

für die

Literatur des Auslandes.

N^o 65.

Berlin, Donnerstag den 1. Juni

1848.

Das freie Preußen im deutschen Bundesstaat.

Ein Wort aus dem J. 1819, von R. E. Delöner.

Wir können nicht umhin, zu unserm in Nr. 62 und 63 des Magazins enthaltenen Auszug aus Delöners „Politischen Denkwürdigkeiten“ *) noch einen Nachtrag zu liefern. Dort ward vom deutschen Bund gehandelt, wie ihn Delöner vor dreißig Jahren sich dachte und wie er heute in der That sich rekonstruiren soll. Hier wird Preußens, des freien Preußens, Stellung im Bunde charakterisirt und dabei Manches in Erwägung gebracht, was auch heute noch seine Geltung haben sollte, und zwar sowohl in Frankfurt als in Berlin. Wir wollen allerdings in der Gegenwart Deutsche, nichts als Deutsche seyn, aber es muß uns immerhin vergönnt bleiben, daran zu erinnern, daß Preußens Geschichte gleichwohl auch ihre Ansprüche hat, die eben so wenig von schönen Floskeln als von kleinlicher Eifersüchtelei zurückgewiesen werden können. Hören wir, wie Delöner, der von der französischen Revolution zum Staatsmann erzogene Deutsche, darüber im J. 1819 schrieb:

„Aus den Anklagen allgemeiner Unzufriedenheit verlautes am stärksten der Mißmuth über Preußen, nicht als ob Preußen Quelle wäre der unbehaglichen Gegenwart, die geföhlt, der unbehaglicheren Zukunft, die geahnt wird, sondern als wenn es den glänzenden Beruf, Deutschlands besseres Schicksal zu retten, kleinmüthig von der Hand gewiesen. Dem Tadel gesellt sich hier ein nicht verächtliches Lob bei; die Vorwürfe sind Puldigungen, wenn das Erachten ungegründet ist, von dem sie ausgehen.

„Biel mußet die Welt dem zu, der viel leistet; zuletzt verlangt die Einbildungskraft der Menschen das Unmögliche, auch ist es Herkommens, aus dem Erfolge zu schließen auf die Lebendigkeit der Kräfte. Reifentheils aber liegt dem Standpunkte des Beobachters der Streit innerer Reibungen verborgen. An den Widerspenstigkeiten des unteren Triebwerks häuft von seiner Stärke selbst der oberste Gebieter; wie viel größere Opfer muß ein Minister bringen, dessen Kräfte nie so frei wie die des Monarchen spielen! Dabei trägt er noch obendrein das Gewicht der Bedenklichkeiten und der Hemmungen, die ihm der Souverain entgegensetzt. Sie zu heben und zu überwinden, wird bisweilen ein Aufwand von Mitteln erfordert, der bei weitem die Summe von Scharfsinn, Geschicklichkeit und Anstrengung überwiegt, welche das äußere Gelingen des allerlühnsten Plans erheischt.

„In ähnlicher Beziehung steht der Monarch, wenn er mit Majestäten unterhandelt, die entweder seiner Macht die Wage halten oder gar überlegen sind.

„Also verdampft nicht selten, ganz unbemerkt aufgezehrt, die reichste Hälfte löblicher Bemühungen, und der Anschein leidentlichen Verhaltens kann unmöglich für ein sicheres Kennzeichen fahrlässiger oder absichtloser Unthätigkeit gelten.

„Eben so wenig läßt sich über Staatskunst nach den Befehlen des Krieges richten. Dieser, im Gedräng der Gegenwart, muß die Gunst des Augenblicks benutzen; jene sich, im Bewußtseyn der Zukunft, geistlich oft der Gunst des Augenblicks entschlagen.

„Weigerten England, Rußland und Oesterreich ihre Hülfe zum innigeren Verschmelzen der deutschen Staaten auf dem Wege der Diktatur, so läßt sich bezweifeln, ob Preußen einer Aufgabe gewachsen blieb, die an sich höchst verwickelt und schwer, im Kampfe mit fremden Hindernissen fast unlöslich scheint“). Nur die Nation selbst kann sich der Verantwortlichkeit solcher eines Wagestücks unterziehen; ein wiewohl mächtiger König oder Heerführer kaum, ein Staatsminister durchaus nicht.

„Wer möchte leichtsinnig Begebenheiten hervorrufen, die nicht leicht zu bändigen sind? Klugheit gebietet, in die vorhandenen nur, wie nothgedrungen, einzutreten.

„Zog mit abwechselnder Gefahr sich der Krieg in die Länge, so floß unwillkürlich die Hauptmasse der deutschen Völkerschaften um Eine zusammen, und Preußen sah sich zur Obermacht von Deutschland gezwungen, wie Oesterreich zu der von Italien. Allein die Größe, die Schnelligkeit des doppelten Sieges vereitelten den Lohn, der dem Siege gebührte.

„Wenn weder Glück noch Plan des letzteren, wie man glaubt, sehr wenig einem Wunsche entgegenkam, der sich fortwährend in fast allen deutschen Völ-

kerschaften laut ausdrückt, dem nämlich: daß unser gemeinsames Sprachland sich, seinen politischen Bedürfnissen gemäß, zu einem bündigen Ganzen gliedere, soll dieser Wunsch, um in Erfüllung zu geben, eines schleichenden, die Zahl der regierenden Häuser verdünnenden Jahrhunderts harren, wofern nicht irgend eine gleichzeitige Aufwallung derer, die ihn hegen, ins Mittel tritt? Das wäre der Fall allerdings, verspräche die Bundesakte durchaus keine Genugthuung. Aber es ist böser Leumund, sie für bloße diplomatische Ironie zu halten. Den Oebern und Preußen insbesondere war es zuverlässig Ernst damit. Was fehlt ihr zu Wirklichkeit einer Magna Charta? daß sie von den Empfängern in vollem Ernst genommen und verstanden werde. Dann hat Deutschland mehr bekommen, als es in allen seinen früheren Reichsperioden besaß, mehr als der gegenwärtige Augenblick zu erkennen vermag. Das Getriebe steht da zur Arbeit gerüstet; den Willen, daß es in einander greife, sich rege, bewege, wird die Zeit befruchten.

„Bei einer gereizten Stimmung verwandeln sich Zufälle, die sonst unbeachtet vorüberstößen, in wichtige Ereignisse; denn Handlungen überhaupt entspringen ja mehr aus der eigenthümlichen Empfänglichkeit des Handelnden, als aus dem Stoße, der von Außen kommt.

„Läge Frankreich auch so zu Boden, daß es sich nicht wieder ermannen könnte, so bliebe doch England, dessen Vormundschaft über das feste Land täglich mehr mißfällt; und wer sichert gegen Rußlands Ehrgeiz?

„Daß ein hoher Freiheitsinn dem Deutschen eigen sey, bewährt sich nicht durchaus. Während sein Geist im Gebiet des Denkens über alle Schranken schweifte, ließ er sich im Staate jegliche Beschränkung gefallen. An feststehenden Verhältnissen schien ihm mehr zu liegen, als an bequemen oder wohl gar schönen. Wie die Völker, so die Regierungen. Jahrhundertlang vertrugen sie sich zusammen in unbehaglichen Formen, voll der schläfrigsten Hoffnung besserer Zeiten. Es ist eine gegenseitige große Veränderung eingetreten. Ihre Begriffe haben in politischer Beziehung mehr Licht, ihre Begierden mehr Trieb, ihr Wille mehr Spannkraft gewonnen. Zu welchem Resultate diese Entwicklung überhaupt führen werde, möchte nicht leicht zu bestimmen seyn. Vorläufig ist so viel sicher und gewiß, daß, mit Ausnahme einiger Herrscher, den deutschen Völkerschaften sammt und sonders die Einmischungen des Auslandes ein schimpfliches, empörendes Joch sind. Ihr Stolz erträgt es nicht, den Fürsten, dem sie gehorchen, als Präsekt betrachten zu müssen, als Rabob oder Knecht fremden Gebieters.

„Wir waren Zeuge des großen, ehrenfesten Unwillens, der sich über Deutschland gelagert hatte, durch dessen Ausbruch die Oberherrlichkeit Frankreichs wie ein Dunst verfloß. Das Gefühl, aus dem die Begebenheit hervorging, lebt fort, es schlummert bloß, kann wieder erwachen — mit verdoppelter Festigkeit nach anderer Richtung —, und durch die Gluth seines Wärmestoffs den rüstigeren Theil unserer Völker in einen gemeinschaftlichen Guf verlegen. Das wäre dann der Augenblick, wo eine unbescholtene, selbständig gebliebene, einheimische Macht, die Entschlossenheit besäße, ihr Glück an der flüchtig gewordenen Masse versuchen dürfte.

„Nie wird sich Deutschland zur reinen, vollständigen Monarchie eignen, und das ist desto besser. Wehe ihm, wenn es je sich aller Grundzüge einer Bundesgenossenschaft entledigte! Nur die Abtrünnigkeiten, vermöge welcher die Glieder das Interesse des Ganzen veruntreuen, indem sie sich nach Willkür demselben entziehen, sollen gebrochen werden. Dazu bedürfen wir einer scharf gehaltenen Form; diese aus freier Bewegung zu geben, steht schwerlich im Vermögen irgend einer einzelnen Macht.

„Jedoch fände sich eine, gelänge es hier, die Widerstände zu überwältigen, den Sieg wird sie mehr oder weniger betrauern müssen; denn politische Neuerungen oder Revolutionen, wiewohl sie die Umstände sehr vieler Personen schnell veredeln und bessern, schlimmern dagegen auch die Umstände sehr vieler anderen, und die Glücklichen selbst erfreuen sich langehin keines gemächlichen Zustandes. Bei großen Mitteln hier gewaltthätige Einwirkungen meiden, der Lodung des Anlasses widerstehen und menschenfreundliche Rücksichten über die Wahrscheinlichkeit des Gelingens vorwalten lassen, das ist die schwer zu erfreiende, aber auch die edelste, die weiseste Höhe der Staatskunst. Vom Richterstuhle der Geschichte also hat Preußen kein allzu strenges Urtheil zu erwarten, daß es sich der hehren Rolle entzog, welche, im ersten Rausche deutscher Wiedergeburt, Beifall und Dank einer begeisterten, aber nicht berechnenden Zeit ihm anwies. Bleibt ihm nicht der mildere und seines Ruhmes sichere Beruf, das friedliche Muster und der sittliche Vorturner Deutschlands zu seyn, in allen, unserm Zeitalter angemessenen großen und öffentlichen Einrichtungen? (Schluß folgt.)

*) Bremen, Schlotmann, 1848.

**) In den Wiener und Pariser Noten der preussischen Bevollmächtigten, welche uns durch Zufall in die Hände geriechen, und wovon andere gedruckt erschienen sind, athmet der edelste Gemeininn für Deutschland.

Anmerk. d. Verf.

England.

Handel und Schifffahrt zur Zeit des Kontinental-Systems.

Von einem alten Kaufmann.

IV. (1808.) (Schluß.)

Um noch vor Ankunft des Convois in Malta einzutreffen, schiffte ich mich gegen die Mitte Decembers auf dem Post-Packschiffe ein, welches von Falmouth nach dem Mitteländischen Meere bestimmt war. Diese Packschiffe, die mit den Briefkisten, Depeschen und Passagieren nach dem Mitteländischen Meere, New-York, Bermuda und Westindien segelten, waren Dreimaster, schnellsegelnde Korvetten von 130 bis 200 Schiffstonnen Gehalt, mit zehn Kanonen, theils Carronaden, theils von leichterem Kaliber armirt und einer Besatzung von 30 Mann, Capitain, Steuerleute, Koch, Schiffsjungen und Steward miteingerechnet. Auch diese Fahrzeuge waren, wie die früher erwähnten, Eigenthum der Capitaine und vom General-Postamt in London gemietet, welches eine gewisse Summe für den Transport der Briefkisten und Depeschen bewilligte; unterdessen wurden sie als königliche betrachtet und hatten die Erlaubniß, das lange Kriegswimpel (Pennant) zu führen. Das Passagiergeld gehörte bis auf eine Abgabe von 1 Guinee per Kopf (die, wie ich glaube, dem Hospital in Greenwich zugutekam), dem Capitain, der sich dabei gar nicht übel befand; man zahlte bis Malta in der ersten Kajüte 30 Guineen, mit Einschluß der Beköstigung, bis Cadix, Gibraltar u. s. w. im Verhältnis. Uebrigens waren diese Fahrzeuge recht bequem eingerichtet, indem jeder Passagier sein eigenes Kabinett hatte. Das Packschiff „Lord Hobart“, an dem die Reife war, nach dem Mitteländischen Meere zu segeln, hatte die Kisten in Cadix, Gibraltar, Cagliari, Malta und Messina abzuliefern, und es mochten unser wohl 20 bis 25 Passagiere seyn, die nach den verschiedenen Häfen bestimmt waren. Am folgenden Tage nach meiner Ankunft in Falmouth langten auch die Depeschen u. s. w. an, und kurz darauf gingen wir unter Segel.

Eine günstige Brise führte uns schnell bis in die Nähe von Cadix. Schon bereiteten wir uns vor, in die Bai einzulaufen, als der Wind plötzlich umschlug und so contrair ward, daß wir die Aussicht hatten, mehrere Tage hin- und herlabiren zu müssen, ehe wir den Eingang des Hafens erreichten. Hierzu war ein Führer nöthig, und da kein Lootse herauskam, so versuchten wir es mit einem Fischerboote, das in unserer Nähe erschien, und welches wir durch einen Kanonenschuß zu uns beschieden. Der Fischer kam zwar auf unser Signal an Bord, mochte sich jedoch nicht getrauen, uns in den Hafen hineinzulooten, und nachdem der ganze Tag in fruchtlosen Anstrengungen hingegangen, mußten wir ihn wieder verabschieden und das Schiff besetzen, um bei Tagesanbruch unser Glück noch einmal zu versuchen. Bald aber wies es sich aus, daß wir hierin einen Fehler begangen hatten, indem weder der Capitain noch der Steuermann darauf Rücksicht nahmen, daß eine Strömung von Westen nach Osten oder vom Atlantischen Ocean nach dem Mitteländischen Meere stattfindet, die namentlich bei starken Westwinden eine Schnelligkeit von 4 bis 5 (engl.) Meilen die Stunde erreicht. Da wir nun beim Dunkelwerden beigelegt hatten, so waren wir in diese Strömung hineingerathen, und gegen Mitternacht entdeckte man, daß wir so weit nach dem Eingang der Straße von Gibraltar getrieben waren, daß wir uns unter Cap Spartel, an der Küste von Afrika, befanden. Um uns nun nicht ferner dem Einflusse der Strömung auszulassen und vielleicht gar gegen das Cap zu treiben, mußten wir das Beilegen aufgeben, schnell die Segel füllen, um das Schiff unter die Gewalt des Steuerruders zu bekommen, und bongré malgré bei stockfinsterner Nacht in die Straße hineinzufahren. An keinem der beiden Ufer war ein Leuchthurm zu erblicken, und die größte Vorsicht mußte angewendet werden, um dem Lande nicht zu nahe zu kommen und uns so viel als möglich in der Mitte der Meerenge zu halten. Bei der gewöhnlichen Art des Lavirens, wo man gleichsam einen großen Halbkreis beschreibt, hätten wir leicht an der Küste zersehen werden können, und wir sahen uns daher genöthigt, das Manöver vorzunehmen, das man in der Seemannssprache „Hallen“ nennt, d. h. wir mußten kurze Wendungen vor dem Winde machen, wodurch sich das Schiff, so zu sagen, auf dem Haken umdreht. Hierbei führte uns die Strömung immer weiter in die Straße hinein, und als der Morgen graute, waren wir schon an dem Eingang der Bai von Gibraltar vorbeigetrieben und befanden uns in der Nähe von Ceuta, ohne daß es uns möglich war nach Gibraltar hineinzukommen, indem der Wind wieder so stark aus der Bai wehte, daß wir nicht zurückkonnten.

Die Verlegenheit unseres Capitains war nicht gering; er hatte die Briefbeutel am Bord, die in Cadix und Gibraltar abzugeben waren, und die nach jenen Häfen bestimmten Passagiere, die sich schon am Ziel ihrer Reise glaubten und ihre Hoffnungen jetzt in so unerwarteter Weise getänzt sahen, legten diese Verzögerung seiner Nachlässigkeit zur Last. Auf ihre Vorstellungen entschloß er sich endlich, da wir uns doch einmal im Mitteländischen Meere befanden, nach dem nächsten spanischen Landungsplatz zu steuern und Passagiere und Kisten von da ab zu Lande nach Gibraltar und Cadix zu befördern. Spanien war um diese Zeit in vollem Aufstande gegen Napoleon und dessen Bruder, den aufgedrungenen König Joseph; die Briten, bisher seine Feinde, waren seine Bundesgenossen geworden, und alle seine Häfen waren ihren Schiffen geöffnet. Die nächste Seestadt war Marbella, wo jedoch die Landung nicht gut bewirkt werden konnte; wir segelten daher etwas weiter an der spanischen Küste entlang und ankerten auf der offenen Riede von Belez Malaga. Der Capitain besieg mit einigen Matrosen und den erwähnten Passagieren sein Boot und versprach, sobald er dem Postmeister die Briefschaften zur sicheren

Beförderung übergeben hätte, wieder an Bord zu kommen, um dann unsere Reise fortzusetzen. Es vergingen mehrere Stunden, der Wind ward immer stärker und die See unruhiger, so daß das Schiff gewaltig arbeitete (stampfte); ehe wir uns versahen, empfanden wir einen heftigen Ruck — das Kabeltau, welches das Schiff an seinen Anker festhielt, war gebrochen. Es war nie besonders stark gewesen, Ankerketten hatte man zu jener Zeit noch nicht, und das starke Reiben in den Klüßeln, durch die unaufhörliche Bewegung des Schiffes verursacht, wurde ihm verderblich. Unter solchen Umständen wäre es nöthig gewesen, ein zweites Kabeltau mit dem schweren Anker hinunter zu lassen; da aber dieser, nach dem Verlust des ersten, der einzige noch übrige war, so hielt der Steuermann oder Master, wie er in der englischen Marine heißt, es für gerathener, so schnell als möglich unter Segel zu gehen, um nicht auf die Küste zu treiben. Die ganze Nacht hielten wir uns in See und steuerten dann von neuem auf unseren Ankerplatz zu, in der Hoffnung, daß der Capitain, sobald er uns ansichtig wurde, sich mit seinem Boote wieder einfänden werde. Bald nach Tagesanbruch näherten wir uns also abermals der Küste und legten auf der Riede bei; es war jedoch weder vom Capitain noch vom Boote etwas zu sehen. Dasselbe Manöver ward fünf bis sechs Tage nach einander wiederholt, indem wir, sobald es dunkel wurde, uns vier bis sechs Stunden von der Küste entfernten, dann wieder zurücksegelten und einen großen Theil des Tages im Angesicht der Riede labirten, aber mit eben so wenigem Erfolg als am ersten Tage.

Man wird sich leicht denken können, daß diese Kreuz- und Querfahrten für uns Passagiere, die wir mit möglichster Eile theils nach Malta, theils nach Messina gelangen wollten, ein höchst unangenehmes Intermezzo darboten und daß wir ihrer bald genug überdrüssig wurden. Wir versuchten daher, den Master zu bewegen, die Reise nach Malta auch ohne den Capitain fortzusetzen, indem er als guter Seemann und Kaufmann (obgleich ein wenig dem Trunk ergeben) der Leitung des Schiffes vollkommen gewachsen war. Wir stellten ihm vor, daß es seine Pflicht sey, die Briefkisten des königl. Postamtes ohne Verzug an ihren Bestimmungsort zu bringen und daß ein längerer Aufschub die ernsthaftesten Folgen haben könne — kurz, es gelang unserer vereinigten Ueberredungskraft, die Bedenkllichkeiten des ehrlichen Seemanns zu überwinden, und schon sollte der Kurs des Schiffes nach Osten gerichtet werden, als plötzlich ein Segel am fernen Horizont auftauchte. Als es sich näherte, erkannten wir die englische Flagge; es war das Linienschiff „Bulwar“, vom Capitain Elphinstone Fleming besetzt, der vor einigen Jahren als Admiral und Gouverneur vom Greenwich-Hospital gestorben ist.

Unser Fahrzeug zog jetzt das Privatsignal der Packboote auf, welches vom Linienschiffe beantwortet wurde. Wir sahen dieses sogleich eine Schaluppe ausfahren und letztere auf uns zukommen, worauf sich ungefähr folgender Dialog zwischen dem kommandirenden Lieutenant und unserem Master entspann:

„Ship ahoy! Wer seyd Ihr?“

„Das Packboot Lord Hobart.“

„Woher?“

„Von England.“

„Wohin?“

„Nach Malta.“

„Aber warum habt Ihr denn an der spanischen Küste beigelegt?“

„Wir suchen unseren Capitain.“

„Was ist aus ihm geworden? Ist er über Bord gefallen?“

„Nein, er ist ans Land gegangen.“

„Und warum kehrt er nicht zurück?“

„Das ist es gerade, was wir nicht wissen.“

„Aber zum Teufel! was wollte er hier am Lande machen?“

„Die Briefbeutel nach Gibraltar abliefern.“

„Ihr seyd ja schon an Gibraltar vorbeigekommen; warum habt Ihr sie da nicht abgeliefert?“

Wir setzten nunmehr dem Lieutenant auseinander, wie es sich mit der ganzen Sache verhalte, worauf er entgegnete, daß man unser Hin- und Herkreuzen schon seit einigen Stunden bemerkt habe und sich nicht erklären konnte, was das Manöver eigentlich bedeute; er ruderte dann sogleich nach dem Linienschiffe zurück, um seinem Chef Bericht abzustatten, und erschien bald von neuem mit einer Einladung des Capitains Fleming an den Master, zu ihm an Bord zu kommen, indem er ihn zu sprechen wünsche. Eine solche Einladung war für letzteren ein Befehl, und er beeilte sich, dem Commandeur des „Bulwar“ seine Aufwartung zu machen, der ihm sofort erklärte, daß es gegen die Disciplin sey, ohne den Capitain nach Malta zu segeln; er müsse vielmehr nach Gibraltar zurückkehren, wo er diesen ohne Zweifel treffen würde, und wohin auch sein eigenes Schiff bestimmt sey. Diese Vorschrift, die von einem Offizier ausging, der einen so hohen Rang in der Marine bekleidete, mußte natürlich von unserem Steuermann befolgt werden; er schien ihr auch gern nachzukommen, um sich keiner Verantwortlichkeit auszulassen, und sobald er daher wieder bei uns eintraf, ließ er das Packboot wenden und den Weg nach den Säulen des Herkules einschlagen. Das „Bulwar“ segelte uns voraus, und da der Wind günstig war, so passirten wir bereits am folgenden Tage, den 5. Januar 1809, die Meerenge und legten uns in der Bai von Gibraltar vor Anker.

Raum waren wir hier angelangt, als auch unser Capitain an Bord kam; er hatte sein Schiff für verloren gehalten und freute sich nicht wenig, es wieder im Hafen zu erblicken. Den Passagieren meldete er, daß einige Tage darauf hingehen würden, einen neuen Anker, neue Kabeltau u. s. w. anzuschaffen; wir mochten nur unterdessen ans Land gehen, um uns dort von unseren Strapazen zu erholen. Dies war für uns, die wir bereits gegen 3 Wo-

chen nicht aus dem Schiffe waren, eine äußerst freudige Nachricht; wir begaben uns nach einem Hotel, bestellten Mittagessen und verabredeten einen Ausflug nach dem Städtchen San Roque auf spanischem Gebiet, so wie nach anderen in der Nähe gelegenen Ortschaften, deren lachender Anblick uns schon von der See aus entzückt hatte. Aber der Mensch denkt und Gott lenkt; ein plötzlicher Zwischenfall machte unseren schönen Plan auf einmal zu Wasser. Wir saßen eben beim Dessert von guten spanischen Früchten und Weinen, als man uns berichtete, daß der „Lord Hobart“ unter Segel sey und schon aus der Bai hinausfahre. Voll Erstaunen über diese unerwartete Wendung der Dinge, sprangen wir schnell von der Tafel auf, um nicht zurückgelassen zu werden, und eilten nach dem Hafen; zu unserem Glück mußte sich das Packetschiff beim Laviren immer wieder dem Lande nähern, wodurch es uns noch möglich ward, mit einem leichten Boote dasselbe zu erreichen.

Als wir am Bord kamen, fanden wir einen Lieutenant des Kriegsschiffes „Sulwart“ nebst acht oder zehn Matrosen, der, ohne unseren Capitain auch nur eines Blicks zu würdigen, die nöthigen Manövers verrichten ließ, nachdem er uns aus der Bai hinausgebracht hatte, seine Schaluppe, welche an der Seite war, bestieg, und mit freundlichem Lächeln eine glückliche Reise wünschte und von dannen fuhr. Der Capitain, der bei dieser ganzen Scene den Zuschauer gemacht und seine Wuth mit Mühe unterdrückt hatte, schien jetzt endlich zu sich zu kommen und übernahm wieder das Kommando des Schiffes, während unsere Mitreisenden uns über das Geschehene aufklärten. Wir waren nämlich kaum ans Land gefahren, als der Gouverneur von Gibraltar den Capitain holen ließ, ihm seine Depeschen übergab und den Befehl ertheilte, augenblicklich abzusegeln, indem er ihm zugleich Vorwürfe darüber machte, daß er, nachdem er bereits durch seine Nachlässigkeit oder seinen Mangel an nautischen Kenntnissen sowohl das Einlaufen in Cadix verfehlt, als auch das Packetboot Tagelang bei Belez Malaga aufgehalten habe, nun abermals seine Zeit müßig verschwenden wolle. „Da ich“, fuhr der Gouverneur fort, „keine Anstalt sah, Ihr Fahrzeug reisefertig zu machen, habe ich mich an Kommodore Fleming gewandt und ihn ersucht, dafür zu sorgen, daß dies ohne weitere Verzögerung geschehe.“ — Der Empfang, der unseren unglücklichen Capitain bei Fleming erwartete, war ein noch schlimmerer; nach einer derben Strafpredigt über den schlechten Zustand seines stehenden und laufenden Takelwerks theilte ihm letzterer mit, daß er ihm die nöthigen Anker und Tane liefern und einen Offizier zu ihm an Bord schicken werde, um sein Schiff unter Segel zu bringen: „Denn“, setzte er zum Schlusse hinzu, „was Sie betrifft, Herr, so würde ich mich in einem von Ihnen befehligten Fahrzeuge nicht über die Bai von Gibraltar trauen.“ Die geringe Meinung, die er von den Kenntnissen unseres Führers hegte, war auch wohl Ursache, daß er uns einen sogenannten Mediterranean Pilot mitgab, einen Lootsen, der den Eingang aller Häfen des Mitteländischen Meeres genau kannte und der durch seine Erfahrung verhüten sollte, daß wir künftig nicht die Häfen, die wir zu besuchen hatten, verfehlen möchten. Dieser Lootse war ein Genueser von Geburt, der aber Englisch sprach, da er lange auf britischen Kriegsschiffen gedient hatte.

Ohne weitere Fatalitäten setzten wir nun unsere Reise fort und hatten noch denselben Abend die Straße von Gibraltar im Rücken. Nach wenigen Tagen erblickten wir die Insel Sardinien, und hier zeigte sich die Ortskunde unseres Lootsen, der uns in den schwierigen Hafen von Cagliari hineinführte, den man nur durch eine schmale Einfahrt zwischen den beiden Felsen Toro und Vacca — dem Stier und der Kuh — erreichen kann. Es kam bald ein sardinisches Quarantaine-Boot zu uns heran, das einen Mönch als Gesundheits-Beamten mitbrachte, der die gewöhnlichen Fragen stellte. Wir hatten Depeschen an den britischen Minister Hill abzugeben, der bei dem Könige von Sardinien, Viktor Emanuel, akkreditirt war, dessen Staaten auf dem festen Lande sich damals im Besitze der Franzosen befanden und dessen Herrschaft sich demzufolge für den Augenblick auf die Insel beschränkte, von der er zwar seinen Königstitel hatte, die aber sonst den geringsten Theil der ihm unterworfenen Länder bildete. Hier residirte er unter dem Schutze englischer Kriegsschiffe mit seinem kleinen Hofstaate in der netten Stadt Cagliari, wo er nur eine schwache Garnison, aber eine desto zahlreicher besetzte und in der That recht gute italienische Oper hielt. Im Hafen lag auch das englische Bombenschiff „Meteor“, welches soeben von der spanischen Küste zurückkehrte, wo man es zum Bombardement der Festung Tarragona gebraucht hatte, und welches wir noch vor unserer Abfahrt besuchten. Diese Fahrzeuge sind von eigenthümlicher Bauart; sie müssen im Vergleich mit anderen Kriegsschiffen eine doppelte Stärke haben, um die ungeheuren Mörser aufzunehmen, die zum Bombenschleudern gebraucht werden, und dennoch ist die Erschütterung beim Abschuern so groß, daß, wie uns die Offiziere versicherten, sie beim Angriff auf Tarragona jeden Augenblick befürchten mußten, das Schiff auseinander gesprengt zu sehen. Nach Besichtigung des „Meteor“ begaben wir uns auf unser Packetboot zurück, die Anker wurden gelichtet und bald lag Sardinien wie ein blauer Punkt am Horizont hinter uns. Nach einigen Tagen erreichten wir die Insel Sicilien, setzten einen sicilianischen Courier, der mit Depeschen von London nach Palermo bestimmt war, bei Sirgenti ans Land, und acht bis zehn Stunden später näherten wir uns endlich dem Ziele unserer Odysee: Malta lag vor uns.

Dänemark.

Die dänische Ansicht von der Blokade der deutschen Häfen. *)

Als die überlegenen Massen der deutschen Usurpatoren — schreibe das

*) Wir lassen dem Art. in Nr. 64 über den dänischen Seekrieg diese Expectationen

„Jüdeland“ — unsere kleine tapfere Armee genöthigt hatten, von der dänischen Eidergränze zurückzuweichen, worauf sie mit eiligem Fuß bis mitten in Jütland vordrangen, freute sich Jedermann, trotz des Kammers um das Geschick des Vaterlandes, über die durch die königliche Bekanntmachung vom 29. April verheißenen energischen Anstalten, indem alle deutschen Häfen, Küstenstrecken und Flussmündungen, so wie alle zu denjenigen Theilen der dänischen Monarchie gehörigen Häfen, welche von Preußen und Bundestruppen besetzt gehalten wurden, in Blokadezustand erklärt wurden. Daß die Regierung sich auf die Erklärung, einen solchen Schritt unternehmen zu wollen, einlassen werde, ohne im voraus gehörig erwogen zu haben, ob sie über die dazu erforderlichen Kräfte zu disponiren habe, können wir nicht annehmen: eine solche Ueber-eilung in den Beschlüssen der Regierung hat auch nicht stattgefunden; denn Alles, was erfordert wird, um eine Blokade von obigem Umfang im vollen Maße auszuführen, sind vier bis fünf Fregatten, zwei Korvetten und zwei Briggs, nebst einigen kleinen armirten Schonern und einigen kleineren Dampfschiffen, als Tender. Wir haben nun, sobald es nöthig ist, sowohl diese als auch mehrere Kriegsschiffe zu unserer Disposition. Allein selbst wenn wir, um die genannten Vorkehrungen vollständig auszuführen, ein oder zwei Linienschiffe hätten austrüben müssen, von denen das eine an der Elbe und Weser, das andere bei Swinemünde zu stationiren gewesen wäre; wenn wir bei den Operationen der Armee ein paar kleinere Kriegsfahrzeuge, in Verbindung mit den Kriegsdampfschiffen und den vielen schon vorhandenen Kanonenbooten unumgänglich nöthig gehabt hätten; so dürften doch solche Opfer in keiner Weise gescheut werden. Wir sind der Meinung, daß eine vollständige Schließung aller deutschen Häfen und Flussmündungen das einzige Mittel ist, welches zu einem glücklichen Ausgang unseres heiligen Kampfes führen kann, ein Mittel, wodurch wir vielleicht allein mehr ausrichten können, als alle unsere zum Theil verblühten Bündnisse — während doch sowohl Ehre als Lohn unser eigen seyn würde. Wenn der Bundestag, um seine hübschen Dekrete über Schleswig — und vielleicht ganz Jütlands — Einverleibung in den Bund zu bewerkstelligen, Erlaubniß bekommt, seinen wilden Eroberungstrausch (!) nach Guldänten auszuloben und uns von Deutschlands 40 Millionen eine Armee von 30,000 Mann nach der anderen ins Land schickt, so haben wir kein anderes Mittel zu ergreifen, keine andere Macht dieser Kränkung jedes Volksrechts entgegenzustellen, als das Volk selbst in seinen materiellen Interessen zu bedrohen und dadurch zur Vernunft zu bringen, daß wir ihm jede äußere Erwerbsquelle verschließen und es so bewirken, daß es selbst seine kraftlosen Regierungen zwingt, ihren Repräsentanten in Frankfurt keine solchen Instruktionen zu geben, durch welche die Wohlfahrt beider Nationen bis ins Innerste erschüttert und das deutsche Volk in der Achtung Europa's gebrandmarkt wird (?); denn Ehre und Völkerrecht können nicht ungestraft mit Füßen getreten werden.

Als das dänische Volk sah, daß es der Zahl nach den geschlossenen Massen der deutschen Armeen zu Lande nicht gewachsen sey, verlor es, obschon im Kampfe allein stehend, doch nicht den Muth: wir dachten, mag der Feind nur vorrücken, so lange er will, mag er, wenn er sich sicher glaubt, bis Slagen *) gehen — da muß und wird er stehen bleiben. Daß er das arme Schleswig und Jütland auslaugt, ist wohl für den Augenblick ein hartes Geschick, für dessen Abhülfe wir alle später möglichst Sorge tragen wollen; aber das Einbringen seiner Schiffe, die Hemmung seines ganzen Handels, sowohl der Ein- als Ausfuhr — die Früchte seines Thuns werden für ihn weit bitterer und auf die Länge weit empfindlicher seyn, als das Korn und die Stauden, die er im Augenblick nehmen und verzehren oder von der jütischen Halbinsel fortzuschleppen kann. Wir dachten, dieser negative Krieg sey besser als der positive, bald werde eine innere Nothwendigkeit den Feind zum Rückzuge zwingen, und zuletzt würden wir doch als Sieger Bedingungen vorschreiben; bei dem Gedanken einer vollständigen Blokade schwoll jedem Vaterlandsfreunde das Herz vor Freude; wir fühlten, daß unsere Verluste bei Schleswig, wo wir nur die Ehre retteten, uns bald mit Zinsen zurückbezahlt, daß die Draufsage unserer Brüder jenseits des Belts bald gerächt werden würden, und unsere Feinde mit Schande und Spott einen Mäuserzug aufgeben müßten, wobei die Kraft eines kleinen Volks einer etwa 30 mal überlegeneren Macht gegenüberstand; wir fühlten, daß die Geschichte es mit Bewunderung ausdrücken würde, daß das große, mächtige Deutschland im Kampfe mit dem kleinen Dänemark habe den Kürzeren ziehen müssen. **)

Was aber geschieht statt der Ausführung der verheißenen Maßregeln, welche allein die genannten Resultate hätten sichern können? Wird die von der Regierung unterm 29. April verkündigte Zusage ins Werk gesetzt? Wir können nicht leugnen, daß wir mit tiefem Schmerze gesehen haben, wie dieser kräftige, Achtung nach Innen wie nach Außen einflößende Beschluß aus Unentschiedenheit und Mangel an Haltung dem Anschein nach aufgehoben worden ist. Wenigstens können wir in dieser höchst wichtigen Angelegenheit etwas Anderes nicht erblicken. Nach der erwähnten königlichen Declaration vom 29. April v. M. erschien am 1. Mai ein Blokade-Reglement, welches anzudeuten schien, daß die Regierung an ihrem Beschlusse noch fest hielt. Man nahm damals allgemein an, daß schon für eine solche Anzahl weniger armirter Kreuzer, zur Unterstützung und Aufrechthaltung der Verbindung mit den größeren Kriegsschiffen, gesorgt sey, um die ganzen deutschen Ostsee- und Nordseeküsten sogleich oder in wenigen Tagen umfassen zu können. Dieser Ge-

des überschwänglichen Dänenthums folgen, wobei wir es natürlich für überflüssig erachten, auf Dinge, die sich von selbst widerlegen, Etwas zu erwidern. D. N.

*) Das nördlichste Vorgebirge von Jütland.

**) Nun, dagegen wäre wohl Rath gewesen, auch wenn Deutschland gar nichts grühen hätte, um sich inzwischen auch zur See eine Macht zu bilden. D. N.

danke wurde, mit Rücksicht auf die Elbe und Weser, dadurch bekräftigt, daß die Fregatte „Gefion“ und der Schoner „Seeritter“ nordwärts segelten, und man überdies wußte, daß sich eine armirte kleine Flotte zwischen den dänischen Inseln und den schleswigschen und jütischen Küsten befand, die sich, wie man zum Theil glaubte, mit jener in Verbindung setzen sollte.

In Helsingör am Sund wurde die allgemeine Blokade in den ersten Tagen dieses Monats allenthalben mündlich und schriftlich bekannt gemacht, und mit einem besonderen Stolz theilte man den Seefahrern aller fremden Nationen in diesem kurzen Zeitraum mit, daß die Küsten von ganz Deutschland und Preußen, von der holländischen bis zur russischen Gränze von dänischen Kreuzern blokirt wären. Fürwahr, ein stolzer Gedanke, daß das kleine einige Dänemark dem übermüthigen, großen, sogenannten einigen Deutschland die Thüre vor der Nase zuschlagen konnte! Welches kühne Gefühl, mitten in unseren Drangsalen, täglich von den Ankömmlingen aus allen deutschen Häfen Berichte zu hören von der Angst, womit unsere Kriegsschiffe theils schon aufgenommen waren, theils noch erwartet wurden; von den Sicherheits-Anstalten „gegen die Dänen“, indem man eiserne Ketten über die Häfen zog u. s. w., wie in Danzig und an mehreren anderen Orten geschah, von den ohnmächtigen Wirthshaus-Declamationen, von der täglich mehr um sich greifenden Anarchie, welche unfehlbar binnen Kurzem zu einem wüthenden Bürgerkriege führen mußte, der höchst wahrscheinlich den Zusammensturz der ganzen preussischen Monarchie zur Folge gehabt hätte*) — und dies Alles, selbst ehe noch die eigentlichen Wirkungen der verheißenen Maßregeln von dänischer Seite ins Leben getreten waren! Aber leider war unsere Illusion nur kurz, unsere patriotische Begeisterung sollte vor dem erstarrten Gefühl der Wirklichkeit bald verschwinden — mit jedem Tage werden uns die Augen mehr geöffnet, mit jedem Tage sehen wir klarer, daß unsere Hoffnung nur eine Seifenblase war, unsere goldenen Träume vor einigen Tagen nur ein Gaukelspiel der Phantasie, ohne Wahrheit, ohne Wirklichkeit.

Statt jener umfassenden Versprechungen erließ das Marine-Ministerium schon unterm 4. Mai einen Bericht an alle Seefahrer, der auch den Gesandten aller freundschaftlichen und neutralen Mächte am dänischen Hofe mitgetheilt wurde, daß die wirkliche Blokade bis auf weitere Bekanntmachung nur Pillau, Danzig, Swinemünde, Stralsund, Rostock, Wismar, Kiel mit dem Ausgange des schleswigschen Kanals bei Holtzenau, also weder die Elbe noch die Weser umfassen sollte. Obschon uns diese Nachricht keinesweges willkommen war, zufolge unserer Ueberzeugung, daß, je schneller alle Häfen gesperrt werden könnten, einen um so mächtigeren Beistand die arbeitslose, hungernde Bevölkerung Deutschlands uns selbst leisten und uns zu einem raschen wie günstigen Resultat verhelfen würde: — so nahmen wir doch an, daß diese Beschränkung der königlichen Erklärung zur Zeit nur darauf beruhe, daß man im Augenblick nicht mehr Schiffe zu einer umfangreicheren Blokade habe.

Wir hofften bald mehr von den versprochenen weiteren Bekanntmachungen; überdies ging ja der „Gefion“ nordwärts, und die Hamburger Blätter, wie das allgemeine Gerücht, meldeten, daß die vollständige Schließung der Elbe und der Weser am 10. Mai stattfinden werde. Die Nachricht von dieser höchst wichtigen Veranstaltung erwarteten wir mit besonderer Sehnsucht. Aber was geschieht? Statt der erwarteten zunehmenden Erweiterung erhalten wir gerade den 10. Mai die in hohem Grade niederschlagende Nachricht, daß vom 16ten ab sogar die Blokade des größten Theils der wenige Tage zuvor in Blokadezustand erklärten Häfen aufhören solle, und daß diese in Zukunft bis auf Weiteres nur stattfinden und fortgesetzt werde bei den Odermündungen, so wie bei Kiel und Holtzenau, daß also die oft genannten Flüsse, von denen die Wohlfahrt von ganz Deutschland abhängt, ferner offen bleiben, und es demnach unseren Feinden überlassen wird, in aller Ruhe und Gemächlichkeit, durch neutrale Schiffe, ferner ihre Ein- und Ausfuhr zu bewerkstelligen. Diese Flußmündungen hätten zu allererst geschlossen werden müssen, da wir hier auf einmal die Interessen von Preußen, Hannover, den Hansestädten und Oldenburg bedrohen konnten.

Wir können den Eindruck, das demüthigende Gefühl, welches die Bekanntmachung des Marine-Ministeriums vom 10. Mai in uns erweckte, nicht beschreiben. Wir haben angeführt und glauben gewiß nicht zu irren, daß es Dänemark unmöglich an materieller Kraft gebrechen kann, die zuerst gefasste Bestimmung der Regierung auszuführen, selbst wenn unsere Briggs und Korvetten nöthigenfalls zu den Kriegs-Operationen gebraucht werden sollten. Der Herr Minister des Auswärtigen vergeblich uns deshalb einen Gedanken, der sich uns unwillkürlich aufdrängte, als wir nach dem anfänglichen kräftigen Beschlusse bemerkten, daß die Ausführung bis unter die Hälfte herabsank — nämlich, ob nicht die Rücksicht auf fremde Mächte die Schuld von dem Hin- und Herschwanken trage, welches in den Blokade-Bestimmungen der Regierung zu verspüren ist? In diesem Falle ist aber die Nachgiebigkeit offenbar als höchst gefährlich anzusehen, denn die Blokade ist ein Eingriff in das Interesse aller neutralen Mächte, und in dem Augenblick, da man sich gegen irgend einen Einspruch wider eine Veranstaltung, die nichtsdestoweniger einmal im Völkerrecht begründet ist, nachgiebig zeigt, macht man die Aufrechterhaltung derselben ganz unmöglich, indem alle Staaten mit gleichem Recht die Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse fordern können.

*) Hört, hört! Ihr Anarchisten, so lauten die Wünsche unserer Vaterlandsfeinde!

Mannigfaltiges.

— Pariser Volksredner, und was ist Reaction in Frankreich? Die Revue des deux Mondes charakterisirt die exaltirten Politiker in Paris folgendermaßen: „Unsere Exaltados haben ein gemeinschaftliches Merkmal, das ihre parlamentarische Beredsamkeit charakterisirt. Sie glauben sich allezeit auf dem Forum oder in der Agora; das Volk aber ist für sie nicht jenes unermessliche, den französischen Boden dicht bedeckende Volk, zugleich eines und verschiedenartig, zusammengehalten durch tausend unsichtbare Bande, vertheilt unter die unzähligen Sphären des modernen Lebens und überall in den komplizirten Verhältnissen lebend, auf welche die Civilisation der Jahrhunderte die heutige Gesellschaft erbaut hat; — das Volk ist für jene von ihren Theorien eingenommenen Leute vielmehr das Auditorium eines Klubs, der an einer Straßenecke von Paris sich sammelnde Haufe. Diese bewegliche Masse, die man nöthigenfalls zählen kann, die man, so zu sagen, ganz in der Hand hat und am Schnürchen zu führen vermag, ist für sie das französische Volk. Vermöge eines felsamen Widerspruchs reden unsere Exaltados mit diesem so zusammengeschrumpften und in Schranken, die man beinahe mit Händen greifen kann, eingeschlossenen Volke, immer vom Staate, von diesem durchaus modernen Begriffe, den man nicht zu fassen vermag, wenn man sich nicht zu einer Art von politischem Ideal erhebt. Der Staat spielt in allen ihren Träumen die Hauptrolle; der Schutz des Staates, die Einmischung des Staates ist das beständige Thema dieser römischen Reden an die Quiriten von Paris. Seht da unsere Demosthenes und Cicero auf einem ganz neuen Schlachtfelde, das weder die Griechen noch die Römer kannten, denen man heutzutage so Vieles entlehnt. Bei den Wahlen und auf der Rednerbühne der National-Versammlung besiegt, werfen sie sich jetzt auf die Reactionäre. Reaction! was ist das eigentlich? Es ist ein Wort, das, wie so manches andere, jetzt durch unsere Atmosphäre rauscht, weil es einem Phantome gleicht, von dem alle Welt spricht, ohne daß es irgend Jemand sieht. Die Reaction ist heutzutage im Munde unserer Volkstribunen das, was Pitt und Coburg in diesem Munde zur Zeit der ersten Revolution waren. Was also ist die Reaction? Wir nehmen keinen Anstand zu sagen, was wir darunter verstehen und unter welchen Bedingungen wir uns selbst dazu bekennen. Wir verstehen darunter nicht die Hoffnung auf irgend eine Restauration; bei drei konkurrirenden Dynastien ist die Restauration etwas Unmögliches. Wir verstehen darunter nicht das thörichte Unternehmen, das regelmäßige Fortschreiten der Demokratie auf der politischen Bahn aufzuhalten oder zu verhindern, denn die Demokratie ist unseren Institutionen für alle Zeiten eingepflanzt; das sogenannte pays légal*) unter der vorigen Regierung war eben nur ein Luftgebilde, das bei der ersten Berührung mit der Wirklichkeit zerfiel. Wir verstehen endlich darunter nicht jenen kalten Egoismus, der das von der menschlichen Gesellschaft unzertrennliche Elend sich selbst überlassen möchte und nichts dazu thun mag, um es zu lindern. Die Reaction, zu der wir uns bekennen, die wir freudig begrüßen, weil sie dringend noth thut, ist der feste Vorsatz, jene gefährlichen Träumer nicht zu unterstützen, die den Massen ein vollkommenes Glück auf Erden versprechen, als eine früher oder später zu bewirkende Eroberung, als eine Jedem von Gottes und von Rechts wegen gebührende Ausstattung, zu der sie dem Menschengeschlechte wieder verhelfen wollen; es ist der energische Wille, den rohen und ungeschickten Händen jener hochmüthigen Empiriker die gesellschaftliche Ordnung wieder zu entreißen, deren sie sich bemächtigt haben.“

— Ein neues Werk von George Sand. François le Champi heißt die neueste Erzählung von George Sand, die, nach dem Vorgange der beiden jüngsten Novellen der Verfasserin, durch Einfachheit der Handlung, so wie durch Klarheit der Gedanken und des Stiles fesselt und einen nachhaltigen Eindruck zurückläßt. Es ist, als ob die Verfasserin den durch die Excentricitäten von Sue, Dumas u. A. abgesspannten Lesern einen stillen, gemüthlichen Ruhepunkt und damit einen neuen Reiz auf dem Felde der Roman-Literatur habe darbieten wollen. Ihr Zweck dürfte um so vollständiger erreicht werden, als das Publikum auch durch die auf alle Klassen, auf alle Vermögensumstände Frankreichs trüblich einwirkenden politisch-sozialen Umwälzungen der letzten Monate vor jenen übertriebenen Darstellungen der Schauer- und Nachseiten der Gesellschaft einen solchen Ekel bekommen, daß sie Niemand mehr lesen mag. François le Champi ist eine so einfache, sittlich wahre und erhebende Geschichte, daß sie auch einem Kinde in die Hand gegeben werden kann und von ihm verstanden werden wird. Wer darin glänzende Schilderungen und Situationen oder eine melodramatische Spannung sucht, wird sich freilich getäuscht finden, aber Freunde des Landlebens, des Materischen in der Natur und jener ewig neu bleibenden, alten Geschichte des menschlichen Herzens werden darin ein von Meisterhand angelegtes Kunstwerk erkennen. Wir glauben darum, daß, wenn nur die rechte Uebersetzerhand sich findet, diese Erzählung auch in deutschem Gewande von außerordentlicher Wirkung seyn müsse. Sue und Dumas sind in ihren deutschen Uebersetzungen nur noch widerwärtiger geworden, wogegen unsere Sprache sowohl als unser Publikum, besonders das weibliche, ein um so bildsameres Material für Kunstwerke wie François le Champi darbietet.

*) Der durch den Censur wahllosig Theil der Nation.