

## Literatur des Auslandes.

N<sup>o</sup> 45.

Berlin, Sonnabend den 14. April

1838.

### E n g l a n d.

#### Die Dame von Lyon oder Lieb' und Stolz, von Bulwer.

Von dem bereits im Magazin erwähnten Bulwerschen Stück „die Dame von Lyon“, welches seit vier Wochen an jedem Abend im Covent Garden Theater bei vollem Hause gegeben wird und schon im Druck die dritte Auflage erlebt hat, theilen wir hier einige der interessantesten Scenen mit. Im ersten Akt sind die Bewerbungen Beauseant's und Glavis' von Pauline Dechappelles, der Dame von Lyon, zurückgewiesen worden; auch Claude Melnotte, der Sohn des ehemaligen Gärtners von Pauline's Aeltern, ein übrigens durch Talent und wissenschaftliche Bildung hochgestellter Mensch, hat schriftlich seine Liebe zu erklären gewagt, doch hat man seinen Boten mit Schlägen und seine Verse mit Hohn zurückgewiesen; alle Drei sind empört. Die beiden reichen Freier beschließen aus Rache, den jungen Melnotte mit Equipagen und Dienern zu versehen und ihn als Prinz von Como bei der Dame von Lyon einzuführen; von Pauline's Eitelkeit, besonders von der ihrer Mutter und der Gewandtheit Melnotte's, hoffen sie das Beste für ihre Pläne. So schließt der erste Akt. (Zeit der Handlung 1795—98.)

#### Zweiter Akt.

##### Erste Scene.

Der Garten hinter Dechappelles' Haus in Lyon. Das Haus im Hintergrund.

Beauseant und Glavis treten ein.

Beauseant. Nun, was denken Sie von meinem Plan? Ist er nicht vortrefflich gelungen? Von dem Augenblick an, wo ich Sr. Hoheit den Prinzen von Como der aufgeblasenen Mutter und der stolzen Tochter vorstellte, war es mit ihnen vorbei: er kam — sah und siegte, und — obgleich die Sache kaum eingefädelt ist, so haben sie ihm bereits Pauline's Hand zugesichert.

Glavis. Es ist sehr gut, daß Sie ihnen erzählten, der Prinz reise infognito, aus Furcht vor dem Direktorium, welches die Hoheiten nicht eben liebt; denn Melnotte hat die größte Lust, seine Rolle mit allem möglichen Anstand durchzuführen; er wirft unser Gold mit einer Kalblütigkeit um sich, als begöffe er seine Blumentöpfe.

Beaus. Es ist wahr, er zeigt sich äußerst freigebig; ich glaube, der Schlingel thut es aus Malice gegen uns. Man muß indeß gestehen, daß er seinen Unterthanen Ehre macht und gar keine üble Figur in seinen feinen Kleidern spielt; besonders weiß er meine goldene mit Diamanten besetzte Dose gehörig zu zeigen —

Glavis. Und meinen Diamantring! Doch glauben Sie, daß er fest bleiben wird bis zuletzt? Mir ist, als bemerkte ich Zeichen von Reue. Wenn sein Gewissen einmal erwacht, möchte er schwerlich seine Rolle zu Ende spielen.

Beaus. Sein Eid zwingt ihn dazu; er kann nicht zurücktreten, ohne meineidig zu seyn, und die gemeinen Leute sind darin äußerst abergläubisch. Ich zittere jedoch vor der Möglichkeit einer Entdeckung. Der barsche Oberst Damas, der Vetter von Madame Dechappelles, hat ihn auf jeden Fall schon im Verdacht; wir müssen uns beeilen, der Farce ein Ende zu machen; mein Plan ist schon entworfen, — noch heut soll es geschehen.

Glavis. Noch heut? — Arme Pauline, — wie bald wird ihr Traum vorüber seyn!

Beaus. Ja, noch heut soll er sie heirathen; seinem Eide gemäß soll er sie dann gegen Abend nach dem Gasthof zum Goldenen Löwen führen, und dort mögen dann Pomp, Titel, Dienerschaft, Equipagen und Alles plötzlich ein Ende nehmen; dann soll Ihre Hoheit die Prinzessin entdecken, daß sie den Sohn eines Marquis ausgeschlagen, um den eines Gärtners zu heirathen. O, Pauline, die ich einst liebte, jetzt hasse, aber noch nicht aufgebe, — Du sollst den bitteren Kelch bis auf die Reize leeren, — Du sollst fühlen, was es heißt, gedemüthigt werden!

#### Zweite Scene.

Melnotte als Prinz von Como, Pauline an seinem Arm, Madame Dechappelles und Oberst Damas kommen aus dem Hause. Beauseant und Glavis treten ehrerbietig zurück. Pauline und Melnotte lustwandeln allein.

Mad. Dechap. (sich lächernd). Guten Morgen, meine Herren; ich bin so erhitzt vom Lachen, der liebe Prinz ist so höchst unterhaltend. Welch brillanter Wis! Man sieht auf der Stelle, daß er sein ganzes Leben an Höfen zugebracht.

Damas. Was weißt Du denn von Höfen, Cousine? Ihr Weiber verfährt beim Beurtheilen der Männer eben so wie beim Bücherkaufen: ihr seht nicht auf den Inhalt, sondern nur auf Einband und Titel.

Mad. Dechap. Wie ungeschliffen Du bist, Vetter! Vollständige Kasernen Manieren; — Du verdienst nicht, zu unserer Familie zu gehören; wir müssen in der That auf Deinen Umgang verzichten, wenn Pauline den Prinzen geheirathet hat. Ich werde keinen Verwandten in meinem Hause sehen, der meinem künftigen Schwiegerjohn, dem Prinzen von Como, Schande macht.

Melnotte (vortretend). Diese Gärten sind ausgezeichnet schön, Madame, (Beauseant und Glavis treten zurück) — wer legte sie an?

Mad. Dech. Ein Gärtner, Namens Melnotte, Er. Hoheit, — ein ehrlicher Mann, der seine niedrige Stellung nie vergaß. Von seinem Sohne kann ich das nicht rühmen, — ein anmaßender Burische, der — hahaha! — sich herausnahm, meiner Tochter Verse — abscheuliche Knittelverse — zu übersenden.

Pauline. Ja, denken Sie, Prinz, — wie würden Sie darüber gelacht haben, Sie, der selbst so reizende Verse schreibt!

Meln. Dieser Melnotte muß ja ein höchst unverschämter Schlingel seyn!

Damas. Ist er hübsch?

Mad. Dech. Ich nehme nie Notiz von der Kanaille, — ein häßlicher, gemein aussehender Bauerlummel, wenn ich mich recht erinnere.

Damas. Dein Portier sagte mir, er sey Er. Hoheit auf höchst merkwürdige Weise ähnlich.

Meln. (Zabat nehmend). Sie sind sehr verbindlich.

Mad. Dech. Schäm' Dich, Vetter! — dem Prinzen, wahrhaftig.

Pauline. Ihnen? — Mutter, unserem schönen Prinzen? Ich spreche nie wieder ein Wort mit Ihnen, Onkel.

Meln. (bei Seit). Rang macht schön! Man hat mich nie für einen Appollo angesehen, als ich noch Gärtner war. Bin ich schon als Prinz so schön, was würde ich erst als Kaiser seyn? (Zu) Monsieur Beauseant, kann ich Ihnen dienen? — (er reicht ihm die Dose).

Beaus. Ich danke Er. Hoheit, — dies kleine Laster hab ich nicht.

Meln. Wär' es ein Laster, so hätten Sie es bestimmt.

Mad. Dech. Wie beißend! — hahaha! — wie witzig!

Beaus. (voller Wuth bei Seit). Verdammte Impertinenz!

Mad. Dech. Welch' kostbare Dose!

Pauline. Und welch' schöner Ring!

Meln. Die Dose gefällt Ihnen? — Ein unbedeutendes Ding — vielleicht interessant als ein Geschenk Ludwig's XIV. an meinen Urgroßvater. Erzeigen Sie mir die Ehre, sie anzunehmen.

Beaus. (ihn am Rückschloß zupfend). Was zum Teufel — meine Dose! Sind Sie toll? Sie ist 500 Louisd'or werth.

Meln. (ohne auf ihn zu achten, sich an Pauline wendend). Und Ihnen gefällt der Ring? Ah — er hat erst ein Lüster bekommen, seit er Ihre Augen zurückstrahlt. (Er steckt ihn auf ihren Finger.) Von jetzt an, holde Zauberin, betrachten Sie mich als den Sklaven des Ringes.

Glavis (ihn zupfend). Halt, halt! — was thun Sie da? Das Vermächtniß einer alten Tante — ein Diamant vom ersten Wasser! Ich bringe Sie als einen Schwindler an den Galgen!

Meln. (als hörte er nichts). Dieser Ring hat für unsere Familie besonderes Interesse: es ist derjenige, mit welchem mein Großvater, der Doge von Venedig, dem Adriatischen Meere sich vermählte. (Mutter und Tochter besehen den Ring.)

Meln. (zu Beauseant und Glavis). Pfui, meine Herren, — Prinzen müssen freigebig seyn. (Zu Damas wendend, der sie genau



broachtet.) Diese guten Freunde sind so sehr auf meinen Vortheil bedacht, daß sie sich meines Eigenthums annehmen, als wär' es das ihrige.

Beauf. und Glavis (verwirrt). Hahaha! — ein sehr guter Spaß! (Sie schreien Melnotte durch Geberden noch Gegenverständlungen zu machen.)

Damas. Was bedeutet all' das Geflüster? Ich bin überzeugt, hier ist Betrug im Spiel. Hängen will ich mich lassen, wenn er überhaupt ein Italiäner ist. Gleich stell' ich ihn auf die Probe. *Servitore umilissimo, Eccellenza*!).

Meln. Hm — was mag er meinen?

Damas. *Godò di vedervi in buona salute*!).

Meln. Hm — hm!

Damas. *Fa bel tempo — che se dice di nuovo?*!)

Meln. Nun, mein Herr, — was soll das seyn?

Damas. Oho — nur etwas Italiänisch, Ew. Hoheit. Der Prinz von Como versteht seine eigene Landessprache nicht.

Meln. Nicht mit Ihrer Aussprache — wer möchte das auch im Stande seyn!

Mad. Dech. Haha, Vetter, — befaß Dich nicht mit Dingen, die Du nicht verstehst.

Pauline. Hahaha, Onkel, Sie sprechen ein schönes Italiänisch! (mit einer spöttischen Geberde).

Beauf. (zu Glavis). Ein schlauer Fuchs, der sich zu helfen weiß.

Glavis. Ja, mit meinem Diamantringe. Hol den Fuchs der Teufel!

Damas. Er mich auslachen, mich, einen Obersten in der Französischen Armee? Der Mensch ist ein Betrüger, ich weiß es. Will doch einmal sehen, ob er vom Fechten eben so viel wie vom Italiänischen versteht. (ritt zu ihm, bei Seite.) Mein Herr, Sie sind ein Beutelschneider! — Verstehen Sie das?

Meln. Nein, — niemals in Gegenwart von Damen; doch werde ich sehr glücklich seyn, von Ihnen darin eine Lection zu bekommen, oder — Ihnen eine zu geben.

Damas. Es wird sich Gelegenheit dazu finden, sorgen Sie nicht.

Mad. Dech. Wohin gehst Du, Vetter?

Damas. Meine Italiänische Aussprache zu verbessern.

(Ab.)

### Dritte Scene.

Die Vorigen, ohne Damas.

Beauf. (zu Glavis). Wir müssen nach, um ihn zu beruhigen, — er hat sicher Verdacht geschöpft.

Glavis. Ja — aber mein King!

Beauf. Und meine Dose! Unser Prinz hat uns zu hohe Steuern auferlegt, — wir müssen ihm die Geldzufuhr abschneiden, dann fällt er vom Thron.

Glavis. Er sollte der Thronerbe von König Storch seyn!

(Beide ab.)

### Vierte Scene.

Mad. Dechappelles — Pauline — Melnotte.

Mad. Dech. Darf ich für die unausstehliche Gemeinheit meines Veters Ew. Hoheit Nachsicht ansprechen?

Pauline. O gewiß! — Sie werden sein rauhes Benehmen um seines ehrlichen Herzens willen verzeihen.

Meln. Und um seiner schönen Richte willen. Ah, Madame, der hohe Rang hat ein Gutes: wir fühlen uns in unserer Stellung so sicher, daß wir nicht so leicht zu beleidigen sind. Uebrigens hat der Oberst das Recht der Nachsicht von seinen Freunden dadurch erkaufte, daß er seinen Feinden nie dergleichen angedeihen ließ.

Pauline. Ja, er ist in der That so tapfer in der Schlacht als rauh in der Gesellschaft. Er arbeitete sich vom Gemeinen bis zu seinem jetzigen Grade empor, und das in Zeit von zwei Jahren!

Meln. In zwei Jahren! — wirklich in zwei Jahren?

Mad. Dech. Es ist sonst nicht meine Sache, Mädchen mit ihren Liebhabern allein zu lassen; doch würde es von wenig Lebensart zeigen, wenn man mit einem Prinzen so prude wär'.

(Ab.)

(Schluß folgt.)

## Frankreich.

### Eisenbahnen und Schiffahrtslinien.

(Schluß.)

Versuchen wir jetzt, in Bezug auf die Reisenden einige Vergleichungspunkte aufzustellen. In Amerika bezahlen die Reisenden auf dem Erie-Kanal, die Kost ungerechnet, für die Lieue auf den Packetböten 40, auf den Schnellböten (*line boats*) 20 und auf den gewöhnlichen Böten 13 Centimen. Eben so niedrig ist der Preis der Plätze auf dem Kanal vom Naritan nach dem Delaware, wo die Geschwindigkeit gegen 3½ Lieues stündlich beträgt. Wenn nun, damit verglichen, der Preis der Plätze auf den Amerikanischen Diligencen, der sehr selten unter 60, meist 63 bis 70 oder 80 Centimen, ja oft mehr als einen Francs beträgt, und eben so der auf den Amerikanischen Eisenbahnen, der gewöhnlich sich über

\*) Ew. Excellenz unterthänigster Diener.

\*\*) Ich bin ercent, Sie wohl zu sehen.

\*\*\*) Schönes Wetter heut', — was giebt's Neues?

40 Centimen erhebt, enorm zu nennen ist, so hat gerade in Amerika die Zeit einen so hohen Werth, daß hier so starke Preise die Eisenbahnen noch nicht in Verruf bringen können. — In Frankreich bezahlen die Reisenden auf den Postschiffen des Kanal du Midi je nach dem Rang der Plätze 30 bis 20 Centimen auf die Lieue, und eben so merkwürdig ist der niedrige Preis der Plätze auf den Schnellböten der Englischen Kanäle, verglichen mit dem auf den Diligencen, obgleich dies meist sehr enge Böte sind, wo die Reisenden nicht sehr zahlreich seyn können. Es ist hier nicht der Ort, näher in Details einzugehen, sonst wäre es leicht, aus einer einfachen Zusammenstellung von Zahlen und Daten zu zeigen, wie richtig das Resultat ist, daß, bloß nach den Verhältnissen in England zu schließen, die Kanäle vermittelt der Schnellböte die Menschen erstens zu weit niedrigeren Preisen transportiren können, und zweitens mit einer Schnelligkeit, die, so sehr sie auch hinter den Eisenbahnen zurückbleibt, doch immer noch bedeutend genug und für die meisten Fälle befriedigend ist.

Wir haben bis jetzt bloß von den Kanälen mit den gewöhnlichen Hülfsmitteln, die sie bieten, gesprochen; jetzt wollen wir eine Kraft zu Hülfe nehmen, die wir bisher ganz außer Acht gelassen, dieselbe Kraft, durch welche die Eisenbahnen allein so Ungeheures in einer Beziehung zu leisten im Stande sind, den Dampf. Wir vergleichen jetzt die Dampfboote auf den Kanälen und verbesserten Flüssen mit den Eisenbahnen. Hier haben wir erstens den neuen Vortheil, daß die Dampfboote, wie denkbar, an Schnelligkeit alle anderen übertreffen. Besonders haben es in dieser Beziehung die Amerikaner und Engländer sehr weit gebracht. Vier Lieues in der Stunde ist das Geringste, was sie leisten; aber es giebt eine Menge Fälle, wo sie mehr als 4, oft 5, 6 Lieues in der Stunde zurücklegen, und auch die Französischen Dampfboote wetteifern darin mit den Englischen trotz des schlechten Zustandes der Flüsse in Frankreich. — Ferner ist das Leben der Reisenden bei diesen fliegenden Böten weit weniger in Gefahr, als auf den öffentlichen Wagen. Während der zwei Jahre, die ich in Amerika zugebracht, habe ich nicht von einem einzigen Unglücksfall sprechen hören, der die Tausende von Menschen betroffen hätte, welche Tag und Nacht in Dampfbooten den Hudson hinauf und herunter fahren oder die Bai von Chesapeake fortwährend durchkreuzen. Eine Feuersbrunst hat zwei bis drei Personen auf dem Delaware das Leben gekostet, und das ist das einzige Unglück, welches, so viel ich weiß, die Dampfboote des östlichen Nordamerika erfahren haben. In Frankreich lesen wir in den Journalen sehr häufig, daß die oder jene Diligence umgestürzt, daß so und so viel Personen getödtet oder schwer verwundet worden; nur äußerst selten kommt es vor, daß sie uns von einem Unglücksfall erzählen, der die Reisenden betroffen, welche sich den Dampfbooten anvertrauen, und daß sie Fulton's Erfindung in Mißkredit bringen. Die unzähligen Katastrophen, welche der Mississippi und seine Nebenflüsse erlebt, haben in Betreff der Dampfboote den größten Schrecken erzeugt; doch diese traurigen Vorfälle sind nur die Schuld der Menschen und nicht der Dinge an sich. Die Explosionen der Maschinen, die auf diesen Schiffen der westlichen Unions-Saaten so häufig sind, haben ihren Grund in der Ungeachtlichkeit der Mechaniker, in der Nachlässigkeit der Heizer und in dem schlechten Bau der Maschinen. Die Feuersbrünste, die ebenfalls oft daselbst ausbrechen, sind der Sorglosigkeit der Capitaine und der Unbedachtsamkeit der Passagiere zuzuschreiben, wie überhaupt die Amerikaner in Betreff des Feuers beispiellos nachlässig sind, in ihren Häusern zu New-York eben so gut, wie auf ihren Mississippi-Dampfbooten. Man hat keinen Begriff von der Menge und dem Umfang der Feuersbrünste in den Vereinigten Staaten. In New-York und Philadelphia vergeht selten ein Tag, wo nicht die Sturmglocke gehört wird. Auf den Dampfbooten rauchen die Amerikaner mitten unter den halbgeöffneten Baumwollen-Ballen, womit diese Fahrzeuge angefüllt sind; sie laden Pulver auf das Schiff mit nicht mehr Sorgfalt, als wäre es Mais oder eingesalzenes Rindfleisch, und Gegenstände, die in Stroh verpackt sind, lassen sie ganz ruhig im Bereich des Funkenstroms liegen, den die Kamin-Öffnungen auswerfen. — Doch, wie gesagt, das sind einzelne Fälle, an denen die Unvorsichtigkeit der Menschen allein Schuld ist; sobald Alles mit Geschick und Vorsicht gehandhabt wird, hat man dergleichen Unglücksfälle nicht zu fürchten.

So ist also die Transportweise, welche die Dampfboote in der Art, wie man sie heute zu erbauen weiß, den Reisenden gewähren, eben so sicher als rasch. Sie ist auch sehr angenehm und bequem; die Bewegung der Böte ist sehr sanft; die Reisenden werden nicht, wie in Wagenlasten, haufenweise eingeschachtet und zusammengedrückt, sie können ab- und zugehen, lesen, oder, wenn ihnen das mehr Vergnügen macht, die malerischen Aussichten bewundern, die sich in jedem Lande an den Ufern der Flüsse ausbreiten. Es ist dies dasjenige Communications-system, das man in vielen Fällen mit den allgeringsten Kosten herstellen kann; denn in Europa werden die Eisenbahnen in den Voranschlägen gewöhnlich auf eine Million pro Lieue abgeschätzt, während sie in der Ausführung 1½ bis 2 Millionen Francs kosten. Die gewöhnlichen Kanäle dagegen erfordern in den meisten Fällen 4—600,000 Francs für die Lieue; die Kosten der unrigen betragen im Durchschnitt 300,000 Francs, während es mehrere Flüsse in Frankreich giebt, die auf 11 Monate des Jahres für Dampfboote schiffbar gemacht werden könnten, vermittelt eines Kostenaufwandes von 150—200,000 Fr. pro Lieue. Daraus folgt, daß endlich die Dampfboote das non plus ultra der Dekonomie für den Personen-Transport repräsentiren, und doch ist bei dieser



äußersten Dekonomie keinesweges eine Geschwindigkeit ausgeschlossen, wie sie in unserer gepriesenen neueren Zeit noch gar nicht so allgemein verbreitet ist, wo, trotz aller Fortschritte der Wissenschaft und der Industrie, die wohlhabenderen Klassen, mit Ausnahme einer ganz kleinen Zahl von Reichen, mit nicht mehr als einer Schnelligkeit von 2 Lieues stündlich fortkommen können, während die ungeheure Majorität sich noch mühsam zu Fuß fortzuschleppen muß.

Diese Wohlfeilheit der Dampfschiffahrt tritt besonders hervor, wenn man sie z. B. mit den Tarifen der Englischen Eisenbahnen vergleicht; hier kostet die Lieue oft 30—25 Centimen, während auf den Dampfböten in England der höchste Preis 25 Centimen ist, der nach der Verschiedenheit der Plätze auf 1/2 herabsinkt. Hier ist also der Gegensatz zu auffallend, als daß man nicht den Dampfböten in jeder Hinsicht den Vorzug geben sollte. Doch das Beispiel Englands kann hier allein nicht entscheiden; offenbar sind die Englischen Eisenbahnen von vorn herein in aristokratischem Geiste verwaltet worden: man hat den Preis der Plätze zu hoch gestellt und daher bis jetzt die Menge nur wenig angelockt. Nun ist zwar auch in Amerika und in Frankreich der Eisenbahn-Transport meistens theurer als die Dampfschiffahrt; doch die begeisterten Eisenbahn-Liebhaber werden sofort an Belgien erinnern, um zu beweisen, mit wie geringen Preisen der Dampfwagen-Transport vor sich gehen kann. Indes dieser Preis der Plätze in Belgien, der auf den Wagons nicht mehr als 11 Centimen pro Lieue beträgt, muß als ein Minimum betrachtet werden, weil entweder die Belgischen Eisenbahnen wirklich sehr wenig gekostet haben oder weil die Belgische Regierung, welche sie selbst verwaltet, keinen direkten Profit davon zu ziehen sucht. Ihr Hauptzweck bestand darin, die Eisenbahnen für alle Klassen zugänglich zu machen und dadurch zur Verbreitung des Komforts das Ihrige beizutragen. Auch hat sie dies für das sicherste Mittel gehalten, auf alle mögliche Weise Geld in den Schatz fließen zu lassen. Ueberdies wäre die Belgische Administration nicht im Stande gewesen, höhere Preise zu bestimmen; sie mußte hierin den Forderungen der öffentlichen Meinung, die durch die Presse ausgesprochen und unterstützt wurden, nachgeben. Daher beträgt auch der reine Ertrag der Belgischen Eisenbahnen nicht mehr als 3 Prozent, und der Belgische Moniteur hat schon darauf hingedeutet, daß im nächsten Jahre wahrscheinlich ein Defizit eintreten würde. Wollte man nun trotz dieses Verlustes die Belgischen Eisenbahnen, die das Publikum für 11 Centimen pro Lieue befördern, als Beweis dafür anführen, daß die Eisenbahnen überhaupt jenem Preis von 10 Centimen, der im Durchschnitt für die Dampfböte anzunehmen ist, sehr nahe kommen, so dürfte man nur diesem in seiner Art einzigen Tarif die Dampfschiffe zu vergleichen, die in England und Amerika gegenüberstellen, Schiffe, die trotz so niedriger Preise keinesweges im Verlust sind, oder die Dampfböte auf dem Hudson, die nicht mehr als 2 1/2 Centimen nehmen.

Freilich in der Beziehung, welche bei diesem ganzen Gegensatz die wichtigste ist, wir meinen den Personen-Transport, da haben die Eisenbahnen ganz besondere Vorzüge geltend zu machen, worin kein anderes Communications-system jemals mit ihnen wetteifern kann. Nie werden die Dampfböte, und noch weniger die Schnellböte der Kanäle, jene ätherische Schnelligkeit erreichen, welche die überspanntesten Träumer des vorigen Jahrhunderts für die sinnloseste Träumerei gehalten hätten, wiewohl sie schon die klassische Unmöglichkeit der Luftreisen sich verwirklichen sahen. Auch in Hinsicht der Brauchbarkeit für jede Jahreszeit kann es keine andere Transportweise den Eisenbahnen gleich thun. Sie brauchen in unserem Klima wenigstens keinen Regen, keinen Schnee, keine Ueberschwemmung zu scheuen. Zugeben will ich, daß man bei dem jungen Alter der Eisenbahnen noch nicht genau weiß, wie niedrig ihre Preise werden können, und daß wir in diesem Punkte erst nach längerer Praxis und Erfahrung feste Resultate gewinnen werden. Indes wenn die Eisenbahnen noch in ihrer ersten Kindheit sind, so muß man doch einräumen, daß auch die Dampfböte und die Schnellböte der Kanäle noch nicht zu alt sind. Wenn es möglich ist, daß das, was wir von der Schnelligkeit der Eisenbahnen wissen, noch nicht ihr Reales wäre, und daß sie einmal in Zukunft eine Geschwindigkeit von 15 bis 20 Lieues stündlich erreichen, so ist doch so viel gewiß, daß schon jetzt die Kanalböte in gewissen Fällen die Geschwindigkeit der Diligencen verdoppeln, und daß die Dampfböte sie sogar um das Dreifache übertreffen, der Zukreifen nicht zu gedenken, deren Geschwindigkeit von dem Dampfboot verzehnfacht wird. Wenn es möglich ist, daß einmal die Eisenbahnen eben so sehr in der Billigkeit des Tarifs die Flüsse und Kanäle hinter sich lassen, wie sie es schon jetzt in Hinsicht der schnellen Ortsbewegung thun, so ist doch so viel ausgemacht, daß die Dampfböte schon jetzt allen, selbst den spärlichsten versehenen Weitein zugänglich sind. Die Dampfböte bieten ein Fortbewegungsmittel, das, buchstäblich genommen, billiger ist, als die Zukreise; dies ist ein Vergleichungspunkt, auf den ich immer wieder zurückkomme, weil eine der unwiderstehlichsten Tendenzen unserer Zeit die Volksverbesserung ist. Offenbar hat z. B. Frankreich nicht eine solche Ausdehnung, daß eine mittlere Geschwindigkeit von 4 bis 6 Lieues stündlich nicht genügen sollte, um den Verkehr der Menschen und Dinge sowohl im Innern als zwischen uns und unseren nächsten Nachbarn in einem ungeheuren Maßstab zu erleichtern und zu beschleunigen. Ueberhaupt befinden sich die verschiedenen Völker Europa's in Hinsicht der Dimensionen ihres Gebietes in einer ganz anderen Lage, als die Vereinigten Staa-

ten; sie haben für jetzt ein viel geringeres Interesse, als diese, die Eisenbahnen jedem anderen Communications-system vorzuziehen. Dieser Gegensatz wird zwischen Europa und Amerika so lange fortbestehen, als bis einmal die Zeit einer Universal-Monarchie in Europa kommt, ein Faktum, das die Philosophen vorhersehen mögen, das aber die Staatsmänner und die Administratoren nicht bestimmen kann, danach die öffentlichen Finanzen zu verwalten. Dazu kommt noch, daß bei uns, wie auf dem ganzen übrigen Europäischen Kontinent, mit Ausnahme der Hauptstädte und einiger bevorzugten Lokalitäten, die Zeit noch nicht so viel Werth hat, daß man, in der Absicht, sparsam damit umzugehen, sich mit ausschließlicher Vorliebe darauf legen sollte, mit großen Kosten Transportmittel herzustellen, welche in der Stunde 10 Meilen zurücklegen: es gehört auch dies zu den merkwürdigen Gegensätzen zwischen der Angelsächsischen Race beider Hemisphären und allen übrigen Nationen. Rich. Chevalier.

## Nord-Amerika.

### Ein neues Buch über Haiti.

Haiti, oder St. Domingo, wie es von den Amerikanern noch immer genannt wird, das Columbus auf seiner ersten Reise entdeckte und das der Sitz der ersten Niederlassung civilisirter Menschen in der neuen Welt wurde, hat gewiß unter allen Kolonien in jener Hemisphäre die merkwürdigste und reichste Geschichte. Gleich von Anfang an ein Spielball verschiedener Völker, die mit Erbitterung einander bekämpften, wurde es Jahr aus Jahr ein mit Strömen einheimischen und fremden Blutes reichlich gedüngt und ganze Reihen von Jahren hindurch mit einem Aufwand von Kosten zu behaupten gesucht, den der Besitz des Landes, wäre sein Boden lauter Silber und sein Sand lauter Gold, schwerlich erzeuhen konnte. Seine Bewohner hatten fortwährend das Unglück, ihr Leben und Eigenthum Kämpfen preisgegeben zu sehen, die ihnen ganz fremd waren. Entweder hat die Fackel eines Europäischen Krieges ihre Pflanzungen und Speicher in Asche verwandelt, oder wenn unter ihnen selbst der Bürgerkrieg mit Feuer und Schwert wüthete, so waren es jedesmal Mächte von der anderen Seite des Atlantischen Meeres, die den Apfel der Zwietracht in ihre Mitte warfen. Alles Böse und alles Elend, wovon dies unglückselige Eiland heimgesucht wurde, hat nur in der Bosheit und üblen Verwaltung der Europäer seine Quelle, und nirgends findet man mehr Stoff zu Belehrung über das Kolonial-System im Allgemeinen, wie über die verschiedensten Formen schlechter und verderblicher Kolonial-Verwaltung und Gesetzgebung, als hier. Auch bekommen wir hier, wiewohl nur vorübergehend, ein glänzendes Bild von elegantem und luxuriösem Leben in einer Kolonie; denn während der glücklichsten Periode des Französischen Regime's haben gewiß die Herrlichkeiten des Pariser Lebens und die Pracht von Versailles ihren reinsten Abglanz an den westlichen Küsten von St. Domingo gefunden. Am merkwürdigsten aber ist diese Insel dadurch geworden, daß sie uns zuerst das neue Phänomen eines unabhängigen Staats aufzeigt, der von einer Race von Menschen gebildet und regiert wird, welche hier endlich Raum und Gelegenheit fanden, ihre eigene politische Befähigung und Tendenz in großem Maßstab darzulegen. Dazu erwäge man noch den bedeutenden Umfang der Insel, ihr herrliches Klima, die große Produktivität ihres Bodens, ihre Handels-Vorteile, ihre geringe Entfernung von den Küsten Nord-Amerika's und die ausgedehnten kommerziellen Verbindungen, welche von den Bürgern der Union mit ihren Hauptstädten unterhalten werden, und man wird gestehen, daß diese Insel nicht bloß ein Gegenstand der Theilnahme für jeden Amerikaner seyn muß, sondern daß sie auch ein höheres welt-historisches und allgemein politisches Interesse hat.

Diese Betrachtungen wurden hervorgerufen durch ein vor kurzem erschienenenes Werk des Amerikaners Dr. Brown, betitelt: Die Geschichte und der gegenwärtige Zustand von St. Domingo. Dr. Brown faßte den Plan zu diesem Buch während eines durch Berufsgeächäfte veranlaßten Aufenthalts auf der Insel in den Jahren 1833 und 34, wo er auch alle Materialien dazu sammelte, welche ihm die Tradition an Ort und Stelle und die Unterhaltung mit lebenden Personen und Augenzeugen bieten konnte. Denn die öffentlichen Archive des Landes enthalten nur wenig bedeutende Dokumente, während die wichtigsten Vorfälle in der Geschichte der Insel von so neuem Datum sind, daß sich noch eine Menge lebendiger Chroniken und zahlreiche Urkunden in bestehenden Verhältnissen, Instituten und Meinungen dafür finden. Und wenn wir überhaupt in vielen Fällen dem Historiker mißtrauen sollten, der nicht an Ort und Stelle Forschungen angestellt, so zeigt dagegen hier die Treue und Lebendigkeit, womit der Verfasser die Verdienste und das wechselnde Geschick der verschiedenen Parteien auf der Insel in ihrem langen und blutigen Kampfe um die Oberherrschaft dargestellt hat, daß er seine Zeugen nicht vergebens fragt. Was die früheren Theile seiner Geschichte betrifft, so gesteht er selbst, hierin mit nur geringer Abweichung den besten schon vorhandenen Autoritäten gefolgt zu seyn, indem er sie nur bei jedem zweifelhaften oder schwierigen Punkt verglich. In der Darstellung der neueren und bedeutungsvollsten Epochen Haiti's dagegen ist er meist seinen eigenen Weg gegangen.

\*) The history and present condition of St. Domingo. 2 vols. — Philadelphia, 1837.



Wir entlehnen aus diesem Buch eine höchst interessante und charakteristische Skizze von den Sitten und der Lebensweise der Geächteten, welche den ersten Keim bildeten zu der Französischen Kolonie auf St. Domingo.

„Hart an der nordwestlichen Küste von St. Domingo liegt ein kleines waldiges Inselchen, Namens Tortugas. Es ist niedrig und fruchtbar, und indem es sich dem Eingang eines schönen Hafens an der benachbarten Küste der großen Insel, der Französisch Port de Paix heißt, parallel hinreckt, wird es von kahlen Vorsprüngen und kahlen oder waldbewachsenen Bergspitzen verstreut. Daß die berühmten Freibeuter des 17ten Jahrhunderts gerade diesen passenden Fleck zum Zufluchtsort für Gefahren und Mühseligkeiten auswählten, zeugt nur von der außerordentlichen Umsicht und Vorsorge dieser unternehmenden Race von Abenteurern. Die Zahl der Seeräuber war jetzt so sehr angewachsen, daß sie mit der Masse der Beute, die zu nehmen war, in gar keinem Verhältnis mehr stand, und der Erfolg in der Betreibung ihres Gewerbes ward viel zu sehr ein Spiel des Zufalls, als daß sich die Thätigkeit ihrer ungeduldigen Naturen längere Zeit damit begnügen konnte; daher auch Viele von ihnen ihr früheres Handwerk aufgaben und eine neue Lebensweise annahmen.

Gewöhnt an das milde Klima der Wendekreise und durch ein langes Abenteuerleben unfähig geworden, sich in die Schranken der civilisirten Gesellschaft zu fügen, gingen Einige von ihnen in die Kampesche-Bai und beschäftigten sich damit, Brasilienholz zu schneiden, während die Meisten in ihrem alten Versteck Tortugas zurückblieben und der Jagd des Wildes auf der Küste von St. Domingo nachgingen. Diese Küste war eine Wildnis, und die Jagd auf das Wild, welches heerdenweise durch die Einöden derselben streifte, wurde ihnen gewinnbringend durch den Verkauf der Felle und des Fettes an die Schiffe, welche des Handels wegen Westindien besuchten. Das Fleisch wurde eßbar gemacht, indem man es im Feuer briet auf Hürden, oder, wie man sie gewöhnlich nannte, Bukans, ein Wort, welches bei den Kariben diesen Apparat zur Bereitung ihres Mahls bezeichnet. Von diesem Worte und der Beschäftigung, die sie trieben, wurden jene Jäger „Bukaniers“ genannt. Sie selbst nannten sich „die Brüder der Küste“, gewiß der passendste Ausdruck, wenn man ihre Lebensweise näher betrachtet. Da sie ohne Weib und Kinder waren, so hatten sie die Gewohnheit, paarweise zusammen zu leben, damit die verschiedenen Geschäfte, die zu einem Haushalt gehören, mit mehr Leichtigkeit und Ordnung sich vollziehen ließen. Während der Eine auf die Jagd ging, blieb der Andere gewöhnlich zu Hause und besorgte entweder das Fleisch von der gestrigen Jagd oder er kochte ihr gemeinschaftliches Mahl für die Rückkehr seines Hausgefährten. Das Eigenthum war durchweg gemeinschaftlich zwischen den Beiden, und wenn der Eine von ihnen starb, so ging es auf den überlebenden Genossen über. Diebstahl war unbekannt, wiewohl Schlösser zur Sicherheit niemals gebraucht wurden. Fehlte einem etwas in seiner eigenen Wohnung, so nahm er es sofort und ohne Umstände aus der Hütte seines nächsten Nachbarn; nur mußte er den Eigenthümer in Kenntniß setzen, wenn er zu Hause war, oder im Fall der Abwesenheit bei seiner Rückkehr davon benachrichtigen. Streitigkeiten waren selten, und wenn sie einmal vorkamen, so wurden sie leicht beigelegt. War die Sache ernsterer Natur oder die Parteien schwer zu versöhnen, so wurde statt eines Rechtsgelehrten und Geschworenen die Muskei zu Hülfe genommen, um eine Entscheidung zu vermitteln. Der Boden ward abgemessen, und die ganze Bruderschaft wohnte dem tödtlichen Gottesurtheil bei. Man gab das Signal zum Feuer, und sobald die Kugel eine von beiden Parteien auf dem Rücken oder an der Seite traf, so galt dies für ein unehrliches Verfahren, und des Mörders Kopf ward auf der Stelle in zwei Theile gespalten. Die Gesetze ihrer Heimath waren unter der Bruderschaft null und nichtig. Sie behaupteten, sich von jedem Gehorsam gegen dieselben emanzipirt zu haben, durch die Salzwasserause, die sie Jeder beim Passiren der Wendekreise bestanden hatten. Selbst ihren Familien-Namen gaben sie auf und wählten sich an deren Stelle Kriegsnamen, Jeder nach seiner Grille oder Phantasie; diese noms de guerre zeichneten sie unter einander aus und vererbten sich später auf ihre Nachkommenschaft.

Ihre gewöhnliche Kleidung war ein Jagdhemd, das in das Blut der Thiere getaucht wurde, die sie auf der Jagd erschlagen hatten; statt eines Gürtels trugen sie einen Streifen rohes Fell, in welchem ein kleines Schwert mit mehreren Messern steckte; eine Kappe mit einem kleinen Rand vorn, um sie bequem abnehmen zu können, und Schuhe ohne Strümpfe.

So gekleidet und ausgerüstet hatte diese bastardartige Race, die halb der Civilisation und halb der Wildnis angehörte, ihren ganzen Ehrgeiz darauf beschränkt, eine Klinte zu besitzen, womit sie eine zweifelhafte Kugel abschließen könnten, und ein Rudel von 25 bis 30 Jagdhunden. Sie hatten keine andere Beschäftigung, als in den Wäldern von St. Domingo zu jagen, die, seitdem es die Spanier verlassen, sich mit ungeheuren Heerden von Wild angefüllt hatten. Sobald sie ein Thier getödtet hatten, begannen sie sogleich, ihm das Fell abzuziehen, und dann eilten sie fort, um andere zu erlegen, bis sie im Besitz der für den Tag erforderlichen Anzahl waren. Waren sie müde und hungrig, so kochten sie auf der Stelle einen Theil des Fleisches, dem sie die Haut abgezogen, und mit dem Pfeffer und Pomeranzensaft, den sie

im Ueberfluß rings herum fanden, bereiteten sie ein Mahl, das alle Bedürfnisse ihres Appetits befriedigte. Brod hatten sie nicht, und ihr Getränk war nichts als Wasser. Diese Lebensweise ging einen Tag wie den anderen fort, bis sie die volle Zahl von Fellen besaßen, welche sie den Fahrzeugen der verschiedenen Länder, die ihre Niederlassung besuchten, abzuliefern versprochen. Sodann begaben sie sich mit den Trophäen ihrer Jagd in den Hafen oder die Einfahrt, wo das Schiff seine Ladung erwartete, und hier bekamen sie zur Entschädigung solche Gegenstände, wie sie ihre Lage und ihre Bedürfnisse erforderten. Bald brachte dieses Gewerbe verhältnismäßig vielen Vortheil, und besonders hatte es einen unendlichen Reiz für die wilden Geister, die sich zu jener Zeit allein in die Westindischen Meere wagten.“

## R u ß l a n d.

### Zur vergleichenden Meteorologie.

In dem von Herrn Ritter von Gerstner so eben ausgegebenen Bericht über den Stand der Unternehmung der Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoje Selo und Pawlowsk befindet sich folgende Vergleichung der klimatischen Verhältnisse von St. Petersburg und Berlin:

| Monat.     | Mittlere Temperatur nach Graden von Reaumur für die Jahre |                      | In St. Petersburg war |   |   |
|------------|---|----------------------|-----------------------|---|---|
|            | 1822—1834 in St. Petersburg.                              | 1824—1835 in Berlin. | Jahr.                 | die Höhe des gefallenen Regens und Schnees. Engl. Zoll. | das Verhältnis der Menge des Regens zu der des Schnees. |
| Januar ..  | — 7,70  | — 2,35               | 1823                  | 21,325  | 1 : 0,603   |
| Februar .. | — 5,35  | — 0,08               | 1824                  | 20,581  | 1 : 0,612   |
| März....   | — 3,01  | + 2,72               | 1825                  | 21,936  | 1 : 0,325   |
| April....  | + 2,06  | + 6,77               | 1826                  | 14,251  | 1 : 0,462   |
| Mai.....   | + 7,02  | + 11,05              | 1827                  | 19,667  | 1 : 0,380   |
| Juni....   | + 12,08   | + 13,98              | 1828                  | 21,083  | 1 : 0,280   |
| Juli.....  | + 13,88   | + 14,24              | 1829                  | 18,048  | 1 : 0,283   |
| August...  | + 12,72   | + 14,25              | 1830                  | 12,842  | 1 : 0,293   |
| September  | + 8,45  | + 10,78              | 1831                  | 11,800  | 1 : 0,321   |
| Oktober .. | + 14,15   | + 27,24              | 1832                  | 13,437  | 1 : 0,163   |
| November   | — 0,71  | + 2,91               | 1833                  | 8,787   | 1 : 0,367   |
| Dezember   | — 4,18  | + 1,15               | 1834                  | 12,393  | 1 : 0,327   |
|            |   |                      | Mittel                | 16,368  | 1 : 0,385   |

Die mittlere Regenmenge ist also . . . . . 11,82 Zoll.

Die mittlere Schneemenge . . . . . 4,54 „

Summa 16,36 Zoll.

In Berlin betrug die Regenmenge im Durchschnitt von zwölf Jahren 19 Zoll 3,4 Linien Par. Maß.

In St. Petersburg zählte man im Mittel der dreizehn Jahre von 1822 bis 1834 jährlich:

73 heitere Tage,

158 Tage, an welchen der Himmel hin und wieder bewölkt war,

130 „ an welchen der Himmel ganz bedeckt war,

132 Nebeltage,

96 Regentage,

64 Schneetage,

2 Tage, an welchen es hagelte,

8 „ „ Reif fiel,

9 Gewittertage.

Nach 23jährigen Beobachtungen, von 1801 bis 1825, waren in Berlin im Mittel jährlich:

108 helle Tage,

168 trockene Tage,

138 Regentage,

35 Schneetage,

9 Gewittertage.

### Bibliographie.

Abete, eine Erzählung. — Petersburg.

Sagen von dem Zauber-Müller Fedot, von der verdrießlichen Alten, von den beiden Juden, von den beiden Tagelöhnern. Von E. Alivandoff. — Petersburg.

Geschichtliche Beschreibung der Ereignisse in Rußland, von der Erscheinung des falschen Demetrius, Gregor Strowich, an bis zu dessen Untergang. — Moskau.

Verikon der algebraischen und transcendenten Analyse. Von S. Bura tschi und S. Selon. Erster Jahrg. 2ter Theil. — Petersburg.

Russische Chrestomathie, oder Auswahl von Schriften vaterländischer Autoren, in Versen und in Prosa. 2te Aufl. — Petersburg.

Mathematische Encyclopädie. 14tes Heft. Astronomie. — Moskau.

Thaten Peter's des Großen. Von J. J. Golikoff. — Moskau.

Salmarä. Von G. Frosemjeff. — Charkow.

Der Beamte in besonderen Aufträgen. Bauderville von P. Karatugin. — Petersburg.

Unwahrscheinliche Erzählungen des Cicrone des K. D. V. — Von S. P. Katalin. — Petersburg.