

für die

Literatur des Auslandes.

N^o 66.

Berlin, Sonnabend den 1. Juni

1844.

Frankreich.

Eine Reise im Garten, von Alphons Karr.

Der Einfluß der Literatur des Auslandes auf die unsrige hat sich seit den leztvergangenen fünfzehn Jahren wohl in keinem anderen Gebiete so geltend gemacht als in dem der novellistischen Erzeugnisse; zwei Drittel der erscheinenden Romane sind Uebersetzungen und der Rest — zum geringsten Theile Original. Außer denen nämlich, die ihre Quellen nicht verleugnen und uns Theodor Hoop und Paul de Kock mit rühmlicher Treue wiedergeben, oder, der eigenen Schöpfungskraft Kühner vertrauend, „frei nach Soulié, Balzac ic.“ arbeiten, haben wir auch Incognito-Uebersetzer, welche, das durch Uebergewicht jener fremden Eindringlinge bei den echten Deutschen erregte Mißfallen theilend, ihren Uebersetzungen lieber den Anschein eines Originals verleihen, indem sie auf dem Titelblatte den Verfassernamen ellidiren, im Buche aber statt Mr. Coaxer Herr Fuchschwanz und statt Marie-Ange Engelmariechen schreiben; weiter erstreckt sich in der Regel ihre Originalität nicht. Ueber diesen Zustand unruhlicher Abhängigkeit Lärm zu schlagen und den deutschen Meerbann aufzurufen, möchte wohl vergeblich seyn; es ist nun einmal unsere Gewohnheit, der Exportation nachbarlicher Produkte und dem Transitohandel damit unsere eigenen Interessen nachzusetzen. Fredrika Bremer und Alexander Dumas hätten nimmer den Weg nach England gefunden, wäre nicht, ihnen Popularität zu verschaffen, erst ein 40 Millionen stimmiges Bivat aus Deutschland über den Kanal gedrungen.

Mögen wir uns immerhin gefallen lassen, wenn die Kopisten kopiren; aber daß auch die Kunstjünger zu jeder Arbeit Farben und Leinwand aus der Fremde holen müssen, darob sollte man sich ein wenig ärgern dürfen, denn wir kommen auf diese Weise aus der Vormundtschaft gar nicht heraus. Früher wurde noch zuweilen aus der Walter Scott'schen Schule mancher tüchtige Abiturient mit dem Zeugniß der Reife und Selbstständigkeit entlassen; nun aber, wo jeder Erzähler aufs äußerste verbohrt, jede Novellistin bis über die Ohren verfanget ist, sind wir an das eigenthümliche Phänomen, mitten in deutschen Original-Romanen lauter verkappte Franzosen und Engländer herumwandern zu sehen, so gewöhnt worden, daß es aufgebört hat, ein Phänomen und eigenthümlich zu seyn. Um so mehr ist es zu verwundern, wenn wir mit allen unseren Nachahmereien so selten dazu kommen, die guten Seiten unserer Vorbilder uns anzueignen. So haben z. B. die französischen Schriftsteller eine gewisse Centripetalkraft, vermöge welcher sie von Zeit zu Zeit, mitten aus ihren Irrewanderungen nach Arabien, Aopien, Oshimistan und dem Bloßberge, zur Natur zurückzukehren vermögen, zum reinen, unverfälschten Naturleben, das sie dann mit der ganzen Naivetät eines unverborenen Gemüthes aufzufassen und mit einer schönen Begeisterung zu schildern wissen. A. Dumas, der zuerst in Anthony den Typus verschrobener Zerissenheit hingestellt, in Térésa, Cathérine Howard und la tour de Nesle das Entsetzliche und Widrige bis zum Gipfel verfolgt und sich dann noch in einer Menge von Romanen an dem Abenteuerlichsten jeder Gattung versucht hat, konnte zu gleicher Zeit in seinen Impressions Naturgemälde von der überraschendsten Wahrheit liefern, in dem Chevalier d'Harmental, einem historischen Roman, dem die Verschwörung des Fürsten von Cellamare zum Hintergrunde dient, ein Liebespaar mit dem zartesten Pinsel malen; und in einer seiner jüngsten Novellen, deren der unermüdete Vielschreiber immer ein halbes Duzend zugleich auf dem Rahmen hat, in la robe de noce, schildert er ein Stilleben — ein Engelskind, von einer edlen Mutter in ländlicher Einsamkeit erzogen — das an Jean Paul's beste Manier erinnert, aber weit weniger Manier hat.

Wir müßten uns sehr irren, oder solche Spannkraft ist bei den deutschen Autoren zweiten Ranges nicht zu finden. Haben sie einmal, müde, in ihrer eigenen Person aufzutreten, und gereizt von einem schimmernden Meteor, ihre Maske vorgebunden, und zeigt die geschnittene Frage nur irgend Spuren von Genialität, so daß ein Publikum daran Gefallen findet: dann können sie nimmerehr zurück. Sie haben von der Natur auf ewig Abschied genommen, machen fernerehin ihre Studien auf einem geflügelten Steckenpferde, zwischen Himmel und Erde schwebend, und weder der Kaltfinn gelangweilter Leser, noch die Mahnung eines ephelischen Kritikers vermag die fremde Tracht ihnen zu verleiden.

Wir wenden uns wieder zu den Franzosen. Hatte außer Sue irgend ein moderner Schriftsteller Ursache, mit seinem Successe zufrieden zu seyn, so war es Alphons Karr, der in einigen Erstlingsversuchen durch verfehlte

Schilderungen deutscher Zustände seine Abstammung mit mehr Glück als Verdienst geltend machte, dabei aber doch einige Tropfen jenes köstlichen echten Humors bei sich führte, der aus dem unfruchtbarsten Erdreich lieblich duftende Blümchen mit Zauberkräften hervorsprossen läßt. Beißender Wit, im Verein mit der durch Janin beliebt gewordenen Wortjonglerie, waren dem französischen Publikum nichts Neues, aber erhöht durch Humor, Naturfinn und eine von allen sozialen Lasten unberührte Sorglosigkeit und Unerfrodenheit zeigten sie sich zuerst in den Guèpes, die, ein zahlreiches Heer von Nachahmern überlebend, sich fünf Jahre lang in Gunst zu erhalten wußten. Obgleich nun Karr für seine gestachelten Kämpfer das Gebiet der öffentlichen Angelegenheiten zum Zummelplatz gewählt und sich mit Glück darauf versucht hat, bleibt er ein so aufrichtiger Verehrer der Natur, daß er es nicht scheut, eben jetzt, mitten unter den kleinen, großen, falschen und echten Geheimnissen, mit einem allerliebsten Frucht- und Blumenstück, einem Idyll in Briefen, aufzutreten. Der Held und Schreiber ist ein Deutscher, Karr's Verehrer unter dem Namen Stephen schon lange bekannt; er hat einen Freund, der vor kurzem eine große Reise nach transatlantischen Gegenden nicht ohne Ostentation und allerlei vornehmen und gelehrten Pomp angetreten; dies erregt in dem sanguinischen Stephen zuerst ein Gefühl von Neid, weil seine Verhältnisse ihm ein Gleiches nicht gestatten, sodann aber die Idee, seinerseits auch eine Reise zu unternehmen, wäre es auch nur innerhalb seines Gärtchens, und die Beschreibung dieser Voyage autour de mon jardin, von der wir einige Bruchstücke folgen lassen, braucht die Vergleichung mit ihrem Vorbilde, X. de Maistre's Voyage autour de ma chambre, nicht zu scheuen.

In der Morgenfrühe an meinem Fenster stehend, bemerkte ich ein Spinnengewebe im Winkel. Die Jägerin, welche ihre Neze hier eingespannt hatte, war eben mit der Verbesserung eines Schadens beschäftigt, den Tages zuvor die unverhältnismäßige Größe oder der hartnäckige Widerstand eines Gefangenen verursacht haben mochte. Nachdem Alles wieder in Stand gesetzt war, spazierte die Spinne, obgleich noch einmal so wohlbeleibt als die größte Fliege, ohne Etwas zu zerstören, über ihr Gespinnst hinweg und begab sich in einen dunkeln Winkel auf den Anstand. Ich sah ihr lange zu, sah, wie sich einige Fliegen unvorsichtigen Fluges in das verrätherische Netz verwickelten und vergebens zu entkommen strebten; der weibliche Nimrod eilte herbei, saugte sie ohn' Erbarmen aus, stellte einige zerrissene Maschen wieder her und verbarg sich von neuem in dem Schlupfloche.

Doch siehe, da kommt eine kleinere Spinne herbei, — warum mag sie ihr Netz und ihr Tagewerk verlassen haben? ach, es ist ein Männchen, ein verliebtes Männchen, das nicht mehr ans Jagen denkt, gleich dem Sohne des Eheheus, als er die Macht des bogensührenden Gottes empfunden. Jetzt tritt es näher, setzt wieder zurück, zwischen Furcht und Hoffnung schwebend, — nun endlich hat es die Gränze überschritten, das Gebiet der Geliebten; die erste haarbreite Brücke zittert unter seinen Schritten, und, selber zitternd, von so kühnem Wagniß erschreckt, wendet es sich wieder zur Flucht, aber nur, um von neuem zurückzukehren. Nun wieder einen Schritt vorwärts, nun noch einen, dann steht es still.

Gewiß hast du schon furchtsame Liebhaber gesehen, bist wohl selbst einer gewesen, hast du jemals wahrhaft geliebt; der unschuldige Blick eines schönen Kindes konnte dich zittern machen, deine Stimme stockte, die Worte wollten dir nicht aus der Kehle. — Aber solch hohen Grad von Schüchternheit hast du nirgend gefunden, als hier bei unserem liebenden Sechsfüßler, und er hat seine guten Gründe dazu. Wie bei den Insekten fast durchgängig, ist auch das Spinnenweibchen größer als das Männchen. Hat nun in dem Augenblick, wo dieses sich zeigt, „der Geliebten Herz gesprochen“, dann weicht sie wie alle Wesen dem süßen Zauber der Liebe, wird sanft, wie es die Löwin durch ähnliche Gefühle wird, giebt sich hin der Sonne, zu lieben und geliebt zu werden und es sich versichern zu lassen. Dann ermutigt sie den Blüten, und das Gespinnst wird dem Glücklichen zur romantischen Strickleiter. Aber oft bleibt sie ungerührt, ihre Stunde ist noch nicht gekommen; nichtsdestoweniger nähert sie sich langsam Schrittes dem zitternden Hippolyt, der vergeblich in ihren Zügen zu lesen sucht, ob er fürchten oder hoffen soll. Ist sie dem behörten Schwärmer bis auf einige Schritte nahe gekommen, dann stürzt sie auf ihn zu, umarmt ihn und frisst ihn auf.

Bei solchen Gelegenheiten verwandeln sich die alten, in der Regel ziemlich lächerlichen Liebesphrasen in blanke Wahrheit und die von den Liebenden aller Zeiten und Völker erfundenen Metaphern gewinnen eine wirkliche Bedeutung.

Hier haben wir einen Liebhaber, der sich mit Recht über die Grausamkeit seiner schönen Feindin beklagt, den man keiner Extravaganz beschuldigen darf, wenn er jene verbrauchten Phrasen anwendet: „Soll ich leben oder sterben? wenn du meine Liebe zurückweist, so hast du mein Todesurtheil ausgesprochen!“ —

Mein Held war indes minder unglücklich oder vorsichtiger. Die Schöne näherte sich ihm; er erwartete sie mit sichtbarer Angst während einiger Momente, aber plötzlich — sey es nun, daß die Kofette nicht Verstellungsgabe genug besaß und mehr Appetit als Liebe blicken ließ, oder war er nicht von jenem heiligen Feuer erfüllt, mit welchem man allen Gefahren Trost bietet — er ergriff das Hasenpanier mit solcher Hast, daß ich ihn im Nu aus dem Gesichte verlor. Eben so war er der Grausamen entgangen, die ruhig in ihren Hinterhalt zurückkehrte, um auf eine andere Beute zu lauern.

Ich hatte solchen Scenen schon oft beigewohnt, denn einen großen Theil meines Lebens habe ich auf dem Lande, und zwar allein, zugebracht und der Betrachtung der Pflanzen und Thierchen von jeher viele Zeit gewidmet; aber diesmal machte das kleine Liebesdrama, dessen ungeschickter Zuschauer ich geworden, einen besonderen Eindruck auf mich und führte mich in Gedanken wieder zu dir, mein Freund. Die Sucht, zu reisen, sagte ich mir, ist doch im Grunde nur eine eigenthümliche Art von Geistesunruhe, und die Reisenden suchen oft in weiter Entfernung mit großem Kostenaufwande sogenannte neue Eindrücke, während sie in ihrer Heimat sich niemals die Mühe gegeben, über oder unter sich zu schauen, wo die seltensten und ihnen unbekanntesten Dinge vorgingen. Da ist er denn nun auch fort, dachte ich weiter, — ich meinte dich — und vielleicht macht er eine Reise um die Welt, ohne daß ihm eine so seltsame Liebescene vor Augen kommt, wie ich sie eben an meinem Fenster beobachtet.

(Schluß folgt.)

Ein Besuch bei Jasmin, dem poetischen Haarfräuser.

Miß Luisa Costello, eine englische Touristin, welche alle Departements von Frankreich, eines nach dem anderen, durchforscht und alle sechs Monate mit drei Bänden, bald über die Bretagne, bald über die Normandie, nach London zurückkehrt, hat in diesem Frühling eine „Wanderung in Bearn und nach den Pyrenäen“ vom Stapel laufen lassen. Miß Costello sucht überall die „Löwen“ auf, im weitesten Sinn, den dieses Wort in England hat, wo es nicht bloß einen Dandy, sondern alle Arten von Helden und seltsamen Thieren, Kunstmonumenten und Naturmerkwürdigkeiten bedeutet; sie entdeckt solche da, wo man vor ihr keine ahnte, in Mans, Loudun, Poitiers und La Rochelle. Bordeaux gefällt ihr nicht sehr, trotz einer schönen Parade, welche von einem der Löwen der alten kaiserlichen Garde kommandirt wurde, und einer trefflichen Militairmusik, welche die Bordeseerinnen besser zu schätzen wissen. Miß Costello tadelt die Farbe der Garonne, die ihrer Meinung nach zu enge Brücke, die Quais, die Alleen von Tournay u. s. w. Doch giebt sie zu, daß die Grisetten pikant sind, und bewundert ihren malerischen Kopfschmuck. Was vielleicht Miß Costello gegen Bordeaux mißgestimmt hat, ist, daß sie mit der Idee, die berühmte Durandal, Roland's Degen, daselbst in der Kirche des heiligen Severin zu begrüßen, hinging. Auch nach Agen kommt sie, wo sie das außerordentliche Glück hat, einen ganzen Tag mit dem letzten der Troubadours, dem Perrückenmacher Jasmin, zuzubringen. Miß Costello ist von Agen stolz wie eine zweite Clémence Haure zurückgekehrt. Wenn sie nicht von einem Capitoul mit Lorbeer gekrönt, so kann sie doch der Welt erzählen, daß sie von Jasmin frisiert worden:

„Wir traten ein“, erzählt sie, „und wurden von einer brünetten Frau mit schwarzen Augen und anmuthigem Lächeln empfangen, welche uns benachrichtigte, daß ihr Mann eben damit beschäftigt sey, den Zopf eines Kunden zu machen; aber er würde sich freuen, uns zu sehen, und bitte uns, in das Hinterzimmer zu treten. . . Sie zeigte uns einen Lorbeerkrantz, den die Stadt Toulouse dem Dichter geschickt hatte, einen Becher mit einer Inschrift ihm zu Ehren von den Bürgern der Stadt Auch, eine Uhr mit Kette und Siegelring vom König Ludwig Philipp, einen Smaragdbring von dem verstorbenen Herzog von Orleans. „Hier ist auch“, sagte sie, „ein schönes Tafel-Service von der Stadt Pau, welche auch Feste meinem Mann zu Ehren gab; hier ist ein Bijou von einem englischen Gesandten, hier ein Siegelring von einem großen Lord; hier sind andere Perlen und Kostbarkeiten von Fremden aller Nationen, die das Gascognische gar nicht verstehen.“ Als wir von der Betrachtung aller dieser schönen Sachen etwas müde waren, öffnete sich die Thür, und der Dichter selbst erschien. Seine Manieren waren unbefangene und angenehm. Er nahm unsere Komplimente mit Ungezwungenheit und als ein Mann, der an Puldigungen gewöhnt ist, auf, indem er es bedauerte, daß er zu heiß sey, um uns etwas vorlesen zu können. Er sprach mit einem starken gascognischen Accent, sehr rasch und feurig. Er erzählte uns die Geschichte seiner Erfolge, wie sein Großvater ein Bettler und seine ganze Familie sehr arm gewesen, daß er aber jetzt so reich sey, als er nur wünschen könne, da er seinen Sohn in Nantes gut untergebracht habe. Hierauf zeigte er uns das Portrait seines Sohnes und sprach von seinen glücklichen Anlagen, worauf seine kleine unruhige Frau hinzusetzte, dieser junge Mann sey zwar kein Dummkopf, habe aber nicht den Geist seines Vaters. „Das ist wahr“, sagte Jasmin, welcher, ein so guter Vater er auch ist, doch nicht zugiebt, daß sein Sohn mehr Geist habe als er. Ich sprach von einem Artikel einer englischen Review über seine Werke; er hatte ihn gesehen, Lord Durham hatte ihm denselben zugeschickt und ihm auch einen Besuch gemacht. „Ich kenne Ihren Mical mouri“, sagte ich. Dies war genug, um ihn seine Heiserkeit und alle seine Leiden vergessen zu

machen. „Sie sollen nicht glauben“, sagte er, „daß dies meine beste Composition ist; es ist nur meine erste. Ich will es versuchen, Ihnen einige Verse aus Abuglou und Franconnetto zu lesen: Sie werden entzückt seyn; aber wenn ich mich wohl befände und Sie mir das Vergnügen Ihrer Gesellschaft schenken, würden Sie sich über meine arme Margarino und meine arme Franconnetto todte weinen.“

Uebrigens ist Miß Costello vielleicht ein wenig indiscret, daß sie uns alle kleine Eitelkeiten ihres Helden verräth. Sollte es wahr seyn, daß Jasmin keinen großen Dichter als sich kennt? „Ich bemerkte“, fährt Miß Costello fort, „daß er die Poesie der Troubadours wiederhergestellt. „Kennen Sie deren Lieder?“ fragte ich, „Sie, der Sie so würdig sind, sich an ihre Spitze zu stellen?“ — „Ich bin in der That ein Troubadour“, antwortete er mit Energie, „aber ich stehe viel höher als Alle. Sie waren nur Schüler, Anfänger: sie haben nie ein Gedicht wie meine Franconnetto gemacht; es giebt keine Dichter mehr in Frankreich, es kann keine geben; die Sprache erlaubt es nicht. Wo ist das Feuer, der Geist, die Zartheit, die Kraft des Gascognischen? Das Französische ist nur eine Leiter, auf der man zur ersten Etage des Gascognischen aufsteigt.“

Miß Costello kehrt nach ihrer Pyrenäenreise nach Agen zurück und macht einen zweiten Besuch bei Jasmin, der gerade an diesem Tage für die Engländer und Engländerinnen enthusiastisch war. Er hatte eben eine Nummer des Athenaeum empfangen, worin man einige seiner Gedichte übersetzt hatte; er zweifelte nicht, daß durch diese Uebersetzung sein Name sich bis nach China verbreitete. Die Eisenbahnen und die Dampfböte waren nur erfunden worden, um seine Poesie rasch um die Welt zu tragen. Er wollte englisch lernen, um erstens über die Treue seines Uebersetzers zu urtheilen und dann Gleiches mit Gleichem zu vergelten, indem er Moore und Burns ins Gascognische übersetzte. Um das Glück voll zu machen, war der Ruhm nicht allein gekommen: er hatte auch von Paris eine Medaille, einen Brief der Herzogin von Orleans und eine Pension vom König erhalten.

„Er las uns dann zwei neue Gedichte vor, beide voll Anmuth und Naivität. Während der Vorlesung war seine Frau zugegen und sehr besorgt, ob wir auch verstanden. „Siehst du denn nicht“, sagte ihr Mann, ungeduldig über ihre Unterbrechungen, „siehst du nicht, daß sie weinen?“ Dies war ein unwiderlegliches Argument, und er wurde nicht mehr unterbrochen. Nachdem wir ihm unsere Bewunderung ausgedrückt, sagte er: „Man hat mich der Eitelkeit beschuldigt; aber, was wollen Sie? Ich bin ein Kind der Natur und kann meine Gefühle nicht verbergen. Der einzige Unterschied zwischen mir und einem Dichter, der sich in der großen Welt bewegt, ist, daß er diese Eitelkeit zu verbergen weiß, während ich sie vor aller Welt zur Schau trage.“ Seine Frau nahm mich bei Seite und fragte mich, wie viel Geld es Jasmin kosten würde, um eine Reise nach England zu machen; dann verbesserte sie sich schnell und sagte: „Bin ich närrisch? Es wird ihm in der That nichts kosten; denn Eure Königin hat diesen Artikel gelesen und kennt also sein Verdienst; sie wird wahrscheinlich nach ihm schicken, wird alle Reisekosten bezahlen und ihm in London große Feste geben!“ Ich empfahl dem dichtenden Haarfräuser, zu warten, bis man ihn holen ließ; doch versprach ich dem glücklichen Paar, ihm die Wirkung mitzutheilen, welche Jasmin's Poesien auf den Geist Ihrer Majestät hervorgebracht hätten.“

England.

Die Eisenbahn-Directionen vor dem Richterstuhle des Publikums.

(Schluß.)

Daß das Reisen auf Eisenbahnen jedenfalls den Vorzug der Wohlfeilheit für sich habe, hielten wir bisher für eine unbestreitbare Thatsache. Durch Zahlen-Angaben wird sie bestätigt von dem Autor eines kürzlich erschienenen „Brieftes über die Gesetzgebung in Betreff der Eisenbahnen“. Nachdem er nachgewiesen, daß die Kutscher und Conducteurs dem Passagier durchschnittlich drei Hartthings pr. Meile kosteten, fährt er fort: „So lange man für 1 Pfd. 7 Sh. von Liverpool nach London, für 17 Sh. von Manchester nach Darlington, für 8 Sh. von Leeds nach Derby, für 2 Sh. 6 Pence von York nach Hull, für 1 Pfd. 3 Sh. 6 Pence von London nach Leeds, für 1 Pfd. 2 Sh. 6 Pence und für 14 Sh. von London nach Birmingham, für 20 Sh. und 12 Sh. 6 Pence von London nach Bristol, für 17 Sh. und 11 Sh. von London nach Follstone und für 4 Sh. 6 Pence von Liverpool nach Manchester reisen kann, wird die bloße Versicherung eines Comite's nicht hinreichen, das Publikum glauben zu machen, es sey vermittelst der Personwagen wohlfeiler expedirt worden, oder der ärmeren Klasse erwachse daraus ein Nachtheil, wenn ein billiges Beförderungsmittel durch ein noch billigeres verdrängt wird.“

Was nun die Behandlung der Passagiere dritter Klasse betrifft, so hat sich nirgends sonst mehr Pseudohumanität gezeigt, als in dieser Angelegenheit. Viele äußern laut, es sey Sache der Menschlichkeit, für größere Bequemlichkeit der dritten Wagenklasse Sorge zu tragen; sie vergessen nur hinzuzufügen, daß sie selber aus Ersparnis sich ihrer bedienen. Wer so, indem er die edelsten Grundsätze an den Tag legt, zugleich sein Geld sparen und sich mehr Comfort verschaffen kann, dem wird der Borrath zarter Gesinnungen nicht ausgehen. Dabei lassen sie es aber nicht bewenden, sie haben ein förmliches System zur Aufwiegelung des Armen; es ist eine Beschimpfung für ihn, daß man ihm zumuthet, einen solchen Waggon zu besteigen, und die Plätze, die doch sicherlich weit bequemer sind als die Außenstige in den Landkutschen, werden Pühner-

freige titulirt. Während aber die menschenfreundlichen Autoren mit aller Macht der Beredsamkeit für die unglücklichen Passagiere das Wort führen, die zu solchem Gefährte verdammt sind, klagen die Direktoren in ihren Meetings darüber, daß die Reichen gar zu oft davon Gebrauch machen; Kaufleute, Banquiers, Prälaten, Parlaments-Mitglieder, die auf Unglück nicht den geringsten Anspruch machen und Beschimpfung sich sonst keinesweges gefallen lassen, knöpfen Ueberrock und Taschen zu und fordern Billets zur dritten Klasse.

Wenn ferner diejenigen, welche auf die Bedeckung der Wagen dritter Klasse dringen und die Unmenslichkeit der Direktoren, den Armen dem rauhen Hauche des Winters bloßzustellen, anklagen, wirklich keine anderen Gründe hätten als die der Humanität, — warum führen sie dieselben nicht auch den Eigentümern der Landkutschen zu Gemüthe, die ihre Außensitze unbedeckt lassen? Sind nicht die Verdeck-Passagiere der Dampfboote in kalten Nächten noch weit schlimmer daran? Hat sie etwa jemals der Capitain eingeladen, in die Kajüte zu kommen, und bekümmert sich, weil er es nicht thut, irgend ein leitender Artikel in der Times darum, wenn die St. George-Compagnie ihre Dividende theilt? Und die Eisenbahnen allein sollten eine Ausnahme machen, für sie sollte der überall eingeführte Brauch sich umkehren und der Arme, welcher 2 Sh. 6 Pence bezahlt, dieselben Vorrechte genießen, als der Reiche für seine 3 Sh. 6 Pence?

Ueber die „durch das Monopol der Eisenbahnen in Wästen verwandelten Landstraßen“ hören wir Mr. Laing: „Im Jahre 1834, wo, die Liverpool-Manchester-Bahn ausgenommen, kaum eine andere bedeutende Bahnlinie ausgeführt war, betrug die Einnahme der Chausseegelder in England und Wales 1,431,609 Pfd.; 1839, als die meisten Hauptbahnen bereits im Gange waren, ergab sie 1,532,956 Pfd. Statt also durch die Anlage der Schienenwege einzubüßen, vermehrte sich das Einkommen der Chausseen vielmehr um sieben Prozent; noch merkwürdiger wird dies Resultat durch die Thatsache, daß die Zunahme in den Grafschaften am höchsten stieg, wo das Eisenbahn-System am vollkommensten ausgebildet war, nämlich

in Stafford	von 48,333 auf 54,648 Pfd.
„ Lancaster	132,126 „ 142,653 „
„ York	147,569 „ 171,522 „

und in Lancashire betrug sie zwischen der Periode der Eröffnung der Liverpool-Bahn und dem Jahre 1838 funfzehn Prozent.“

Wie aber durch die fortwährenden Berunglimpfungen der Motive und Handlungsweise der Directionen die Verblendung des Publikums bis zur Hintanfetzung seiner eigenen Interessen gesteigert wird, wäre kaum glaublich, lägen nicht auch dafür die Fakta vor. Wo das Monopol-System angefeindet wird, da — sollte man meinen — müßte die Einführung der freien Konkurrenz mit Freuden begrüßt werden. Aber von Vorurtheilen wird alle gesunde Vernunft unterdrückt; die Leute wollten und mußten nun einmal unzufrieden seyn; das Aufkommen der Konkurrenz und der dadurch bewirkten wohlfeileren Fahrpreise erregten neue Erbitterung, und einige Individuen, von dem Reformen-Autor „patriotische“ genannt, scheuten keine Ausgaben, um sich wo möglich dieser Vortheile zu berauben. Das muß unseren Lesern wie ein Märchen klingen, darum wollen wir ihnen die Sache im Zusammenhange erzählen.

Wer von London nach Derby will, hat die Wahl, entweder bei Rugby auf die Midland-Counties-Bahn überzugehen oder über Hampton auf der Birmingham-Derby-Bahn weiter zu reisen. Beide Gesellschaften wetteiferten nun in der Herabsetzung der Fahrpreise für diejenigen, welche die ganze Linie benutzen (through passengers), während für die Mittelstationen, wo keine Konkurrenz stattfinden konnte, z. B. von Derby nach Leicester, sich die Preise unverändert auf ihrer Höhe erhielten. Zuletzt — Mai 1843 — kam es so weit, daß ein through passenger von London nach Derby für die ganze Länge der Midland-Counties-Bahn, d. i. von Derby bis Rugby gerechnet 49 Meilen, nur einen Shilling zu entrichten hatte. Wo der Streit zweier Parteien zu solchen Resultaten für die friedlichen Zuschauer führt, da sollte doch wohl der Friedensstifter fern bleiben. Was sagte aber das „patriotisch gesinnte Publikum“? Es fand sich aufs empfindlichste gekränkt, solche Beleidigung des Rechtsgefühls hatten selbst Eisenbahn-Direktoren bis dahin sich nimmer erlaubt; durch diese Herabsetzung war der Fahrpreis von Derby nach Rugby geringer geworden als der für die kürzere Strecke nach Leicester, — das war mehr als menschliche Geduld zu ertragen vermochte. Bittere Sarkasmen ließen sich vernemen darüber, daß nunmehr ein Theil größer seyn solle als das Ganze; ein arithmetischer Wappling folgerte, die Gesellschaft müßte, da sie für die Hälfte einer Distanz viermal den Preis der ganzen ansetze, für ein Viertel derselben acht mal so viel verlangen. Man bedachte nicht, daß diese Beschwerde den theureren Preis nicht herunterbringen, die durch sie bewirkte Aufhebung der Konkurrenz aber den billigeren erhöhen würde: die beleidigte Regula-be-tri mußte gerächt werden, mochte diese Rache immerhin dem armen Reisenden bei jeder Fahrt 10—11 Sh. kosten. Und es ist ihnen wirklich gelungen! „tu l'as voulu!“ sagen wir jedesmal, wenn wir diese Strecke bereisen, — die Konkurrenz hat aufgehört.

So paradox es auch klingen mag, es ist darum nicht minder wahr, daß, während kleine Wohlthaten mit Dank aufgenommen werden, größere meist Unzufriedenheit erregen. Einige Gesellschaften machten gute Geschäfte und waren demzufolge im Stande, für die Wünsche des Publikums in glänzendstem Maßstabe Sorge zu tragen. Dies ließ die Reisenden ganz vergessen, daß sie es mit Privat-Unternehmungen zu thun hatten und, streng genommen, das ihnen Vergönnte zu fordern keinesweges berechtigt waren; sie betrachteten die Eisenbahnen wie die Pariser das Louvre, als ein National-Eigenthum, das Jeder-

mann benutzen könne, ohne Jemanden dafür verpflichtet zu seyn. Wenn einzelne Kaufleute durch Verzierung mit kostbaren Teppichen und Kronleuchtern die Kunden anlocken, so kommt es Keinem von diesen in den Sinn, überall ein Recht auf solche Dinge anzusprechen; ließen jedoch einige Directionen die Wagen zweiter Klasse mit Spiegelscheiben, Hängelampen und Polstern versehen, so zog man daraus den Schluß, die Passagiere hätten zu solchen Comforts aller Orten gegründete Berechtigung, und es sey himmelschreiend und ein Beweiskennzeichen schmutzigen Geizes, sie ihnen vorzuenthalten.

Ueberhaupt aber vergaß man, je mehr durch das Geleistete die kühnsten Erwartungen übertroffen wurden, daß dergleichen Forderungen auch nothwendig da ihre Gränze finden müßten, wo sie anfangen, das Einkommen zu erschöpfen. Niemand dachte an die überschwenglichen Herstellungskosten einer Eisenbahn; man klagte nur über Tyrannei der Monopole, und als die Gesellschaften durch klare Berechnungen darlegten, daß die Befriedigung so maßloser Wünsche ihre Kräfte überstiege, wurden sie von weisen Theoretikern der Geschäftskunde beschuldigt, die sich selber im Lichte steh. Eine Preisherabsetzung, sagte man ihnen, hat sich nur deswegen nicht vortheilhaft gezeigt, weil ihr nicht weit genug gegangen sey; hat eine Reduction von 10 Prozent Verlust ergeben, so versucht es mit 20; wird's noch nicht besser, mit 40; will auch dies nicht helfen, mit 60; wollt ihr aber sprechenden Erfolg sehen, dann streicht nur gleich 80 Prozent der bisherigen Fahrpreise, — probatum est. Wem fallen hierbei nicht Mr. Morrison's Pillen ein? Bist du krank? nimm nur 10 Pillen. — Es ist schlimmer danach geworden; nimm 30. — Noch keine Wirkung? nimm 100. Bei einer gerichtlichen Untersuchung ergab sich, daß Jemand, auf dem Todtette liegend, 300 dieser Pillen täglich genommen hatte und wirklich gestorben war. Der Arzt hatte es ihm freilich vorher gesagt, er werde durch seinen Eigensinn sich unsehlbar den Tod zuziehen, da der hartnäckige Kranke sich nicht bequemen wollte, die Dosis zu verdoppeln.

Bei dem Personenwagen zwischen Liverpool und Manchester betragen die Preise 10 und 6 Sh., kamen aber durch die Trinkgelder für Kutscher und Conducteur auf 12 und 8 Sh. Die Fahrpreise auf der Eisenbahn machen 6 Sh. 6 Pence 4 Sh. und 6 Pence, so daß der Reisende beinahe 50 Prozent Gewinn hat. Sollte man nun, wohlfeiler, schneller, sicherer und bequemer als früher befördert zu werden, nicht für einen Vortheil und die Veranlassung dazu für eine Wohlthat halten? Und doch hat man vermittelst einer höchst merkwürdigen Logik herausgebracht, daß die Veränderung aller Welt zum Schaden gereiche. Man verglich nämlich die jetzigen Preise nicht mit den früheren, sondern mit denen, die erlangt werden könnten, wenn man Verhältnisse zu Grunde legte, die gar nicht vorhanden sind. Wären die Produktionskosten z. B. um die Hälfte billiger gewesen, würde der Gewinn der Unternehmer ganz oder zum Theil zu Gunsten der Nation konfisziert, so könnten die Passagiere bei weitem wohlfeiler und bequemer fahren, und da dies nicht geschieht, ist jeglicher Nutzen, den die Compagnie aus dem Unternehmen zieht, ein unrechtmäßiger, auf den Ruin des Volkes berechneter. Das erinnert uns an eine Anekdote von einem englischen Quäker, der mit dem Besitze ungeheurer Reichthümer eine gränzenlose Freigebigkeit verband. Derselbe erhielt eines Tages einen Brief aus Amerika, dessen Schreiber, ihm gänzlich unbekannt, ihn um ein Darlehen von 1000 Pfund ansprach. Er gehöre, hieß es im Briefe, derselben Religionsgenossenschaft an, bedürfte des Geldes zu einer Handelsunternehmung, welche den sichersten Erfolg verhiesse, und habe seine Zuflucht zu Herrn N. genommen, weil dessen glänzende Vermögensumstände ihm bekannt seyen. Bei den Quäkern wird gegenseitige Unterstützung ohnehin als die heiligste Pflicht erachtet, hier mochte gerade das Sonderbare der Forderung einen günstigen Eindruck gemacht haben, genug, Herr N. gewährte sie zur Hälfte, erlaubte dem Bittsteller, 500 Pfund auf ihn zu ziehen, die Tratte ward honorirt, und der Empfänger ließ drei Jahre lang nichts von sich hören. Nach Verlauf dieser Zeit meinte N. mit Recht sein Darlehen zurückfordern zu können, und erließ an den Amerikaner einen höflichen Mahnbrief. Die Antwort lautete, mit der Schuld habe es seine vollkommene Richtigkeit, auch sey die Unternehmung aufs beste gelungen, so daß die 500 Pfd. einen Gewinn von 1500 gebracht hätten; indessen möge Herr N. sich gütigst erinnern, daß die Anleihe eigentlich 1000 Pfd. hätte betragen sollen, vermittelst deren das Geschäft eine doppelt so große Ausdehnung erhalten und demzufolge auch den doppelten Gewinn abgeworfen haben würde. Für den Betrag von 1500 Pfd. also werde er, der Schreiber, Herrn N., durch dessen Verfahren er diese Summe augenscheinlich eingebüßt, als seinen Schuldner betrachten und erwarte nun aufs baldigste die Ausgleichung des gegenseitigen Guthabens.

Das ehrenwerthe Mitglied für Bath hat ein anderes Mittel in Bereitschaft. Es stellt nicht in Abrede, daß die von ihm beantragte Verbesserung der dritten Wagenklasse auf der Bahn zwischen London und Bath der Great-Western-Compagnie zum Schaden gereichen könne, „trägt aber dennoch kein Bedenken, darauf anzutragen, das Parlament möge sie nöthigen, für die Bequemlichkeit des Armen zu sorgen.“ Wem sollen nun die Kosten dieser Bequemlichkeit zur Last fallen? Die Actien-Inhaber sagen: wir wollen sie nicht tragen. Mr. Roebuck's Antwort ist fertig: „Ich bin Parlaments-Mitglied, und will euch schon dazu zwingen.“ Natürlich, der Fall ereignet sich gar oft, daß das ehrenwerthe Mitglied für Bath einen seiner Konstituenten dabei oder dieser ihn in London besuchen will, und da stimmen denn Beide dahin überein, daß es angenehmer ist, die Reise auf eine bequeme Weise für 12 Sh. 6 Pence zu machen, als für 20 Sh.; Mr. Roebuck fordert demzufolge die britische Gesetzgebung auf, die Gesellschaft zu zwingen, daß sie ihn und seine armen Freunde für den herabgesetzten Preis zusammenführe, übrigens bleibe es ihr ja unbenommen, die solchergestalt verbesserten Waggons auch fernerhin Waggons dritter Klasse zu benennen.

Der Great-Western-Actionair erlaubt sich, hiergegen Einwendungen zu machen. Er habe, sagt er, sein geringes Vermögen halb in pennsylvanischen Obligationen angelegt und für die andere Hälfte zehn Great-Western-Actien gekauft; die Dividende der letzteren betrüge 5½ Prozent oder 33 Pfund jährlich, die er nothwendig zu seinem Lebensunterhalte bedürfe; jeder Penny, den der arme Mann aus Bath — derselbe, der sich bei dem Herrn dort, welcher so eben das Wort gehabt, beklagt hat — bei seiner Fahrt ersparen wolle, müsse aus seiner Tasche kommen, und er könne ihn wahrlich nicht entbehren; die spitzbübischen Pennsylvanier hätten ihn schon um die Hälfte seines mäßigen Einkommens betrogen, und er hoffe, die ehrenwerthen Herren würden ihm den Rest nicht noch mehr schmälern wollen. Wäre es aber wirklich ihr Ernst, die beabsichtigten Aenderungen ihm gewaltsam aufzuerlegen und sein Einkommen dadurch auf 15 Pfund jährlich herabzusetzen, so hätten sie ihm das wenigstens vorher sagen sollen, er würde dann sein Geld in der Bank gelassen und es nicht in Eisenbahn-Actien angelegt haben. Er sey übrigens versichert, daß der reiche Mr. Russell, der ihm früher acht Prozent garantirt habe und, ließen ihn die Herren nur allein schaffen, sicherlich Wort halten würde, so etwas nun und nimmermehr zugeben könne. Endlich vergißt der hart Bedrängte, nachdem er sich in diesen Reden erschöpft, voll gerechten Unwillens die dem Parlament und der unleugbaren persönlichen Würde seiner Mitglieder schuldige Achtung und erklärt dem Hause rund heraus, sie hätten zu solchem Verfahren kein Recht; ihn um 10, um 5 Pfund, ja auch nur um 5 Pence jährlich ärmer zu machen, um sie dem Herrn Dingsda oder seinen Konstituenten in die Tasche zu stecken, sey ein offener Raub, — das müsse er sagen, und wenn sie ihn darum einsperren ließen, und mit einem Worte, es solle und dürfe nicht geschehen.

Angenommen nun, das Wohl der Nation und das des armen Reisenden aus Bath überwögen dennoch, nach der Ansicht des Hauses, alle diese Argumente, und die Zwangsmaßregel würde zum Gesetz erhoben, wie sollten wir es betiteln? Britische Gerechtigkeit, spartanische Strenge oder pennsylvanische Ehrlichkeit?

Es ist nun einmal hergebracht, wenn von Eisenbahn-Gesellschaften die Rede ist, sie gleichsam als abstrakte Wesen oder als öffentliche Anstalten — wie die Schatzkammer, die Post u. s. w. — betrachtet zu sehen, deren Mehr- oder Mindereinnahme auf den Einzelnen keinerlei Einfluß hat, während sie in Wirklichkeit aus lebenden, athmenden Bürgern zusammengesetzt sind, die Weib und Kinder zu ernähren haben. Es ist ein gar gewaltiger Unterschied dazwischen, ob ihr den Etat der Marine umstößt oder eine Eisenbahn-Compagnie nöthigt, die dritte Klasse so schnell zu befördern als bisher die zweite. In jenem Falle wird der Regierung der Rath erteilt, zwei Kriegsschiffe statt der beabsichtigten drei bauen zu lassen, in diesem macht ihr vielleicht einem armen Actionair den Vorschlag, das Feuer auf seinem Heerde auszulöschen und seine Kinder hungrig zu Bett zu schicken. Der edle Herr selber, der ohne Weiteres die Meinung äußert, die Direction müsse die Armen auf eine wohlfeilere Weise reisen lassen, — würde er es nicht höchst ungereimt finden, seinen Nachbar etwa so anzureden: „O, Russell, dort auf der Landstraße nach Bath fährt Einer auf einem Außenföge; er hat kein Geld, die Nacht ist naß und kalt, wollt Ihr nicht für ihn einen Platz im Fond bezahlen?“ Und wer würde es Russell verdenken, wenn er entgegnete: „Mein bester Roebuck, ich wüßte wahrhaftig nicht, weshalb ich um arme Leute, die mir ganz fremd sind, mich kümmern sollte, besonders da ich selber nie anders als auf dem Außenföge fahre; interessiert Ihr Euch für den Mann und wünscht ein gutes Werk zu thun, warum bezahlt Ihr denn nicht für ihn?“

Einen gänzlich verschiedenen Charakter trägt der bereits angeführte Brief „über Gesetzgebung in Betreff der Eisenbahnen“; Mr. Warburton würde ihm freilich nicht seinen Schutz angedeihen lassen, und uns fehlen die Mittel, ihn dem Hause der Gemeinen so angelegentlich zu empfehlen. Aber mit Vergnügen sehen wir darin gemäßigte und vernünftige Grundsätze ausgesprochen; endlich übernimmt es doch Einer, der Nation zu sagen, daß Gerechtigkeit und Billigkeit zu handhaben besser sey, als die Eisenbahn-Directionen mit Schimpfnamen zu belegen, unangemessen aber, über scheinbare Gewaltthätigkeiten Klage zu führen und zu gleicher Zeit mit Gewaltmaßregeln seine Endzwecke durchsetzen zu wollen. Lange genug hat man mit Humanität, Liberalität und ähnlichen Phrasen „im Namen der unterdrückten Armut“ um sich geworfen und mag gern einen Autor anhören, der statt aller Empfindelei die guten alten Maximen, „daß Ungerechtigkeit nirgends rathsam sey, daß, was Einer haben wolle, er auch bezahlen müsse“, zum Wahlspruch nimmt.

„Die Unternehmung der Eisenbahnen“, sagt der Autor, „gründet sich auf einen ausdrücklichen und feierlichen Kontrakt zwischen den Eigenthümern derselben und der Nation, vermittelt durch die constitutionellen Organe der drei Bestandtheile des Reiches. Wie ist dieser Kontrakt erfüllt worden? Man hat Privatgrundstücke zu einem höheren als ihrem eigenthümlichen Werthe angekauft. Die Passagiere werden weit schneller, billiger, sicherer und bequemer befördert, als jemals versprochen oder erwartet wurde, und so haben die Gesellschaften ihren Antheil der Verpflichtung, nicht nur dem Buchstaben, sondern auch dem Geiste nach, ja über beide hinausreichend, in Erfüllung gebracht. Was haben sie dagegen erhalten? Sorgen, Noth, Aerger, Verantwortlichkeit, Beleidigungen aller Art. Welchen Gewinn haben sie gezogen? Durchschnittlich gerechnet, ziehen sie von ihrem Vermögen nicht die üblichen Zinsen. Ist es nun nicht himmelschreiend, daß man sich die möglichste Mühe giebt, sie auch dieser zu berauben, daß sie dem Publikum als geizige, gefühl- und ehrlose

Monopolisten geschildert werden, welche die Kräfte des Landes auslaugen und, von keinem anderen Triebe als von dem der Habgucht geleitet, dennoch durch ihre Unwissenheit ihr eigenes Interesse gefährden?“

Von den gemachten Gesetzesvorschlägen erwähnen wir nur kürzlich, daß der Autor wünscht, die Regierung möchte sich besonders bei der Construction neuer Eisenbahnen betheiligen und ihre Mitwirkung zum Voraus von der Festsetzung billiger Fahrpreise abhängig machen, welche eben durch dieselbe ermöglicht würden. Den bereits stehenden Bahnen könnten unter derselben Bedingung andere Vortheile gewährt werden, z. B. Ermäßigung der Steuern, Schutz gegen die neu sich bildende Konkurrenz. Dagegen aber sollte die mit dem immer zunehmenden Verkehr nothwendig steigende Dividende einer alle fünf Jahre stattfindenden Revision unterliegen und, sobald sie sich über das gesetzlich zu bestimmende Maximum von sieben Prozent erhebe, eine Herabsetzung der Fahrpreise zur Folge haben, welche vorzugsweise der dritten Klasse zu Gute kommen sollte.

„Ob übrigens“, sagt der Autor am Schluß, „das Maximum der Dividende gerade sieben Prozent und das der Fahrpreise für die dritte Klasse drei Farthings pro Meile betrage, darauf kommt es weniger an, als daß eben ein Maximum festgesetzt und eine periodische Revision und Preisherabsetzung eingeführt werde. Dies könnte freilich durch den Ankauf sämtlicher Bahnen von Seiten des Staates erlangt werden, der die Verwaltung derselben, etwa wie die der Post, einer besonderen Behörde übergäbe. Doch halte ich für eine weise Regel der Staatspolitik, daß die Regierung keinerlei geschäftliche Angelegenheit solcher Art übernehme, so lange sie von Privatpersonen verwaltet werden kann. Geschehen aber muß jedenfalls etwas, und nächst der gänzlichen Unthätigkeit ist nichts so gefährlich als fortwährendes Aufschieben, bei dem Zeit und Gemeinwohl verloren gehen.“

Mannigfaltiges.

— Pierre Leroux. Dieser gedankenreiche Mann hat sich von der Redaction der Revue Indépendante gänzlich zurückgezogen und hat überhaupt lange nichts von sich hören lassen. Nur noch in den neueren Schriften George Sand's leben seine philosophischen Theorien fort. Dagegen soll er sich in der Zurückgezogenheit ernstlich damit beschäftigt haben, seine vorläufig schon angekündigte Erfindung eines vereinfachten Buchdruckverfahrens zu vervollkommen und der Bekanntmachung entgegenzuführen. Es wird behauptet, diese Erfindung gebe der Kunst Gutenberg's eine völlig veränderte Gestalt, und Jeder werde dadurch in den Stand gesetzt, eben so leicht zu drucken, als er schreiben kann. Leroux, der die Buchdruckerkunst in frühesten Jugend erlernt und auch viele Jahre ausgeübt hat, will sich in seinem Werke als Buchdrucker und als Philosoph zugleich verewigen, denn wo die Presse in Jedermanns Händen ist, da kann die Verbreitung ihrer Werke nicht mehr unterdrückt werden und da ist die Censur unmöglich. Man sieht der Publication der neuen Erfindung in sehr kurzer Zeit bereits entgegen.

— Englische Schriftstellerinnen in Paris. Die beiden Schriftstellerinnen, Misses Strickland, deren „Königinnen von England“ in achttausend Exemplaren verkauft wurden, fanden sich hierdurch aufgemuntert, noch acht Bände zu dieser Geschichte der englischen Frauenherrschaft hinzuzufügen. Sie sind mit Empfehlungen an Herrn Guizot von London nach Paris abgegangen und wollen sorgfältig alle Bibliotheken und besonders die Archive des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten benutzen; sie sind jetzt bei den Königinnen aus dem Hause Stuart, wollen aber von Marie von Este nicht eher sprechen, als bis sie jenes Schloß von Saint-Germain besucht, das jetzt so entweiht ist, indem daraus eine Straf-Anstalt gemacht worden. Auch Misses Austin, die Uebersetzerin Ranke's und Raumer's, ist ebenfalls in Paris; sie überseht jetzt für das Haus Longman Ranke's Geschichte der Reformation, worauf Mignet vielleicht wartet, ehe er die seinige herausgibt.

— Geschichte der Jesuiten. Der französische Graf Alexis von Saint-Priest, dessen „Geschichte der königlichen Gewalt“ wir in diesen Blättern ausführlich erwähnten, hat jetzt eine Geschichte der Jesuiten, so wie namentlich ihrer Vertreibung aus Portugal, Spanien und Frankreich und ihrer Unterdrückung durch Clemens XIV., herausgegeben. Es ist in dieser Schrift allerdings nicht viel Neues enthalten, ja kaum etwas mehr, als was sich in jedem guten Handbuch der Weltgeschichte, z. B. in unserem Becker, über die Geschichte der Jesuiten findet; das Ganze ist jedoch anziehend geschrieben, und bei dem Zeit-Interesse, das der Gegenstand hat, wird es auch viel gekauft und gelesen.

— Napoleon's Gedanken über das Christenthum. Unter dieser Ueberschrift haben wir in der letzten Nummer des Magazins nach französischen Zeitschriften einen Aufsatz mitgetheilt, der den Memoiren des Generals Bertrand entlehnt seyn sollte. Wir erfahren jedoch jetzt, daß dasselbe Glaubensbekenntniß Napoleon's sich bereits in einem 1841 in Paris erschienenen Buche abgedruckt findet, und zwar wird dort der General Graf von Montholon als Gewährsmann für die Echtheit dieses Aktenstückes bezeichnet. Die vom General Bertrand hinterlassenen Papiere sind noch uneröffnet, dürften aber wohl jedenfalls interessante Dinge enthalten.