

keiten der Politik vertrauten, für die Wünsche der öffentlichen Meinung empfänglich und bei der Lösung von Schwierigkeiten scharfsinnigen Geistes, welcher dem Lande die seltensten Dienste geleistet habe. Ihn wird Mühe haben, im Lobe Gambetta's gleichen Schritt zu halten.

England.

Aus London wird berichtet: Seit dem Jahre 1816, wo in Folge der Theuerung Unruhen in Schottland ausbrachen, hat das Land keine so nasse und schlechte Ernte gehabt, wie in diesem Jahre. Weizen, Gerste und Kartoffeln sind misrathen. Wie schlecht die Ernte sein muß, kann man aus einer Bemerkung des „Scotsman“ schließen, in der es heißt: „Bei diesen schlechten Aussichten für den Winter sehen wir nur einen Trost in dem Umstande, daß die Verbesserungen in unteren Gesezen und socialen Verhältnissen von der Art sind, daß Ruhestörungen nicht gerade eine unumgängliche Folge der Theuerung sein müssen.“

Provinzialnachrichten.

Die „Allgemeine Evangelisch-lutherische Kirchenzeitung“, herausgegeben von Luthardt, berichtet über römischen Proselytismus in Sachsen Folgendes: Schon oft ist von den römischen Umtrieben die Rede gewesen, welche sich an den Uebertritt des Grafen Carl v. Schönburg-Wescheburg und seiner Gemahlin zur römischen Kirche knüpfen. Wiederholt hat sich auch infolge davon die Regierung veranlaßt gesehen, Untersuchungen anzustellen, aber zu einem faßbaren Resultat haben dieselben noch nicht geführt. Unterdeß mehrte sich das kleine katholische Häuflein in Wescheburg theils durch Zuwanderung, theils aber auch durch Uebertritte. Daß man auf jener Seite aber auch mit Plänen sich trägt, welche der evangelischen Kirche entschieden Abbruch thun, und daß man sich nicht scheut, zu der Erreichung seiner Absichten auch gesetzwidrige Mittel anzuwenden, dafür zeugt Folgendes. In Wescheburg trat ein im Dienste des Grafen Schönburg stehender Arbeiter zur römischen Kirche über. Er hatte aus einer früheren Ehe drei unmündige Söhne. Als er sich nun später mit einer Convertitin wieder verheirathete, entschied das königliche Ministerium, daß die drei Knaben, weil aus rein evangelischer Ehe stammend, die evangelische Schule besuchen und für die evangelische Kirche erzogen werden sollten. Da verschwanden eines Tages die Kinder, und auf Nachfragen gab die katholische Stiefmutter an, dieselben seien von der gräflichen Herrschaft selbst nach Breslau mitgenommen, um dort in einer, natürlich katholischen Pension untergebracht zu werden. Gleichzeitig aber ist auch noch bekannt geworden, daß eine 15jährige Tochter der verstorbenen ersten evangelischen Frau des Handarbeiters ohne Genehmigung und ohne Vorwissen ihres Vormundes gleichfalls durch die Fürsorge der gräflichen Herrschaft in Trebnitz bei Breslau in eine katholische Anstalt aufgenommen worden ist.

— Im Königreich Sachsen haben sich im Ganzen 10 Elsaß-Lothringer für Beibehaltung der französischen Nationalität erklärt.

Angekündigte Gerichtsverhandlungen.

Den 23. October, Vorm. 9 Uhr, Hauptverhandlung in der Untersuchung gegen den Händler und Weber Carl August Sachada aus Aue wegen schweren Diebstahls. Vorsitzender: Herr Assessor Dr. Mörbiz.

L'hirondelle.

Novelle

von

Rudolph Wüldener.

An einem schönen Frühlingemorgen des Jahres 1811 verließ der Schooner L'hirondelle den Hafen von Antwerpen, wo er Proviant und Munition eingenommen hatte.

Die L'hirondelle war vielleicht das schmackhafte Schiff, welches je die Werften von Bordeaux verlassen, dessen Schiffsbauer bekanntlich in ganz Frankreich vorzugsweise im Ruße der Geschicklichkeit stehen.

Der Schooner war gekuppelt und besaß eine Tragfähigkeit von vielleicht dreihundert Tonnen, obgleich ein oberflächlicher Beobachter ihm deren wohl nur zweihundert zugestanden haben würde. Allein die L'hirondelle, lang und schmal, war so vortreflich, so vollkommen obenmäßig gebaut, daß sie kleiner erschien, als sie wirklich war. Rechnete man dazu die schlanken und doch festen Masten, das lange Bugspriet, so erkannte man leicht, daß die L'hirondelle zu den besten Seglern gehörte, welche je das Salzwasser durchschnitten, und daß sie bei günstigem Winde mit dem Vogel, der bei ihrer Laufes Pathenstelle vertritt, fast in Schnelligkeit zu rivalisiren vermochte. Es war für jedes Seemannsauge eine Lust, sie dahin fliegen zu sehen; sie durch-

schnitt die Fluth wie ein Messer, nirgends Schaum noch Kreiswellen, kein Tropfen todtens Wassers am Bug.

Außer sechszehn metallenen Kanonen geringeren Kalibers, führte die L'hirondelle zwischen ihrem Vor- und Hauptmast noch einen langen, metallenen Zweiunddreißig-Pünder von trefflichem Gusse, der auf einer drehbaren Lafette ruhte, welche bei einem Unwetter mit dem Geschütze niedergelassen und unter Obdach gebracht werden konnte.

Eine solche Bewaffnung war doch selbst in jenen unruhigen Zeiten für einen Kauffahrer von dieser Größe etwas zu viel. Aber die L'hirondelle war auch kein Kauffahrer, sondern einfach ein Kaper, der unter Führung des Capitains van Borbeck bereits mehrere glückliche Fahrten gemacht hatte.

Die L'hirondelle hatte den Kanal passiert, glücklich den biscoyischen Meerbusen durchschnitten und befand sich jetzt auf dem Wege nach den Antillen.

Van Borbeck hatte sich entschlossen, in der Nähe der westindischen Inseln zu kreuzen, weil hier, wo die Briten unbefritten den Meisterr spielen, die britischen Kauffahrer auf den Angriff eines französischen Kapers weniger vorbereitet waren, was eine ergiebige Beute erwarten ließ, als im Kanal, der von englischen Kreuzern wimmelte und von Kriegsschiffen, die den Handelsfahrzeugen als Bedeckung beigegeben waren.

Wie seine Bestimmung es erforderte, war der Schooner stark besetzt, die Equipage zählte über hundert Köpfe und bildete ein buntes Gemisch fast aller Nationen. Spanier, Portugiesen und Nationalfranzosen fanden sich hier vereinigt mit Schweden, Dänen, Amerikanern, Hannoveranern, Mecklenburgern und Niederländern; Letztere waren die Zahlreichsten, weshalb auch der Capitain sich bei dem Commando ihrer Sprache bediente.

Es waren lauter kräftige muskulöse Gestalten; durch die Arbeit gehärtet, an Wind und Wetter gewöhnt, mit Gefahren aller Art vertraut, hart wie ihr Gewerbe, trotzig wie das Meer, welches sie besuchten, und kühn bis zur Verwegenheit, eigneten sich die Mannschaften der L'hirondelle vortreflich für die wilde und abenteuerliche Laufbahn, welche sie erwählte.

Aber auch ihr Führer mußte außergewöhnliche Eigenschaften, eine seltene Kraft des Charakters, eine ungewöhnliche Energie besitzen, um eine aus so verschiedenartigen Elementen zusammengesetzte Masse nicht bloß zusammen, sondern auch Leute, die theils nur mit Mühe dem Zuchtthum entflohen und am Bord des Kapers eine Zuflucht vor der rächenden Hand der Justiz gefunden, und die fast alle ohne Ausnahme roh und durch das Gewerbe, welches sie trieben, verwildert waren, im pünktlichsten Gehorsam zu erhalten.

Gleichwohl zählte von Borbeck noch nicht dreißig Jahre. Von mittlerer Größe, breiter Brust, starken und kräftigen Muskeln und scharf geschnittenen, aber edlen Zügen, trug seine ganze Erscheinung das Gepräge innerer Gediegenheit. Alle seine Bewegungen waren leicht und gefällig, sein Auftreten fest und sicher, seine Stimme männlich, ohne rauh, sein Ton kurz, ohne abstoßend zu sein. Er sprach wenig, um so sicherer war er des Gehorsams, wenn er sprach: — van Borbeck war eine zum Befehlen geborene Natur.

Seine meiste Zeit brachte der Capitain in der Kajüte zu, wo er, auf einem Divan ausgestreckt, seine Aufmerksamkeit zwischen einer Cigarre und irgend einer Lectüre theilte. Allein wenn irgend eine drohende Gefahr oder ein bevorstehender Kampf ihn auf das Deck rief, dann war er Seemann durch und durch und rechtfertigte vollkommen den glänzenden Ruf, den er sich, trotz seiner Jugend, durch seemännische Tüchtigkeit, unerchütterliche Kaltblütigkeit und einen an Tollkühnheit grenzenden Muth gewonnen.

Lieutenant Durand, ein Nationalfranzose, war ein praktisch-tüchtiger, aber nicht weniger denn wissenschaftlich gebildeter Seemann, und sein Umgang mit dem Capitain erstreckte sich fast nur auf die Erfordernisse des Dienstes.

(Fortsetzung folgt.)

Bermischte Nachrichten.

— Schon seit lange haben sich die geschicktesten Ingenieure bemüht, einem lange gefühlten Bedürfnisse abzuhelfen und einen Apparat zu erfinden, um mit Sicherheit und Leichtigkeit den Gebrauch von Gas auf Schiffen zu ermöglichen. Nach zahlreichen und mit großen Kosten verknüpften Versuchen ist es endlich gelungen, einen einfachen und sehr geschickten Apparat herzustellen, der nunmehr auch schon praktisch zur größten Zufriedenheit sich bewährt hat. Die Bewegung des Schiffes, die bis jetzt ein Gelingen vereitelt hat, scheint bei diesem Apparate sogar die Wirksamkeit zu erhöhen. Eine Flamme, die $1\frac{1}{2}$ bis 2 Kubikfuß Gas per Stunde verbraucht, gibt ein Licht, das dem von 11—12 Wachskerzen gleich kommt. 30—40 Flammen erleuch-