

zosen, die kein Mittel hatten, diese Artigkeit zu erwidern, und denen es wenig Spaß machte, den Engländern als Zielscheibe zu dienen, eilten dann schnell vom Deiche hinunter, um am Fuße desselben gegen die Kugeln Schutz zu suchen. Die Bewohner des Uferlandes, welche uns diese Umstände mittheilten, lebten unterdessen mit der Fregatte im besten Einverständnis; die frischen Lebensmittel, welche sie ihr des Nachts zuführten, wurden gut und pünktlich bezahlt, zwischen den Schönen dieser Gegend, den Offizieren und der Mannschaft wurde mancher Liebeshandel angesponnen, und sogar Heiraten sollen in Folge derselben stattgefunden haben.

Welche Schwierigkeiten es damals verursachte, Waarensendungen von der Seeküste nach dem Innern Deutschlands zu bewerkstelligen, wird man aus der Beschreibung einer Expedition schließen können, bei der ich selbst thätig war. Es galt, eine Ladung von englischem Twist von Altona aus durch die französischen Posten zu schaffen, welche sämmtliche nach dem Innern führende Landstraßen besetzt hatten und in Städten und Dörfern einquartiert waren. Man fürchtete und erzählte sich sogar Beispiele, daß die Ursprungs-Certifikate des französischen Konsuls und Gesandten nicht mehr respektirt würden; es mußte jedoch gewagt werden. Die Hamburger Douanen ließen die Böte, welche die Certifikate für ihre Ladung hatten, die Elbe aufwärts passieren; der späten Jahreszeit wegen konnten diese aber nicht höher als nach einem Flecken, Namens Winken, hinauffahren, wo gewandte Fuhrleute, die alle Straßen genau kannten, die Ballen aufluden. Meine Aufgabe war, den Zug von dort auf solche Weise zu leiten, daß alles Zusammentreffen mit den Franzosen möglichst vermieden wurde, und im Fall wir dennoch an einen feindlichen Posten geriethen, uns mit Hilfe meiner Sprachkenntnis oder der noch viel überzeugenderen Beredsamkeit einer Handvoll Louisd'or aus ihren Klauen zu retten. Ich machte daher die Reise zu Pferde und ritt immer voraus, um, sobald ich Gefahr entdeckte zu haben glaubte, die Wagen von der Landstraße abfahren und einen anderen Weg nehmen zu lassen. Wenn in der Ferne Waffen blitzten, so hielt der ganze Zug still; kamen sie näher, so bog er in den ersten besten Feldweg ein, wie unfahrbar dieser auch zu einer Zeit seyn mochte, wo selbst die Hauptstraßen sich in einem Zustande befanden, von dem unsere jetzige an Eisenbahnen und Chaussees gewöhnte Generation kaum eine Ahnung hat. Es traf sich indessen, daß die französischen Truppen-Kommandos meistens der großen Armee nach Polen gefolgt waren und die Garnisonen, wo es solche gab, aus den Truppen des Rheinbundes bestanden. Dies war auch der Fall in Magdeburg, das zwar einen französischen Kommandanten u. s. w., aber eine Besatzung von Württembergern und anderen deutschen Truppen hatte, die Napoleon vermuthlich als weniger zuverlässig zu diesem Dienst verwandte, während seine eigenen Krieger, nach Vernichtung der preussischen Armee, gegen die Russen vorrückten. Meinen Fuhrleuten, die ich vor dem Thore Magdeburgs in einiger Entfernung von der Stadt traf, gab ich auf, um die Stadt herum zu fahren, da es zu gewagt schien, sie geradesweges durchziehen zu lassen; auf der Straße nach Halle schloß ich mich ihnen von neuem an und geleitete sie bis in die Nähe dieses Ortes, woher wir zu unserer Freude die Nachricht erhalten hatten, daß hier kein Aufenthalt zu befürchten sey. Im Königreich Sachsen waren zu jener Zeit die Straßen völlig frei von französischen Truppen-Corps, und unsere bisherigen Vorsichtsmaßregeln wurden daher jetzt unnötig; die Frachtwagen setzten daher ihren Weg allein fort und erreichten wohlbehalten ihren Bestimmungsort.

Unter solchen Bedrängnissen und trüben Ausichten für die Freiheit des Handels, so wie unter fortwährender Bedrückung von Seiten der französischen Behörden, schloß das Jahr 1806.

II. (1807.)

Im Jahre 1807 waren die deutschen Küsten der Nordsee von einer französischen Douanen-Linie genau bewacht, die sich jedoch nur bis an die holländische Gränze erstreckte. Holland selbst hatte noch einen Schatten von Selbstständigkeit unter seinem neuen König Ludwig Napoleon; die dortige Küste war daher nur von holländischen Zollwächtern besetzt, denen wenig daran lag, das napoleonische System der gänzlichen Ausschließung Englands vom Kontinent erzwingen zu helfen, und die den Handel vielleicht eher begünstigten, wenn er ihnen nur selbst einige Accidenzien abwarf. In Rotterdam war es daher noch möglich, nach England einzuschiffen, und obgleich es unter dem Vorwande der Klärung nach einem neutralen Hafen geschah, so wußte doch Jeder, daß die hierzu gebrauchten Fahrzeuge mit ihren meistens aus Butter und Käse bestehenden Ladungen nach England bestimmt waren. — Diese waren damals die einzigen Passagierschiffe, und da das Geschäft in Hamburg auf Null gesunken war und ich eine Reise nach England zu machen hatte, die deutschen Küsten aber, wie erwähnt, vollkommen abgesperrt waren, so beschloß ich, über Rotterdam zu gehen. Es war jedoch nötig, daß man die Pässe, welche nach dänischen Häfen lauteten, vom Minister des Auswärtigen unterzeichnen ließ, um beim holländischen Wachtschiffe, welches auf der Maas einige Meilen unterhalb Rotterdam lag, vorgezeigt zu werden. Hierzu gab es aber in Rotterdam Agenten, die alles Erforderliche im Haag besorgten, ohne daß die Passagiere sich selbst zu zeigen brauchten, diese hatten vielmehr nur einige Louisd'or für die Unterschrift einzusenden.

Auf zwei kleinen Kutters, die zugleich nach England abgingen, schiffte sich eine Reisegesellschaft von ungefähr 30 Passagieren ein, wovon jeder 6 Louisd'or für die Ueberfahrt zahlte. Sie fuhren unter Papenburger oder Kniphäuser Flagge (fast die einzigen noch neutralen oder wenigstens von England als solche behandelten) und hatten nach Norwegen ausklart. Die Capitaine mußten ihre Papiere und die der Reisenden am Wachtschiffe vorzeigen, und man ließ uns dann ohne fernere Schwierigkeit passieren. — Der Kutter, auf dem ich mich befand, war vor dem Ausbruch des Krieges ein englisches

Paketboot gewesen, das zwischen Harwich und Helvoetsluis fuhr, und lag zufällig beim Beginn der Feindseligkeiten in letzterem Hafen, wo er angehalten und für eine gute Prise erklärt ward; seitdem hatte er vier Jahre in Rotterdam gelegen, ohne daß man sich damit in See wagte, aus Furcht, daß ihn die Engländer wieder nehmen würden. Erst jetzt, nachdem man ihn unter Papenburger Flagge gebracht, sollte er eine Probereise antreten; er hatte von den Holländern den Namen „Telemachus“ erhalten, und wahrscheinlich sollte sein Gefährte den Mentor vorstellen. — In kurzer Entfernung von der holländischen Küste trafen wir schon auf einen englischen Kreuzer, der bald Jagd auf uns machte; nachdem wir unsere Flagge aufgezo-gen, kam ein Offizier an Bord und fragte nach der Bestimmung der beiden Schiffe. Er erhielt den Bescheid, daß wir nach London bestimmt seyen und die Papiere nur simulirt wären, mit welcher Antwort er nach seiner Fregatte zurückfuhr; indessen befiel uns diese fortwährend im Gesicht, um sich zu überzeugen, daß wir wirklich der englischen Küste zusteuerten. Uebrigens hatten die holländischen Fahrzeuge auch eine englische Licenz, die sie aber bisher versteckt halten mußten, damit die französischen und holländischen Zollbeamten sie nicht fanden, was ohne Weiteres die Confiscation der Fahrzeuge nach sich gezogen hätte. — Der Wind war unterdessen zu ungünstig geworden, um nach London gelangen zu können, weshalb die Capitaine von uns Passagieren bewogen wurden, in Harwich einzulaufen, und wir landeten dort ohne fernere Abenteuer, vergnügt, den französischen und holländischen Douanen entgangen zu seyn und ein Land zu betreten, wohin sich die auf ganz Europa lastende Willkürherrschaft nicht erstreckte. — Die Verbindung mit dem Kontinent war bereits so sehr erschwert, daß die Ankunft so vieler Passagiere als eine Seltenheit betrachtet wurde; man bestürmte uns mit Fragen über die Zustände des Kontinents, die von den Reisenden mit den schwärzesten Farben gemalt wurden, und die Bewohner Harwichs wünschten sich Glück, im freien England zu leben, wo sie den Bedrückungen einer fremden Militairherrschaft nicht ausgesetzt waren.

Nachdem ich mich einige Monate in London aufgehalten, fand unser Hans es wieder nötig, wegen mehrerer vorbereiteten Waaren-Expeditionen einen Bevollmächtigten nach Hamburg zu schicken. Der Briefwechsel war nämlich so erschwert, daß man nicht auf den Empfang eines Schreibens rechnen konnte, indem die französischen Behörden den englischen Briefen nachspürten, und wenn sie einen auffingen, dessen Inhalt ihnen eine Geschäftsverbindung offenbarte, so konnte dieses für den Empfänger die größte Gefahr herbeiführen. Man pflegte zwar die Briefe nicht nur mit falschen Unterschriften, sondern auch simulirten Adressen zu versehen, um die wahren Adressaten vor polizeilicher Untersuchung zu sichern; aber hierbei lief man wieder Gefahr, daß sie in unrichtige Hände kamen oder auf der Post verbrannt wurden, wenn die angegebene Person nicht zu finden war. Aus diesen Ursachen mußte bei eingeleiteten wichtigen Geschäften eine mit den Verhältnissen und dem Plane der Unternehmung genau bekannte Person abgeschickt werden, um die Vorkehrungen zu treffen die gewöhnlich schriftlich verhandelt werden. — Die Ankunft von Reisenden aus England in Holland und an der deutschen Küste war seit meinem Abgang noch strenger überwacht, und die Schiffer, welche Passagiere mit sich führten, wurden arretirt und mußten lange im Gefängnis schmachten; sie weigerten sich daher jetzt, Reisende an Bord zu nehmen. Um ungefährdet nach Deutschland zu kommen, blieb nur noch der Weg über Schweden offen, wohin ein englisches Post-Paketboot mit dem Brief-Felleisen zweimal wöchentlich von Harwich nach Gothenburg abging. Dänemark, obgleich im Kriege mit England, blieb doch bis zu Anfang des Jahres 1808 auf freundschaftlichem Fuß mit Schweden, weshalb die Reisenden ohne Hinderniß von Gothenburg nach der dänischen Küste gelangen konnten. Ich schiffte mich also im November 1807 nach Gothenburg ein; dort angekommen aber, reiste ich unverzüglich nach Kopenhagen, wo ich, als von Schweden kommend, ohne Schwierigkeit einen Paß nach Hamburg erhielt. — In Kopenhagen wurden wir gewarnt, keine englischen Briefe oder Schriften, die eine Verbindung mit England verrathen könnten, bei uns zu führen, oder sie wenigstens so zu verbergen, daß sie den dänischen Beamten nicht zu Gesicht kämen, welche die Reisenden beim Ausgang aus dem dänischen Gebiete visitirten. Aus Unachtsamkeit hatte ich jedoch Mehreres von meinen Papieren in der Brieftasche behalten und sah mich daher in nicht geringe Verlegenheit gesetzt, als an der Gränze Holsteins auf dem letzten Zollhause Langensfelde der Beamte den Reisenden ihre Brieftaschen abforderte, um sie zu untersuchen. Zum Glück waren unser drei zusammen, und während er mit den anderen beschäftigt war, fand ich Mittel, die englischen Papiere zu verbergen und ihm nachher nur unverdächtige Briefschaften und Dokumente vorzuzeigen.

In Hamburg angekommen, fanden wir nichts als Trauer und Muthlosigkeit; unter dem Joche einer französischen Besatzung, von den Argus-Augen der Polizeispione und Douanen bewacht, war der Handel in völlige Stodung gerathen und die einst so geschäftige und lebenslustige Stadt kaum mehr zu erkennen. (Schluß folgt.)

Nord-Amerika.

Die gegenwärtige Stellung der eingeborenen Irokesen im Staate New-York.

(Schluß.)

Besonders gewähren die Wanderungen der Stämme in der westlichen Hemisphäre ein großes Interesse, weil die Spuren derselben überall erkennbar