

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Reisebilder und Skizzen aus Indien und dem letzten indischen Kriege 1857 - 1859

Lind af Hageby, Axel

Leipzig, 1861

Zweites Capitel

[urn:nbn:de:bsz:31-260665](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-260665)

Zweites Capitel.

Das Leben am Bord. — Macht eines englischen Befehlhabers. — Meine erste Beförderung. — Capitain William Peel. — Mannszucht auf einem englischen Kriegsschiffe. — Strafen am Bord. — Einige Bemerkungen über die Fregatte Shannon. — Nutzen des sogenannten »brunn.« — Unglücksfälle während der Reise. — Clifford's patentirter Rettungsapparat. — Militairische Uebungen. — Verschiedenes über die Mannschaft des Shannon und über die englische Nation im Allgemeinen.

Das Leben am Bord ist sowohl auf dem Kriegs- als auf dem Kauffahrtheischiffe gewöhnlich höchst einförmig. Wie könnte es auch anders sein, da der Kreis, in welchem man sich bewegt, so eng und abgemessen ist, die Gegenstände, die sich sowohl innerhalb als außerhalb der Grenze unserm Auge darbieten, immer dieselben bleiben, und sogar die Beschäftigungen täglich dieselben sind, gleich einer Maschine, in welcher, nachdem sie einmal in Bewegung gesetzt ist, jedes Glied sich mechanisch bewegt, so lange die Treibkraft reicht. Freilich wird diese Einförmigkeit bisweilen unterbrochen, aber dies geschieht doch nur selten und immer aus unvorhergesehenen Ursachen, wie z. B. durch Sturm u. s. w. — Dabei hat man denn die trefflichste Gelegenheit, Menschen zu studiren, und zu lernen, wozu jeder taugt in der Stunde der Gefahr, nicht allein durch seinen Muth, sondern auch durch Geistesgegenwart und Erfahrung. Mancher, der bei ruhigem Wetter die Rolle des Großsprechers gespielt hat, stürzt von seiner Höhe herab, wie ein plagernder Luftballon; während andere, die es verachteten, sich durch falsche Mittel Geltung zu verschaffen, die herrlichsten Kräfte ihrer besseren Natur entwickeln, um das rasende Element zu bekämpfen und zu besiegen.

Ich fühlte diese Einförmigkeit jedoch weniger, als meine Kameraden; ich sah mich ja am Ziele eines meiner sehnlichsten Wünsche: ich

stand in englischen Diensten und durfte mich an kriegerischen Unternehmungen betheiligen! Dazu hatte es der Zufall gefügt, daß ich auf ein vortreffliches Schiff gekommen war, in täglichen Verkehr mit edlen, einsichtsvollen Menschen. Was konnte ich in meiner Lage mehr verlangen? —

Der Despotismus hat wohl nirgend freiere Hand im Thun und Lassen, als am Bord eines Kriegeschiffes und besonders eines englischen. Ein blinder Gehorsam ist hier die ausdrückliche Bedingung zum Zusammenhalten des Ganzen. — Man verwandle diese gewaltsame Regierungsart in eine berathende, — und Auflösung und Untergang des kleinen Staates werden nicht lange auf sich warten lassen! Der Wille des Einen ist Nichts und Gesetz für Alle; keine Einwendungen sind gestattet, und wären es die gerechtesten. Die Untergebenen unterwerfen sich diesem Absolutismus in der Ueberzeugung, daß ohne diese strenge Mannszucht keine Ordnung bestehen kann; ich kann dies aus eigener Erfahrung bestätigen, ohne die geringste Zuneigung für Alleinherrschaft, wie und wo diese sich sonst zeigt, zu haben; in diesem Falle kann zwischen Land und See durchaus keine Vergleichung stattfinden. Zur See hängt die Sicherheit und das Bestehen des Ganzen oft von der Eingebung des Augenblickes ab, und von der schleunigsten Ausführung derselben, weshalb auch jede Berathschlagung, jedes Appelliren an die allgemeine Meinung nur Schaden kann und den Ausgang der Sache dem Zufalle in die Hände giebt. Hieraus folgt aber auch, daß es beim Befehlen der Capitains-Posten von größter Wichtigkeit ist, auf die Tauglichkeit des Individuums zu sehen; diesem Grundsatz wird bei den Beförderungen in der englischen Flotte meistens Folge geleistet, während bei der Landarmee das Gegentheil stattfindet, indem Geld und Geburt dort von allzugroßem Einflusse sind. Der Befehlshaber auf einem englischen Kriegeschiffe hat — besonders während seines Dienstes auf offener See — die Macht, nach eigenem Gutdünken zu handeln, und ist dafür nur Gott allein verantwortlich. Er hat das Recht, seine Untergebenen nach Gefallen

zu behandeln und keine Proteste ihrerseits zu berücksichtigen, so lange seine Herrschaft dauert. Er kann mit dem Fahrzeuge nach seinem Belieben verfahren; er kann die Takelung, die ganze innere Einrichtung desselben verändern, natürlich unter Verantwortlichkeit. In Folge dieser ihm verliehenen Macht muß aber der Staat auch auf eine besondere Befähigung seinerseits zur Ausführung seiner Pflichten zählen können. —

Nachdem ich einige Tage auf dem Shannon gewesen war, wurde ich dem Dienste einer Lieutenantswache zugetheilt; die Aufgabe war gewiß nicht schwer zu lösen, erforderte aber doch die ganze Aufmerksamkeit eines Neulings, der in Sprachen, Sitten und Gebräuchen beim Dienste noch so wenig zu Hause war. Nachdem dies etwa 6 Wochen fortgesetzt worden, wurde ich von meinem Capitain, Sir William Peel, beordert, unter Verantwortlichkeit eines Lieutenants den Befehl zu übernehmen; dies geschah nur für eine Wache, worauf der Capitain mir den Befehl auf eigene Verantwortung übertrug, eine Aufmunterung, welche mir viel Freude machte und auf die ich hätte stolz sein können, wenn ich nicht eingesehen hätte, daß in dieser Beförderung die Anerkennung meines guten Willens und nicht etwa meiner Verdienste als Officier liege.

Capitain William Peel, der Sohn des großen Staatsmannes, war ein würdiger Träger dieses in ganz England so geachteten Namens. Man brauchte ihn nur einmal auf der Commandobrücke gesehen zu haben, um ihn nie wieder zu vergessen. Er war ein Mann von vielseitiger Erfahrung, hatte einen reich begabten Verstand und das Herz auf dem rechten Flecke. — Ich werde öfter auf ihn zurückkommen.

Ich habe niemals wirkliche Unannehmlichkeiten von dem mir übertragenen Commando gehabt, obschon der Engländer schwerer als Andere sich einem fremden Vorgesetzten unterordnet; und dies ist besonders bei dem englischen Seemann der Fall, welcher die eingewurzelte Ueberzeugung hat, daß er in seinem Berufe unfehlbar, und

daß ihm von der Natur die Rolle des „Beherrschers der Meere“ zuerkannt ist. Was mir hier, als ich als Vorgesetzter auftreten sollte, vorzüglich zustatten kam, war theils die unbestechlich strenge Disciplin, welche am Bord herrscht und auch nicht das geringste Versehen gegen die anbefohlene Ordnung ungeahndet hingehen läßt, und theils der Ehrgeiz eines Jeden, seine Pflicht zu erfüllen, und die Achtung vor dem Gesetze, welche Albion's Söhne so vortheilhaft charakterisirt. Etwas möchte ich auch meinem gleichmäßigen, bestimmten Benehmen zuschreiben dürfen, meinem sichtlichen Bemühen, niemals über die Schranken der mir verliehenen Macht hinaus zu gehen, und meiner Unbeugbarkeit vor jeder ungebührlichen Anmaßung. Ich erinnere mich nur ein einziges Mal während dieser drei Jahre, einen Verdruß der Art gehabt zu haben, nämlich beim Ertheilen einer Strafe. Ich schickte einen Matrosen, der des Guten zu viel gethan, in Arrest, und derselbe antwortete mir auf ungebührliche Weise mit Anspielungen auf meine Eigenschaft als Fremder.

Man glaubt im Allgemeinen, daß die Mannszucht auf den englischen Kriegsschiffen durch besonders grausame Strenge aufrecht erhalten wird. — Es mag früher der Fall gewesen sein — jetzt ist es nicht mehr so. Die vorgeschrittene Bildung hat auch hier eine mildere Behandlung hervorgerufen, und zwar mit dem schönsten Erfolge. Das früher so oft angewandte Tauende kommt nur noch bei gröberem Vergehen vor, wie z. B. bei Verweigerung des Gehorsams, Meuterei, Diebstahl, Desertion u. s. w. Es wird auf folgende Weise angewendet. Der Verurtheilte wird bis auf die Beinkleider entkleidet und stehend mit Händen und Füßen festgebunden, worauf er mit der sogenannten „Kage“ die bestimmten Hiebe über den Rücken erhält; diese Kage besteht aus neun Peitschenschnuren von der Dicke eines Loggseiles*), welche in einem Handgriffe zusammengefaßt sind, und wird von einem Unterofficiere geführt, welcher nach jedem Duzend ertheil-

*) Loggen: die Geschwindigkeit der Fahrt messen.

ter Hiebe von einem Kameraden abgelöst wird. Officiere und Besatzung sind bei der Execution anwesend, die ersteren mit dreieckigem Hute und den Degen an der Seite. — Geringere Versehen werden mit Arrest oder Strafdienst geahndet. Wenn dieselben ernsterer Art sind, und die wohlverdiente Züchtigung nicht erlassen werden kann, wird der Straffällige unter Deck geführt und in Eisen gelegt. Eine andere, sinnreich erdachte Strafe, die eigentlich nur eine gelinde Zurechtweisung enthalten oder den schlummernden Ehrgeiz wecken soll, in ihren Folgen aber sich oft wirksamer zeigt, als körperliche Züchtigungen, besteht darin, daß ein gewisses Quantum Wasser unter die Portion Grog des Straffälligen gemischt und diese ihm in Gegenwart der Besatzung auf dem Berdeck gereicht wird. Am Bord des Shannon wurde das Täuende nur selten angewandt; man sah deutlich, daß der Capitain sich scheute, dies Urtheil zu verkünden, und nur die äußerste Nothwendigkeit konnte ihn dazu zwingen. Man erwartete schon damals, daß England das Recht der Tau- und Prügelstrafen bedeutend einschränken werde, welches auch nunmehr in umfänglicher Weise geschehen ist, und hoffentlich als erster Schritt zur gänzlichen Abschaffung eines Ueberbleibfels früherer barbarischer Zeiten angesehen werden darf.

Der Abstand zwischen Commandirenden und Mannschaft ist auf den englischen Schiffen keineswegs so groß, wie man sich ihn vorzustellen pflegt. Der englische Officier weiß zu befehlen und sich Gehorsam zu verschaffen; aber er weiß auch, daß der Untergebene Mensch ist und als ihm gleichstehend behandelt werden muß, wenn der Dienst ihn nicht zwingt, seine Würde strenger zu behaupten.

Am Abend, nach dem Appell, wurden bei günstigem Wetter gewöhnlich gymnastische Uebungen, Stockfechten, Boxen u. s. w. auf dem Berdeck vorgenommen, welche mit einem Tanze auf der Batterie endigten; die meisten Officiere, vom ältesten Lieutenant bis zum jüngsten Cadetten, nahmen Theil an diesen munteren Spielen. Ich blieb an den ersten Abenden ein müßiger Zuschauer, aber von meinem Freunde,

dem Arzte von der Victory, zu einem Stockgefechte aufgefodert, worin er Meister zu sein glaubte, nahm ich die Herausforderung an, und das Ende war, daß mein Gegner, in das Auge getroffen, auf die Krankensliste kam. Dasselbe Glück hatte ich, als ich mich zum ersten Male im Bogen versuchte, welches ich jedoch nur dem Zufalle zuschreiben darf. — Es wäre wünschenswerth, wenn auch auf unseren Schiffen dergleichen Belustigungen eingeführt würden, welche nicht allein die Einförmigkeit unterbrechen, sondern auch den Körper abhärten und stärken und das Gemüth erfrischen. — Ich wurde eines Abends angenehm dadurch überrascht, daß der Musikdirector beim Tanze einen schwedischen Walzer spielen ließ, welchen er ohne mein Wissen hatte einüben lassen. — Dies war nicht die einzige liebenswürdige Aufmerksamkeit, die mir erwiesen wurde; ich bewahre manche liebe Erinnerung der Art in meinem dankbaren Herzen.

Einige speciellere Nachrichten über den Shannon dürften für andere Seeleute nicht ohne Interesse sein.

Die Anzahl der zum Schiffe gehörigen Officiere, incl. Mid-	
shipmen oder Cadetten, betrug	42
Petty officers (Unterofficiere)	45
Matrosen und Heizer	357
Jungen 1. und 2. Classe (welche unseren Schiffsjungen	
entsprechen)	46
Marinesoldaten	70
(ohne die Ueberzähligen)	560.

Der Kostenanschlag für ein Kriegsschiff richtet sich in England nach der Anzahl der Kanonen und Pferdekräfte. Jede Kanone wird zu 18,000 Thlr. schwed. berechnet, jede Pferdekräft zu 900 Thlr. Der Shannon, mit 51 Kanonen, 600 Pferdekräft und 2652 Tons (1 Ton = 20 Ctr.) Tragfähigkeit kostete $51 \times 18,000 + 600 \times 900 = 1,458,000$ Reichsthaler, dazu noch die Schraube mit Apparat, welche

eine Ausgabe von 27,000 Thln. veranlaßte — also belief sich die Totalsumme auf 1,485,000 Reichsthaler *).

Die durchschnittliche, mittlere Schnelligkeit des Shannon bei ruhigem Wetter, mit Dampf und Gebrauch der ganzen Maschine und bei einem Kohlenverbrauche von 72 Tons per Tag, beträgt 10, s Knoten **) per Stunde; mit 3 Kesseln, Expansion des ersten Grades und 50 Tons: 9 Knoten; mit Expansion zweiten Grades und 45 Tons: 8 Knoten; mit Expansion dritten Grades und 36 Tons: 7½ Knoten; mit Expansion vierten Grades und 30 Tons: 7 Knoten. Mit 2 Kesseln, Expansion des vierten Grades und 24 Tons wurden 6 Knoten gemacht. Die größte Schnelle des Shannon wurde bei einer Probefahrt auf 11, s Knoten gebracht, mit 80 Tons per Tag (die Kohlenbehälter des Shannon können einen Vorrath einnehmen, womit das Schiff bei voller Kraft 5 Tage lang gehen kann). Die Fahrt nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung wurde fast gänzlich unter Segel zurückgelegt, und zwar in 51 Tagen. Das Wetter war größtentheils schön, der Wind ungünstig. Die Fregatte machte in den letzten 24 Stunden 302 Meilen, und wurde, ohne zu forciren, mit Wind von Steuerbord ***) und leicht geführtem Ruder auf 15 Knoten geloggt.

Der Shannon ist, wie alle englischen Kriegsdampfschiffe, mit einer Oeffnung, einem sogenannten „brunn,“ versehen, um die Schraube herausnehmen zu können; der größte und eigentliche Vortheil einer solchen Oeffnung besteht darin, daß man die Schraube, wenn sie beschädigt oder unklar ist, sofort aufnehmen und in Ordnung bringen kann, während man in Ermangelung einer solchen Vorkehrung jedes-

*) Diese Berechnung hat in den letzten Jahren in Folge der höheren Waarenpreise eine Veränderung erlitten, wovon die Fregatte „Liffey,“ Schwester des Shannon, einen sprechenden Beweis liefert; sie wurde im Jahre 1858 vollendet, also zwei Jahre nach dem Shannon, und kostete 2,610,000 Thlr. — Ich rechne das Pfund Sterling durchschnittlich zu 18 Thlr. schwed., welches vielleicht reichlich hoch angeschlagen sein mag.

**) Die Loggleine zum Messen der Geschwindigkeit ist durch Knoten abgetheilt, deren jeder 1 Meile bezeichnet.

D. Ueberf.

**) Die rechte Seite des Schiffs vom Steuer aus.

D. Ueberf.

mal den Hafen suchen muß. Auf unserer Reise nach China und zurück geschah uns dies zweimal; einmal war Sand zwischen Schraube und Achse gerathen, ein andermal hatte ein Tauende die Schraube unklar gemacht und ihre Bewegungen gehemmt; dem Schaden wurde beide Male durch Aufnehmen der Schraube abgeholfen.

Oft bildet man sich nur ein, daß etwas an derselben in Unordnung sei, oft ist es wirklich der Fall, ohne daß man es weiß; da ist es jedenfalls eine herrliche Sache, sich Gewißheit darüber verschaffen zu können. Meiner Ansicht nach ist diese Vorrichtung weniger zweckmäßig für Schiffe, welche nur kürzere Reisen machen oder immer Hafen und Docks *) in der Nähe haben, besonders wenn die Annahme sich als richtig erweist, daß dieselbe das Fahrzeug bedeutend schwächt. Ein Grund für dieselbe liegt aber wiederum darin, daß man beim Segeln die Schraube aus dem Wasser heraufnehmen kann, weil sie in diesem Falle nur den Widerstand vermehrt. Ich habe Gelegenheit gehabt, mehrere Vergleiche darüber am Bord des Shannon anzustellen. Mit einfach gerefftem Marssegel **) bei gleichmäßiger Brise (leichtem, stetigem Winde), unbedeutendem Seegange (Heben und Senken der Wellen), Wind von der Seite, die Schraube im Wasser, lief das Schiff 8,4 Knoten; als die Schraube heraufgenommen war, 8,8 Knoten; der Unterschied betrug 0,4 Meilen die Stunde. Die Schraube des Shannon war zweiblättrig.

Unsere Reise nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung lief nicht ganz ohne Unglücksfälle ab; ich will einige derselben erwähnen, um zu zeigen, wie man in England darauf bedacht ist, augenblicklich Hülfe leisten zu können, deren Niemand mehr benöthigt ist, als der Unglückliche, welcher unter voller Fahrt über Bord fällt.

(Ein Midshipman fiel von der Stängenwand ***) und stürzte in das

*) Bassins, durch Schleusen mit dem Hafen verbunden, in denen die Schiffe befuß der Ausbesserung durch Ablassen des Wassers trocken gelegt werden können. D. Ueberf.

**) Einfach gerefftes Marssegel: zum Theil eingebundenes zweites Segel des großen Mastes. D. Ueberf.

***) Stängen: die kleinen Raen oder Querstangen, an denen die Segel befestigt sind; —

Meer. Das Schiff lief 9 Knoten, alle Segel beigesezt, auch das Leesegele *). Es wurde augenblicklich Alarm gemacht, das Schiff vor den Wind gelegt und alle Segel bis auf das Marssegel eingezogen; 20 Minuten nach dem Alarmsignal war das ausgefetzte Boot wieder am Bord, und zwar mit dem unglücklichen Opfer, welches zwischen den ausgeworfenen Tauen gefunden worden war, der Kopf durch den Fall gegen den Anker zerschmettert.

Ein Schiffsjunge fiel von der Fockwand **). Die Fregatte ging mit einer Fahrt von 8 Knoten, den Wind von der Seite, die Leesegele der einen Seite beigesezt. Zwei Minuten nach dem Alarm war das Rettungsboot in See und unter Ruder, und 20 Minuten nach dem Signal wieder am Bord mit dem Geretteten, welcher ohne Schaden davongekommen war.

Die Rettungsböte des Shannon, welche bei diesen Gelegenheiten benutzt wurden, waren mit Cliford's patentirter Vorrichtung versehen, um sie in See zu fieren (niederzulassen), und ich habe aus eigener Erfahrung alle mögliche Ursache, diese Erfindung zu loben und zu wünschen, daß die Rettungsböte unserer schwedischen Schiffe ebenfalls damit versehen würden. Doch muß ich bemerken, daß die Anwendung dieser Erfindung von geringerem Nutzen sein dürfte bei sehr schweren Böten, die überdies Takelwerk führen müssen, wie dies der Fall war bei den Rettungsböten des Dreideckers „Marlborough,“ von denen das eine 30 Fuß maß und $\frac{1}{2}$ Tons wog, das andere bei 25 Fuß Länge ein Gewicht von $\frac{1}{4}$ Tons hatte.

Die Rettungsböte des Shannon wogen bemannt 2 Tons. Die englischen Zeitungen haben vielfältige Berichte enthalten über die Cliford'sche Methode, die Böte in See zu lassen, und alle stimmten darin

Wanden: das an den Masten hinaufgeführte feststehende Takelwerk: Tauc, Stricklettern &c. D. Ueberf.

*) Lee: die vom Winde abgewendete Seite. D. Ueberf.

**) Fockmast: der vordere Mast. D. Ueberf.

überein, eine Erfindung zu preisen, durch die es möglich gemacht wird, daß nur ein Mann und ein Wille erforderlich sind, um das Boot in See zu sieren. Ihr Werth wird noch erhöht durch die Zuberficht, welche sie der Besatzung einflößt, was bei unseren schwedischen Rettungsböten keineswegs der Fall ist, da die damit angestellten Versuche, wenn es gilt, ein Menschenleben zu retten, gewöhnlich unglücklich ausfallen, weil es viel zu viel Zeit erfordert, die Böte zu lösen, in See zu lassen und vom Takelwerk frei zu machen.

Unsere militairischen Uebungen auf dem Shannon wurden mit Eifer und Ueberlegung betrieben. Bei jedem günstigen Wetter wurden Vor- und Nachmittag zum Exerciren angewandt, und einmal wöchentlich das Deck zum Treffen klar gemacht (alle nöthigen Vorbereitungen dazu getroffen). Unsere Besatzung bestand größtentheils aus jungen, unerfahrenen Leuten, weshalb es um so nothwendiger war, die Mannschaft in beständiger Thätigkeit zu erhalten, besonders da Alle wußten, daß uns binnen kurzem ernste Kämpfe gegen Englands Feinde bevorstanden. Es war in der That ein gutes Vorzeichen und herrlich anzusehen, wie ein Jeder von dem Wunsche beseelt war, Proben seines Muthes und seiner Geschicklichkeit abzulegen und es werth zu sein, bei seiner Heimkehr nach England als echter Britte bewillkommnet zu werden. Ich hatte mehrfach Gelegenheit, den traulichen Gesprächen zwischen Matrosen und Marinesoldaten zu lauschen, und kann hieraus, wie aus manchen anderen Umständen darüber urtheilen, wie groß die Begeisterung und die Liebe des Engländers für sein Vaterland ist. Er sieht in der Insel seiner Väter nicht allein ein Paradies, welches zur höchsten Fruchtbarkeit gediehen ist, sondern ein uneinnehmbares Bollwerk für Freiheit und Menschenrechte. Schon das Wort „Old England“ electrifirt ihn, es klingt seinem Ohre wie eine ständige Mahnung, daß er dem tapfersten, freiesten Volke angehört; und in diesem Glauben liegt die Stärke nicht allein des Einzelnen, sondern der ganzen Nation. Ein Volk, welches so denkt und fühlt, ist zu allen Opfern fähig und kann sich nie verloren geben; wohl kann es von der Uebermacht besiegt wer-

den und untergehen, aber niemals in buchstäblicher Bedeutung des Wortes sinken oder ein anderes Grab finden, als die Ruinen seines Vaterlandes.

Diese gerechte Würdigung der guten und starken Seiten des englischen Volkes hat mich jedoch nicht blind für seine Schwächen gemacht, und als eine der hervorragendsten möchte ich die Gleichgültigkeit gegen alles Nicht-Englische bezeichnen, eine Geringschätzung alles dessen, was nicht den Stempel des englischen Ursprunges trägt, es möge noch so vortrefflich sein. Wie lange hat nicht John Cricke'son's Schraube auf ihre Aufnahme warten müssen! Erst nach drei Jahren bequeme man sich dazu und ließ sich herab, Nutzen aus dieser herrlichen Erfindung zu ziehen, obschon Graf Adolph v. Rosen unermüdlich gestrebt hatte, ihre Annahme zu bewerkstelligen.

Man kann ferner nicht leugnen, daß Verbeutheit und Stolz einen Schlagschatten auf den englischen Nationalcharakter werfen, welcher sich bisweilen, und zwar auf plumpe Weise, überschägt. Die physische Kraft spielt eine große Rolle in diesem Lande, vielleicht aus dem Grunde, weil sie daselbst besser als anderswo bezahlt wird. England ist durch Arbeit zu dem geworden, was es ist, deshalb ist das bedeutendste Hülfsmittel dazu nach und nach fast zum Gößen erhoben worden. Das Wunderliche hierbei ist, daß die Schwäche der Stärke die Ehrenkrone flechten mußte. — Was die natürliche Liebenswürdigkeit, welche doch mehr oder minder jedem Volke verliehen ist, gehindert hat, sich hier zu entwickeln, wie sie sollte, ist die Gewinnucht, welche alle anderen zarteren Gefühle überflügelt hat und wohl bei keiner anderen Nation zu einer solchen Leidenschaft geworden ist, als eben bei der britischen. Wer will und wer könnte leugnen, daß dem Gelde an sich, als Mittel des Verkehrs, die Anerkennung, die einer Macht gebührt, nicht zu versagen ist? Aber es zum einzigen Ziele unseres ganzen Strebens machen verhärtet unsere bessere Natur und lähmt die Schwingen des Geistes! Vernunft und Phantasie müssen gegen die angemaste Herrschaft des Reichthums protestiren — aber dort zu Lande bleiben die Proteste aus.

Der Werth des Menschen wird nach seinem Vermögen abgemessen und berechnet — nicht nach der Goldgrube in seinem Herzen oder Geiste, sondern nach dem klingenden Inhalte seiner Geldkiste.

Einen Anlaß giebt es jedoch, bei dem der Engländer die Abgötterei, die er mit dem rohen Metall treibt, bei Seite setzt, alle kleinliche Eigensucht abstreift und mehr als Andere fähig ist, zu entbehren, zu dulden und zu entsagen. Das ist, wenn sein Vaterland in Gefahren ihm zuruft, daß es seiner bedarf. Da steht er auf einmal wie zu einem neuen, schöneren Menschen umgewandelt, gleich einem schweigenden Vulcan, der sich still zum Ausbruche entzündet, plötzlich seine Lavadecke abwirft und, in Feuergluth hoch aufleuchtend, sein eigentliches Wesen offenbart! Mit offener Hand giebt er hin, was er Jahre lang mit Liebe gesammelt — er giebt es ohne Seufzer, und stiehlt sich wirklich eine Thräne in sein Auge, so ist es eine Thräne der Freude — nein, des Glückes, dem nützen zu können, was er am innigsten liebt. Sein Patriotismus kennt keine Grenzen, man möchte ihn mit dem reinsten, durch Leiden um den theuren Gegenstand zur höchsten Tugend geläuterten Gefühle eines Liebenden für die Geliebte vergleichen, dem jede Aufopferung Wonne dünkt, und der sich selbst dem Untergange weihet, welcher ihn mit einer Märtyrerkrone schmückt! —

Dieser Begriff von einem Staatsbürger entspricht hauptsächlich einer vernünftigen, zeitgemäßen Erziehung. — Das Erste, was der englische Knabe von seiner Mutter lernt, ist: Gott über Alles lieb und hoch zu halten; das Erste, was ihn der Vater lehrt, ist: das Vaterland zu lieben und zu ehren! Beides lernt sich nicht auf der Schulbank, es muß der Jugend vor Allem durch Beispiel eingeprägt werden, wenn es eine lebendige Wahrheit bleiben soll. Ich glaube nicht zu übertreiben, wenn ich behaupte, daß kein Volk die rechte Aufgabe und Ausführung seiner irdischen Sendung so gut verstanden hat, als eben das englische, obschon ich weiß, daß in keinem anderen Lande so traurige und entsetzliche Abweichungen vom rechten Wege

vorkommen. — Wieder eine Bestätigung des Satzes: „Je stärker das Licht, desto tiefer der Schatten!“ Wer den Fortschritt und die Stufen in der Entwicklung der englischen Cultur verfolgt, dem muß es auffallen, daß theoretische und praktische Bildung bei derselben niemals vereinzelt wurden; mit einander abwechselnd, einander stützend und ermunternd, sind sie Hand in Hand bis zum Gipfel der Civilisation gestiegen. Man hat sich hier nicht, wie in Deutschland, so in Theorien vertieft, daß man darüber fast die Anwendung derselben vergaß; man hat nicht, wie in Frankreich, mit solcher Vorliebe Versuche gemacht, daß man jede theoretische Darstellung, jede systematische Berechnung, jeden vorbereitenden thatsächlichen Beweis für scholastische Pedanterie und Zeitverlust hält; man ist nicht wie in Italien zu Werke gegangen, wo man die wissenschaftliche Nahrung auf der geistigen Speisekarte unter die sogenannten entremets einreicht, während man seine Wißbegierde mit der leichten Kost der schönen Künste beschwichtigt und deshalb geistig und körperlich abgemagert ist. Die Ursache der Verschiedenheit in der Weise der Anschauung, der Auffassung und der Anwendung liegt nach meiner Ansicht in der diesen Nationen eigenthümlichen Schaffungs-laune und in dem Streben, ihr Hauptziel zu erreichen, welches bei den Engländern darin bestehen dürfte: nützlich zu sein, bei den Franzosen: Aufsehen und Erstauen zu erregen, und bei den Italienern: zu genießen und zu ruhen.

Obschon der englische Charakter den größten Leidenschaften zugänglich ist, sinkt er nie zu der Erbärmlichkeit hinab, welche ich zwischen Schwachheit und Niedrigkeit stellen möchte; deshalb verachtet er Alles, was nicht den Stempel eines selbstständigen, kräftigen Geistes trägt, und läßt sich nicht verleiten, „eine Wolke für die Juno zu halten.“ Stern und Ordensband sind die Auszeichnungen, nach denen in ganz Europa am meisten gehascht wird, die Münze, mit der man am leichtesten das Gewissen kauft, und das unfehlbarste Heilmittel für die Leiden der Eitelkeit; und England ist vielleicht das einzige Land, wo

man diese Zierrathen auf dem Nocke mit höhnischem Lächeln ansieht; und gerade dieses Lächeln verhindert es vielleicht, daß man hier, wie es anderswo so oft geschieht, diese „Schilder des Verdienstes“ der Mittelmäßigkeit und Erbärmlichkeit anhängt, um ihrer Bedeutungslosigkeit einen äußeren Glanz zu verleihen.

Man will den Engländer der Trägheit und Unbeholfenheit in seinen Bewegungen zeihen, und macht es ihm zum Vorwurfe, daß seiner Rede das Anregende und Ueberraschende fehlt, welches für das Zeichen wirklichen Humors gilt. Ich glaube jedoch, daß man sich hierin bedeutend irrt. Er hat freilich nicht die angeborene Leichtigkeit des Franzosen, welcher wie ein Schmetterling von einem Gegenstande zum anderen fliegt, ohne eine Spur zurückzulassen; er wirft in seiner Rede nicht mit Luftblasen, Raketen und dazu gehörenden Knall-effecten um sich; aber es ist gewiß ebenso unrichtig, Denjenigen träge zu nennen, der keinen Stillstand duldet, für den Thätigkeit Lebenslust ist, als ihm wirklichen Humor abzusprechen. Der Unterschied letztgenannter Eigenschaft bei Franzosen und Engländern ist der, daß der Franzose einen witzigen Einfall den ganzen Tag wiederholt und sich daran ergötzt, während der Engländer ihn vergißt, sobald er ihn ausgesprochen hat; daß während die Spottsucht des Franzosen das Lächerliche mit Nadelstichen geißelt, der Engländer mit der Herkuleskeule zuschlägt. Man vergleiche z. B. „Charivari“ und „Punch“!

Noch einen Vergleich zwischen diesen beiden großen Nationen: Wer den französischen Geist studiren will, begeben sich in die öffentlichen Vergnügungsorte: Theater, Tanzsäle, Kaffeehäuser, Concerte, Maskenbälle u. s. w.; wer sich mit dem englischen Gemüthe vertraut machen will, gehe in die Versorgungsanstalten, in die Clubs und an die Börse. Niemand wird leugnen, daß das erstere Studium mehr Unterhaltung und das letztere mehr Nutzen verschafft; dort ist das Leben voller Spiel — hier voller Ernst; das eine kann entzücken und das Herz entflammen — das andere begnügt sich, redliche Vorsätze zu

wecken und dem Beobachter zu zeigen, was zum eigentlichen Frieden und Glück des Menschen gehört. —

Nun bin ich ohne Zweifel nach der Ansicht meiner Leser viel zu weit von meinem Wege abgewichen; ein dreijähriger Umgang mit würdigen Vertretern der britischen Nation hat mich dazu verleitet; — ich sage dies als Entschuldigung und Abbitte. — Wessen das Herz voll ist, davon geht der Mund über. Ich werde meinen Seitensprung im nächsten Capitel wieder gut zu machen suchen und gelobe für die Folge Besserung.