titel ist: An Historical Account of the Globe and of the Progress of Discovery in the Pacific Ocean, from the Voyage of Magellan to the Death of Cook. — New-York, 1837.

Süd-Amerika's nordwärts, bis sie den Isthmus von Panama oder die Halbinsel Kalifornien erreichten; darauf wendeten sie sich westwärts und schnitten den Ocean in der Richtung der Marianen-Inseln (von Magellan entdeckt), indem sie die Sandwich-Gruppe weit zur Rechten oder weit zur Linken liegen ließen. Es war, als vermieden sie vorsätzlich jeden Weg, der zu neuen Entdeckungen führen konnte. Auch nahmen die meisten dieser Expeditionen einen unglücklichen Ausgang; die Schiffe wurden durch Stürme oder feindliche Angriffe zerstört, aufrührerische Matrosen ermordeten ihre Befehlshaber u. dergl.

Die wenigen Seefahrer, die — wie z. B. Schouten und Mendana — aus dem gewohnten Geleise sich wagten und glücklich genug waren, einiges Neue zu entdecken, brachten sich durch ihre fahrlässige Berechnung der geographischen Lage um die Frucht ihrer Entdeckungen. Mendana konnte auf seiner zweiten Expedition die Salomon-Inseln nicht wiederfinden, die er vor wenigen Jahren gesehen; denn er hatte sie beinahe um fünfzig Grade zu weit nach Osten gerückt, eine Lage, die sie auf den meisten Karten des sechzehnten Jahrhunderts einnehmen, während Schouten's Hunde-Inseln einen Raum von mehreren tausend Quadrat-Meilen überdecken, dessen größere Hälfte die Figur eines ungeheuren Hundes einnimmt! Die Arrowsmith's und D'Anville's jener Zeit hatten ein ganz einfaches Mittel, um alle Differenzen in den Berechnungen der Seefahrer auszugleichen; sie erweiterten oder verengten Süd-Amerika, je nachdem die kalkulirten Abstände neu entdeckter Inseln es erforderten.

Der Weltumsegler D'Urville nennt Capitain Cook den „Begründer der wahren Geographie des Stillen Oceans“, und die meisten Geographen zählen ihn zu den Entdeckern vom ersten Range. Wir fühlen uns mit einigem Widerstreben gezwungen, von dieser Meinung etwas abzuweichen. Die Entdeckungen eines Columbus und Magellan verdankte man nur ihnen selber; ihr Scharfsinn entwarf die Pläne, welche sie durch Eifer und Ausdauer realisirten; wogegen dem Capitain Cook sein ganzer Operations-Plan vorgeschrieben war. Die wichtigsten Entdeckungen des Britischen Seefahrers kann man nur als zufällige Ergebnisse der Befolgung dieser Vorschriften betrachten; und Cook muß also weit hinter jenen Männern zurückstehen, die in einem halb gebildeten Zeitalter so großartige nautische Pläne selbst entwerfen und allen Schwierigkeiten zum Troste ausführen konnten. Dennoch bleibt ihm der Ruhm, eine neue Ära in der Nautik gegründet zu haben. Die Zahl und Ausdehnung seiner Reisen, die wunderbare Genauigkeit seiner Messungen und Beschreibungen, seine Menschlichkeit im Verkehre mit Wilden und die heilsamen Veränderungen, die er in der seemannischen Lebensweise einführte, geben ihm ein Recht auf unsere größte Hochachtung und Bewunderung. Cook durchkreuzte das Weltmeer in allen Richtungen und besuchte die meisten der bedeutenden Inselgruppen. Unglücklicherweise hat auch er, wie früher Magellan, mehrere Nachfolger gehabt, die zu buchstäblich in seine Fußstapfen traten. Seinen Instructionen gemäß, schenkte Cook den Inselgruppen im Osten und Süden des Austral-Oceans, deren Bewohner alle unter einander stamm- und sprachverwandt sind, die größte Aufmerksamkeit; und gerade diese Inseln, von denen er so sehr detaillirte Beschreibungen und so genaue Vermessungen lieferte, haben auch die meisten seiner Nachfolger vorzugsweise besucht und ausgeforscht, während manche Gruppe, bei der Cook nicht landete, noch jetzt nicht viel besser bekannt ist, als damals. Wie wenig wissen wir z. B. von der bedeutenden Fidschi-Gruppe, von den Schiffer-Inseln, dem Louistaden-Archipel u. s. w.

Man wird uns entgegen, daß die Befehlshaber der späteren Expeditionen keinesweges abgeschickt worden seyen, um auf dem Austral-Ocean in die Kreuz und Queere herumzufahren und neue Inseln zu vermessen. Das ist sehr wahr; allein auch Cook verfolgte, wenigstens auf zweien seiner Reisen, ganz andere Hauptzwecke, und dennoch glaubte er, auch die allgemeineren Interessen der Menschheit bedenken zu müssen. Er machte es nicht wie der Russische Seefahrer Lissanski, der während eines mehrtägigen Aufenthalts auf den Marquesas-Inseln, kaum zu ahnen schien, daß eine genaue Karte dieses Archipels wünschenswerth seyn dürfte; oder wie Kozebue, der in einer Nacht zwischen zwei ganz unbekanntem Inselgruppen hindurchsegelte und es für überflüssig hielt, auf Untersuchung derselben einige Zeit zu verwenden.

In der neueren Zeit ist die Beschiffung und Erforschung des Austral-Oceans auch für die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika höchst wichtig geworden. Seit mehr als 60 Jahren ist der Wallfischfang in diesem Ocean eine immer reichlicher strömende Quelle des Wohlstandes; die Zahl der Schiffe, welche auf denselben ausgehen, beträgt, nach einer Schätzung des Herrn Reynolds, 460, zusammen von 172,000 Tonnen, d. h. fast einem Zehntel des Tonnen-Gehaltes aller Schiffe der Vereinigten Staaten! Bedenken wir aber, daß diese Fischerzilen und noch andere ergiebige Handelszweige gerade in solchen Gegenden des Oceans getrieben werden, mit denen wir am wenigsten vertraut sind, so darf es uns nicht Wunder nehmen, daß häufige Unglücksfälle sich ereignen; und eine sorgfältige Untersuchung der gefahrbringenden Eilande, Klippen und Sandbänke in jenen Regionen hätte daher schon lange als dringendes Bedürfnis erscheinen sollen.

Diese und ähnliche Rücksichten haben das Gouvernement der Vereinigten Staaten endlich dahin vermocht, eine Expedition nach der Südsee unter Kommodore Jones auszusrüsten. Wer über die Zwecke dieser Expedition sich belehren und mit einer Menge werthvoller, den Handel im Austral-Ocean betreffender Details

bekannt werden will, dem empfehlen wir die „Adresse“ des Herrn Reynolds nebst den angehängten Dokumenten“).

Der erste und vornehmste Zweck dieser Expedition ist die Entwerfung einer möglichst vollständigen Karte des ganzen Austral-Oceans, deren Nothwendigkeit klar genug aus dem von Herrn Reynolds angeführten Umstand hervorgeht, daß nicht weniger als zweihundert kleine, nur von Wallfischfahrern besuchte Eilande theils auf gar keiner bisherigen Karte zu finden und anderentheils ungenau verzeichnet sind. Man darf also hoffen, daß Kommodore Jones seine Zeit nicht bei wohlbekanntem Inselgruppen vergeuden, sondern hauptsächlich auf die weniger angenehme, aber viel nützlichere Untersuchung jener zerstreuten Eilande, so wie auch der größeren und nicht minder unbekanntem Gruppen von Oceanica, verwenden werde.

Ein anderer Hauptzweck der Expedition ist die Befreiung der Unglücklichen, die auf jenen Inseln in Gefangenschaft schmachten. Die Details, welche Herr Reynolds hierüber giebt, sind traurig genug, aber sie enthüllen uns durchaus nicht Alles. Matrosen, die auf den größeren von der Polynesischen Kette bewohnten Inselgruppen als Gefangene leben, werden im Ganzen noch erträglich behandelt. Schreckliche Beispiele von Grausamkeit ereignen sich fast nur auf den kleinen zerstreuten Eilanden, wo Schiffbrüche so häufig vorkommen.

Die meisten größeren Eilande bewohnt ein eben so kühnes und kriegerisches, als treulos und verschlagenes Volk, das schon zu lange mit der Feuerwaffe vertraut ist, um sie noch ferner zu fürchten. Wir erfahren aus den Reise-Berichten Crozet's und Kozebue's, daß die Eingeborenen bei hellem Tage die größten Fregatten angreifen. Nur eine rasche Manifestation überlegener Waffen-Gewalt, begleitet von verständiger Freigebigkeit und augenscheinlicher Bereitwilligkeit, jede freundliche Gesinnung zu erwiedern, kann unsere Autorität bei einem Volke von diesem Charakter befestigen. Herr Stephens bemerkt in seinem trefflichen Werke „Wanderungen im Osten“, daß Nichts den Bewohnern der Levante größeren Respekt vor Amerika eingebracht habe, als der Besuch des Schiffes „Delaware“; und wir können danach ermessen, welchen Eindruck unsere Kriegs-Fahrzeuge auf die wilden Eingeborenen von Oceanica machen werden! Gewiß darf man sich die erfreulichsten Resultate versprechen, nicht bloß für unseren Handel überhaupt, sondern auch zu Gunsten der unglücklichen Seelente, die künftig an jenen Inseln Schiffbruch leiden sollten. Der barbarische Bewohner wird diese Leute nicht ferner als hilflose Elende betrachten, die man ungestraft mißhandeln könne, sondern als Individuen einer mächtigen Nation, der beständig das Interesse auch des geringsten ihrer Söhne am Herzen liegt.

Noch ein anderer Gegenstand, den wir nicht ohne Widerstreben zur Sprache bringen, verdient die Aufmerksamkeit der Expedition. Die Matrosen auf den Nord-Amerikanischen Handelsschiffen und Wallfischfahrern sind zwar im Allgemeinen als verständige, unternehmende und gutgefunnte Leute bekannt, und die Republik verdankt ihnen Viel; aber unter einer so zahlreichen Klasse muß es auch manche Ausnahme von der Regel geben. Dies wird um so einleuchtender, wenn wir bedenken, welche Macht die öffentliche Meinung und die Furcht vor dem Gesetz auf den Menschen üben. Mancher, der zu Hause ein ordentlicher und achtungswürdiger Mann war, läßt, wenn er eine Region betritt, in der kein sociales Band ihn fesselt, seinen bis dahin zurückgehaltenen Begierden freien Lauf und ergiebt sich Erzeß. Reutereien gegen Schiffs-Capitaine — nicht selten durch die Tyrannei der Letzteren veranlaßt — und Handlungen übermüthiger Grausamkeit gegen die Eingeborenen sind gar nicht ungewöhnlich. Herr Stewart erzählt (in seinem Buche „Mein Aufenthalt auf den Sandwich-Inseln“), daß ein Haufe Matrosen eines Tages die Behausung eines Missionairs stürmte und ihn zu ermorden drohte, wofür er das siebente Gebot nicht widerrufen wollte; und Herr Jones, gegenwärtig Konsul der Vereinigten Staaten auf den Sandwich-Inseln, sagt in einem offiziellen Schreiben: „Es ist mir jetzt einleuchtender als jemals, daß ein zum Schutze der Wallfischfahrer hier stationirtes Kriegsschiff vorzügliche Dienste thun würde. Ich habe schon sechzig Amerikaner auf einmal in dem Fort einsperren müssen, und fast alle Tage sehe ich mich gezwungen, einige Schiffe zu besuchen, um einen Aufruhr zu dämpfen oder ganze Schiffs-Mannschaften, die keine Arbeit mehr thun wollen, mit Nachdruck an ihre Pflicht erinnern. Auch treiben sich eine Menge Anreisende von unseren Schiffen am Ufer herum, lauter Kerle, die zu Schelmenstreichen aller Art aufgelegt sind.“

Um diesen Ausschweifungen und Zügellosigkeiten zu steuern, müßte man der Mannschaft jedes Wallfischfahrers begreiflich machen, daß ihre Handlungen selbst in dem entferntesten Winkel der Erde nicht unbeachtet bleiben, und daß die Gesetze auch den Barbaren in Schutz nehmen, wenn er ohne seine Schuld gedrückt und mit Füßen getreten wird. Ein Kriegsschiff, mit einer Untersuchungs-Behörde an Bord, würde ohne Zweifel von sehr wohlthätiger Wirkung seyn; auch sollte man in die vornehmsten civilisirten Häfen des Austral-Oceans Konsuln schicken und mit solchen Stämmen der Eingeborenen, die eine hinreichend stabile Regierung haben, freundschaftliche Vergleiche treffen.

Bis jetzt haben wir nur von Zwecken geredet, deren Verfolgung fast einzig und allein Sache der Offiziere ist, welche die verschiedenen Schiffe beschließen. Es giebt aber noch eine andere

Klasse von Untersuchungen, — wir meinen die wissenschaftlichen — und diese müssen in andere Hände gelegt werden.

Alle Weltumsegler vor Cook haben die geographische Lage der Orte nicht genau zu bestimmen gewußt; für den Naturforscher und den Sprachgelehrten aber sind ihre Werke so gut als ganz unbrauchbar. Häu Wendana nur die geringste Kenntniß von Astronomie besaßen, so würde er die Inseln, die er auf seiner ersten Reise entdeckte, gewiß wiedergefunden haben. Ein paar kleine Register Tahitischer und Neu-Seeländischer Wörter oder die Beschreibung einiger dieser Gegenden der Südsee eigenthümlichen Pflanzen oder Thiere hätte Jeden davon überzeugt, daß Tahiti und Neu-Seeland schon im 16ten Jahrhundert durch Spanische Weltumsegler entdeckt worden sind. So aber ist der Ruhm eines Quiros und Fernandez vergänglich gewesen, wie die schäumende Furche, die ihre Schiffe im Weltmeer zogen.

Cook war, wenn wir nicht irren, der erste Seefahrer, den einige Gelehrte von Fach auf seinen Reisen begleiteten; und seit Cook's Zeit hat jedes auf Entdeckungen ausgehende Schiff eine oder mehrere Personen an Bord gehabt, deren ganzes Geschäft darin bestand, Naturerzeugnisse und Thatsachen zu sammeln, wodurch die Wissenschaft erweitert und bereichert werden konnte. Der Expedition des Kommodore Jones soll, von dem Gouvernament aufgefördert und unterstützt, eine ganze Gesellschaft Gelehrter sich anschließen, von denen Jeder ein besonderes Gebiet hat. Diese Maßregel war dringend nothwendig; denn Herr Jones wird auf seiner Reise mehr Punkte berühren müssen, als irgend ein früherer Seefahrer, und wahrscheinlich werden die meisten der zu bestimmenden Eilande in vielen Jahren keinen wissenschaftlichen Besuch mehr erhalten. Gesezt nun auch, eine einzige Person umfasse mit ihrem Geiste die Astronomie, die Linguistik und das ganze Gebiet der Naturwissenschaften, so würden doch, ob der spärlich zugemessenen Zeit, eine Menge ihrer Beobachtungen sehr unvollkommen ausfallen und die einmal verlorene Gelegenheit unwiederbringlich dahin seyn. Wir brauchen aber dem gebildeten Leser nicht erst zu versichern, daß auf dem heutigen Standpunkte der Wissenschaften ein Poethistor, und wär' er das größte Genie, nur ein oberflächlicher Gelehrter seyn könnte.

Die noch unbekanntem Eilande werden den Forscher, wie sich von selbst versteht, mit der reichsten Ausbeute lohnen; aber auch an der Ost- und Westküste Süd-Amerika's und in den östlichen Insel-Gruppen dürfte noch manche Nachlese zu halten seyn; denn einestheils ist die vollkommene Erschöpfung jedes naturwissenschaftlichen Bornes unmöglich — wir sehen dies schon an den Entdeckungen, die man fast täglich in der Nachbarschaft von Paris macht — und anderentheils laboriren die Ergebnisse der Beobachtungen aller früherer Seefahrer an dem wesentlichen Gebrechen, daß nicht jedes Fach der Wissenschaft seinen besondern Repräsentanten hatte.

In dem Anhang zu Herrn Reynolds's Werke finden wir eine Anzahl Briefe, größtentheils von rühmlich bekannten Personen geschrieben, deren Inhalt besonders die wissenschaftlichen Zwecke der Unternehmung betrifft. (North-American Review.)

Moldau und Wallachei.

Bucharest und Jassy, wie sie sind.

(Schluß.)

Ich hatte mir Bucharest nach einigen Beschreibungen als einen angenehmen Aufenthalt gedacht. Dies war jedoch eine Täuschung, von der ich nur zu bald zurückkam. Welchen materiellen Reiz kann eine Stadt für uns haben, in deren Straßen man nur zu Wagen vorwärts kommt, wo in jeder Jahreszeit ein Mantel nöthig ist, und deren Umgebungen im Sommer eine dürre Wüstenei, im Winter aber ein wahrer Sumpf und Morast sind? Alles, was nicht zu den nothwendigsten Bedürfnissen des Lebens gehört, ist erschrecklich theuer; es giebt in der ganzen Wallachei keine Fabriken, und fast jede Waare wird vom Ausland eingeführt. Eine einzelne Person hat zu ihrer Bedienung vier bis fünf Domestiken nöthig und wird darum doch nicht besser bedient; denn jeder dieser Eblpel versteht nur eine Art von Handleistung. Wer in Bucharest anständig und nicht etwa auf großem Fuße leben will, der muß wenigstens acht bis zehntausend Franken jährlich einnehmen.

Es giebt keine eigentliche Gesellschaft in Bucharest; die vornehmsten Häuser der Stadt ausgenommen. Wer in diesen Familien Zutritt wünscht, der erhält ihn leicht und wird gastfrei empfangen; er findet aber weit mehr eiteln Prunk, als gediegenen Wohlstand. Das Innere der Hotels, die man äußerlich so schön aufgezuzt hat, ist schlecht möblirt und ohne Comfort. Die zerlumpte Dienerschaft, zum Theil aus Zigeunern bestehend, ist nur darum so zahlreich, weil man Sklaven keinen Lohn giebt. Der Eigenthümer eines Palastes hat oft nicht zehn Dukaten baares Geld und muß sich hinter seinen Rang verchanzen, um vor seinen Gläubigern sicher zu seyn. Jede vornehme Dame glaubt den Ton, die Manieren und die Eleganz einer Pariserin zu besitzen, wenn sie aus Paris oder Wien so viel Pug-Artikel bezogen hat, daß ihr Mann dadurch zu Grunde gerichtet wird. Viele unter ihnen reden mehrere Sprachen; aber sonst sieht es mit ihrer Bildung sehr schlecht aus; und ein verständiger Wallache versichert mir, daß manche gnädige Frau, die uns in Französischer, Englischer und Deutscher Sprache anreden kann, nicht einmal weiß, wo Konstantinopel liegt. Das Leben der Bojarinnen vergeht unter beständigem Nichtsthun, und wenn man der Chronique

¹⁾ Address on the Subject of a Surveying and Exploring Expedition to the Pacific Ocean and South Seas; Delivered in the Hall of Representatives etc. New-York, 1836.

scandaleuse von Bucharest glauben darf, so sind Liebes-Intriguen ihr vornehmstes Mittel gegen die Langeweile. Eine Frau von 30 Jahren hat in der Regel schon mehrere Männer gehabt; denn Ehescheidungen gehen leicht von Statten.

Das niedere Volk ist eben so unsittlich wie die Aristokratie; und abscheuliche Krankheiten richten allerwärts große Verheerungen an. Das ungesunde Klima und die moraische Erschaffung der Nation sind ihrer physischen Entwicklung nachtheilig; eine schöne oder auch nur hübsche Wallachin dürfte wohl zu den größten Karitäten des Landes gehören. Die Männer haben ein schwächliches, kränkliches Ansehen, und ihre Physiognomie ist gewöhnlich ganz ohne Ausdruck.

Während ich in Bucharest mich herumtrieb und die Wallachischen Sitten studirte, war mein Reisegefährte, Doktor E., nicht müßig und stellte auch seine Beobachtungen an, deren Resultate mit den meinigen vollkommen übereinstimmen. Man hatte ihm einmüthig versichert, daß ein Arzt in Bucharest zwar Patienten in Menge fände, aber nur selten eines Honorars für seine Bemühungen sich erfreuen könne. Diese unangenehme Aussicht bestimmte ihn, die Hauptstadt der Wallachei wieder zu verlassen und sein Glück in Jassy zu suchen, das man als ein wahres Eldorado für Aerzte pries. Er theilte mir seinen Entschluß mit, als mir der Aufenthalt in Bucharest schon überdrüssig zu werden anfing, und es bedurfte daher von seiner Seite keines großen Zuredens, um mich von neuem als Reisegefährten zu gewinnen.

Wir verließen Bucharest um ein Uhr Morgens; denn es war unsere Absicht, in einer kleinen Stadt zu übernachten, die fünfzig Stunden von Bucharest entfernt und an der Gränze beider Fürstenthümer liegt. Es war ein kalter, aber sehr schöner Tag; unser Fuhrwerk siegte über alle Hindernisse, und Abends um 7 Uhr erreichten wir die Gränzstadt Josschani. Wir waren auf unserem Wege über mehrere bedeutende Flüsse gekommen, welche die Ebene in west-östlicher Richtung durchschneiden; aber selbst in den Umgebungen einiger armer Dörfer und dreier kleiner Städte hatten wir nichts als ein paar Weisfelder gesehen. So traurig und uninteressant auch diese Gegend ist, so fand ich hier wenigstens eine unverdorrene Wallachische Bevölkerung. In der Hauptstadt verlieren alle Klassen von Bewohnern täglich mehr von ihrer Original-Physiognomie; man muß auf das Land gehen, um jene Halbwilden kennen zu lernen, die noch heutiges Tages ihre ungeheuren Rüden und ihr grobes, vermittelst eines Strickes um die Hüften befestigtes Ueberkleid tragen, das Kostüm der alten Dacier, wie sie auf der Säule des Trajan abgebildet sind. Diese Bauern nennen sich noch jetzt Römer (Rumuni) und reden auch eine Tochtersprache des Lateinischen, in welcher die Slawischen Wörter bloße eingebürgerte Fremdlinge sind.)

Am nächsten Morgen traten wir in die Moldau ein. Das Land bot uns anfangs genau denselben Anblick, wie die Wallachei; erst nachdem wir einige Post-Stationen zurückgelegt hatten, wurden die Heerden zahlreicher und die Dörfer etwas weniger selten; auch bemerkten wir öfter Kalksteine an der Stelle des Lehms und der Baumzweige als Bau-Material. Die bis dahin ununterbrochene Fläche wechselte bald mit Anhöhen. Wir passirten drei oder vier kleine Städte, deren Bevölkerung zumeist aus Juden besteht, und gelangten so spät nach Warlin, unserer Nacht-Station, daß wir nicht mehr mit Ehren bei dem Statthalter anklopfen konnten. Es blieb uns nichts übrig, als im Wagen zu bivouaquieren, ein verdrießliches Experiment bei rauhem Wetter.

Am nächsten Tage ging es nach Jassy. Als wir dieser Hauptstadt uns näherten, mußten wir einen sehr bedeutenden Hügel hinan, von wo man in der Ferne eine Reihe nackter Anhöhen entdeckte. Endlich gelangten wir in ein Thal, über welchem die Stadt an einem sanften Abhang sich ausdehnt. Ihre Lage ist reizend, und die großen weiß angestrichenen Häuser der Bojaren kontrastiren sehr malerisch mit den anderen Gebäuden, die von dunklerer Farbe sind. Aus einer gewissen Entfernung betrachtet, scheint Jassy ein angenehmer Aufenthalt zu seyn; aber es hat in diesem Punkte, wie in vielen anderen, die größte Aehnlichkeit mit Bucharest. Schon seine wüsten, sumpfigen und verpesteten Umgebungen machen, in der Nähe gesehen, einen traurigen Eindruck; und als wir eine aus hölzernen Baracken bestehende Vorstadt passirt und in die Hauptstraße gelangt waren, fanden wir unsere Erwartungen bestätigt. Diese Straße, welche Jassy seiner ganzen Länge nach durchzieht, ist der Sitz des Handels; man trifft hier die schönsten Magazine und das geschäftigste Leben; und dennoch blicken Elend, Unreinlichkeit und Jammer aus jedem Winkel hervor. Sehr angenehm wurden wir überrascht, als man uns in einen ziemlich guten Gasthof geleitete, wo wir in Europäischen Betten schlafen konnten.

Der Moldauer ist in Sprache und Sitten von dem Wallachen kaum zu unterscheiden; er besitzt aber mehr Industrie und überhaupt mehr geistige Lebendigkeit. In Jassy bietet sich uns ein treueres Bild von der Wallachischen und Moldauischen Gesellschaft dar. In Jassy bemerken wir kein verbindendes Mittelglied zwischen Brahmanen und Paria's; alle Privat-Gebäude sind entweder Paläste oder Hütten. Die Stelle eines dritten Standes

*) Wie flüchtig und oberflächlich diese Bemerkungen im Ganzen sind, geht wohl schon aus dieser einen Notiz hervor. Wohl nicht bloß jene Wallachischen Bauern, sondern auch die Bewohner der Hauptstädte nennen sich und ihre Sprache Rumänisch, wie dies auch unseren Lesern aus mehreren Artikeln schon bekannt ist, die wir in dieser Beziehung mitgetheilt haben.

vertreten die Juden, in deren Händen alle Gewerbe sind. Man zählt in Jassy gegen 40,000 Einwohner, darunter 12,000 bis 15,000 Juden. Der reiche und vornehme Bürger von Jassy ist weniger üppig und verschwenderisch, als der von Bucharest, aber auch weniger gasifrei. Der gesellige Ton ist feiner; und die Französische Sprache wird in solchem Grade gepflegt, daß manche geborene Moldauerin die Landessprache gar nicht verstehen soll.

Jassy ist eine wahrhaft durchlauchtige Stadt; ich glaube, daß es nirgends so viele Fürsten und Fürstinnen giebt. Einige dieser hohen Personen rühmen sich in gerader Linie von Byzantinischen Kaisern abzustammen. Wären ihre Ansprüche begründet, so würde besonders die Dynastie der Kantakuzene sehr viele Sproßlinge hinterlassen haben; was aber die ganze Sache verdächtig macht, ist der Umstand, daß Keiner seinen Namens-Beiter als Verwandten anerkennen will, und daß man sich von beiden Seiten der Betrügerei beschuldigt. Neben diesen Magnaten, aus angeblich Kaiserlichem Geblüte, giebt es Andere, die keine geringere Ansprüche haben, obgleich ihr Adel von weit jüngerem Datum ist. Ich sah einen alten Bojaren mit ehrwürdigem weißem Bart, der seinen Eidam, den verarmten Nachkömmling eines Hospodar's, nie anders als mon prince anredete; dieser arme Teufel spreizte sich alle Mal wie ein Pfau, wenn das „mon prince“ in seine Ohren klang.

Das einzige architektonische Denkmal der Stadt Jassy ist der alte Palast der Hospodare, von dem nur noch Trümmer übrig sind. Die fürchterlich schmutzigen Straßen und ein Sumpf außerhalb der Stadt verpesten die Luft; daher eine Menge Krankheiten, besonders Fieber, an der Tages-Ordnung sind. Eine Equipage ist hier noch dringenderes Bedürfnis als in Bucharest; wer keinen Wagen hat, der muß oft Monate lang sein Zimmer hüten.

Nur ein Arzt kann sich in Jassy behaglich fühlen; denn er hat nicht bloß die Hände voll zu thun, sondern auch eine gute Einnahme, weil die Patienten hier ehrlicher bezahlen, als in Bucharest. Mein Reisegefährte Doktor E. war von dem Orte entzückt, trotz seines Kothes und Schlammes; denn Hoch und Niedrig bewarb sich um seinen ärztlichen Beistand, und er hoffte, bald eine Equipage halten zu können. Mir für meinen Theil wurde das Leben in Jassy immer mehr zuwider, und am ersten November kehrte ich dieser Stadt frohen Herzens den Rücken, um über Galatz nach Konstantinopel abzugehen.

(Revue de Paris.)

Mannigfaltiges.

— Englische Kunst-Ausstellung. Die Society of British Artists hat jetzt wieder, wie gewöhnlich um diese Jahreszeit, ihre Gemälde-Ausstellung eröffnet, die jedoch, aller Anstrengungen ungeachtet, die sich der Präsident der Britischen Akademie, Herr Shee, giebt, um ausgezeichnete Talente in England zum Vorschein zu bringen, abermals nichts darbietet, was als ein Fortschritt der Kunst bezeichnet werden könnte. Eine große historische Composition, die mit vielen Ansprüchen auftritt, ist die „Weihnachtsfeier unter Königin Elizabeth“ von Bus. Der Künstler hat die ganze Zeit mit ihren Eigenthümlichkeiten darstellen wollen und ist darüber so ausführlich geworden, daß es seinem Bilde an aller künstlerischen Einheit gebricht. Es befanden sich darauf Ritter und Bauern, Damen und Mägde, Alle in ihrer Weise und Jeder an einer anderen Stelle des Bildes den Weihnachtien empfangend. Dadurch ist das Ganze zu einer wahren Weihnachts-Ausstellung geworden, die den Beschauer hauptsächlich wegen der interessanten Köpfe anzieht, die der Maler angebracht hat und die die Englischen Künstler überhaupt in ihren Bildern mit großem Effekt zu malen verstehen. Ein Maler mit einem Deutschen Namen, Herr von Holz, hat zwei Gemälde, das „Lodibette der Lady Macbeth“ und ein „Würfelspiel“, geliefert. Beide Bilder haben einen dämonischen Charakter und sollen sich an krasser Auffassung ihres Gegenstandes zu überbieten suchen. Den größten Theil der ausgestellten Bilder, die sich im Ganzen auf etwa 600 belaufen, bilden wieder die Portraits, unter denen man zahlreiche Bildnisse der jungen Königin erblickt.

— Der Komponist Attwood. England hat kürzlich durch den Tod einen berühmten Komponisten verloren, dessen Name jedoch außerhalb der Britischen Insel kaum bekannt seyn möchte. Der Königl. Hof-Compositur, Herr Attwood, der am 24. März in Chelsea bei London gestorben ist, ward im Jahr 1767 geboren und hatte das Glück, die Aufmerksamkeit des Prinzen von Wales (nachmaligen Königs Georg IV.) früh auf sich zu lenken. Dieser ließ ihn auf seine Kosten zum Studium der Musik nach Italien und Deutschland reisen, wo er sich eine Zeit lang der Unterweisung Mozart's zu erfreuen hatte. Die Engländer lieben es daher, ihn einen Schüler Mozart's zu nennen und in seinen Compositionen ein entferntes Echo (a far-off echo) der Leichtigkeit, der Anmuth und des Ausdrucks seines großen Lehrers wahrzunehmen. Von den kleinen Opern, die Herr Attwood komponirt hat, wird freilich keine auf die Nachwelt kommen; die beiden Kantaten jedoch, die er zu den Krönungen Georg's IV. und Wilhelm's IV. geliefert, haben sich großer Popularität zu erfreuen und werden in England häufig bei den Musikfesten aufgeführt, die in der Provinz zuweilen stattfinden.