

Wöchentlich erscheinen drei Nummern. Prämumerationspreis 22½ Sor. (2 Fblr.) vierteljährlich, 3 Fblr. für das ganze Jahr, ohne Erhöhung, in allen Theilen der Preussischen Monarchie.

# Magazin

für die

Man pränumeriert auf dieses Literatur-Blatt in Berlin in der Expedition der Allg. Pr. Staats-Zeitung (Friedrichstr. Nr. 72); in der Provinz so wie im Auslande bei den Wohlthl. Post-Agenten.

## Literatur des Auslandes.

N<sup>o</sup> 148.

Berlin, Mittwoch den 9. Dezember

1840.

### R u s s l a n d.

#### Die Reise zwischen Lübeck und St. Petersburg mit dem Dampfschiffe.

Die Landreise von Tanroggen, der Preussisch-Russischen Gränze, nach St. Petersburg wird von Allen, die sie zurückgelegt, von allen Reise-Handbüchern, die sich darüber auslassen, als eine höchst beschwerliche dargestellt. Auch scheint es keinem Zweifel zu unterliegen, daß für diejenigen, welche keinen eigenen Wagen besitzen und der Russischen Sprache unkundig sind, der 115 Deutsche Meilen lange Weg vielfache Beschwerden darbieten mag; denn bis jetzt fehlt noch jede reguläre Post-Verbindung, wie sie in Deutschland und anderen Ländern üblich ist. Dankbare Anerkennung verdient es daher, daß sich vor etwa zehn Jahren eine Actien-Gesellschaft bildete, die eine Vereinigung zwischen Lübeck und St. Petersburg, oder genauer zwischen Travemünde und Kronstadt, mittelst Dampfschiffe, herstellte und die unbequeme Landreise in eine sehr bequeme Seereise umformt hat. Drei Dampfschiffe: die „Alexandra“, Capitain Schütt, der „Nicolai I.“, Capitain Vos, und der „Naslednik“, Capitain Heitmann, verrichteten in dem abgewichenen Sommer den Dienst, so daß an jedem Sonnabende eines derselben, sowohl von Lübeck wie von St. Petersburg, abgefertigt wurde. Die Kosten der Ueberfahrt, ohne Beköstigung, betragen für den ersten Platz: 20 Dukaten oder 60 Rubel Silber; für den zweiten: 15 Dukaten oder 45 R. S., und für den dritten: 10 Dukaten oder 30 R. S. Meldungen wurden beziehungsweise in Lübeck und Petersburg im Comptoir der Dampfschiffahrts-Gesellschaft angenommen. Für die Reise von Lübeck nach Travemünde ist ein eigenes kleines Dampfschiff bestimmt, welches Passagiere und Frachtgüter befördert; doch wird man besser thun, sich der, in großer Zahl vorhandenen, Wagen zu bedienen, da der Aufenthalt auf dem Deck des kleinen Fahrzeuges, unter vielen Passagieren, ihren Effekten und Packereien aller Art, weder bei schlechtem Wetter noch bei starkem Sonnenschein, ein angenehmer ist.

Obgleich erst am Nachmittage die Anker gelichtet werden, so herrscht doch schon vom Morgen ab auf dem Dampfschiffe, am Ufer und auf der Brücke, die dieses mit jenem verbindet, die größte Regsamkeit, die immer zunimmt, je näher die Stunde der Abfahrt heranrückt. Da werden die Güter, die zu Lande und zu Wasser ankommen, an Bord geschafft. Die Passagiere suchen, nach den Nummern der erhaltenen Billets, ihre Lagerstellen auf und sorgen für Unterbringung ihrer Reisegegenstände, wobei sie wohl darauf zu achten haben, daß von den sinken Matrosen keine Gegenstände, die sie während der Ueberfahrt zur Hand wünschen, in die unteren Schiffsräume begraben werden. Freunde und Angehörige der Reisenden besetzen das Schiff in allen Theilen, bis das erste und zweite Zeichen der Schiffs- und Glocke sie zum eiligen Entfernen auffordert. Mit dem Glockenschlage drei erschallt das letzte Abfahrtszeichen. Augenblicklich werden die Anker gelichtet. Das Schiff setzt sich in Bewegung, verläßt die Uebergangs-Brücke, an der es lag und von welcher die Zurückbleibenden den Reisenden nur noch die letzten Abschiedsworte und Abschiedszeichen zurufen und zuwinken können.

In den folgenden Momenten ist die Schiffsmannschaft in größter Bewegung; die Anker, die Ketten und Läne, welche das Schiff hielten, werden an ihre Aufbewahrungs-Orte gebracht. Der Capitain hat einen erhöhten Punkt, gewöhnlich auf einem der Masten, die das Wasserrad umschließen, oder auf der Brücke, die beide verbindet, eingenommen und leitet, mit Hilfe der Lootsen, die Abfahrt. Hierbei herrscht die größte Stille, da das Rufen, welches früher üblich war, durch sichtbare Zeichen ersetzt wird, die der Capitain dem am Steuer stehenden Matrosen mit der Hand giebt, während der Maschinist mittelst eines Sprachrohrs die Befehle zum Anlassen und Stopfen der Maschine erhält. Bald verlassen auch die Lootsen das Schiff. Die Treppe, die sie zu ihrem Boote brachte, wird aufgezogen, die Verschanzungen werden zugesezt, und die Gesellschaft, die sich jetzt am Bord befindet, wird für die nächsten Tage, unvermehrt und ungetrennt, zusammen bleiben, denn nur selten trifft es sich, daß ein oder der andere Passagier von der Insel Rügen her aufgenommen oder dorthin entlassen wird.

Es ist daher jetzt Zeit, sich mit dem Schiffe bekannt zu machen. Das größte von allen ist der „Nicolai“ mit einer Maschine von 240 Pferden Kraft und auf dem Deck etwa 180 Fuß lang bei einer mittleren Breite von einigen dreißig Fuß. Nicht viel kleiner ist die

„Alexandra“; da aber die Maschine nur eine Kraft von 140 Pferden hat, so bewegt sie sich langsamer, während der „Naslednik“, gleichfalls mit einer Maschine von 140 Pferden Kraft versehen, bedeutend kleiner ist und daher dem „Nicolai“ an Schnelligkeit nichts nachgiebt.

Den hinteren Raum der Schiffe nimmt die Männer-Kajüte ein. Den hauptsächlichsten Theil derselben bildet ein geräumiger, von oben erleuchteter Saal, an dessen Längen-Wänden sich die kleinen Zimmer befinden, von denen jedes zwei über einander stehende Betten und das sonst erforderliche Mobiliar enthält. Es sind zehn bis zwölf solcher Zimmer vorhanden, die durch Schubthüren vom Saale getrennt sind, und in demselben, am Spiegel des Schiffes, in drei Etagen terrassenartig über einander, außerdem noch Sophas angebracht, von denen jedes zweien Reisenden zum Lager dienen kann, so daß für etwa 26 bis 30 männliche Reisende der ersten Klasse Lagerstellen vorhanden sind. Die zierliche Treppe, die zu der gedachten Kajüte hinaufführt und auf dem Deck mit einem kleinen Pavillon überbaut ist, bildet auch den Zugang zur Damen-Kajüte. Sie enthält etwa 16 Lagerstellen und ein gemeinschaftliches Ankleidezimmer. Zwischen beiden Kajüten befindet sich auf der einen Seite die des Capitains und auf der anderen das Büffet, in welchem die zierliche und gegen die Schwankungen des Schiffes gesicherte Aufstellung aller zur Tafel erforderlichen Utensilien einen angenehmen Anblick gewährt.

Der Damen-Kajüte folgt der Maschinen-Raum, diesem die Separat-Kajüten, von denen etwa vier (jede für vier Passagiere eingerichtet) um ein gemeinschaftliches Zimmer liegen. Dann folgen die Kajüten zweiter und dritter Klasse, gleichfalls für Männer und Frauen getrennt, so wie die Räume für die Matrosen. Unter den Kajüten liegen die Packammern; dann ist auch wohl noch ein Raum bis zum Riele, in welchem Steinkohlen als Ballast verladen werden, während die für den nächsten Gebrauch an den Seiten des Maschinen-Raums sich befinden. Der hintere Theil des Decks bleibt für die Passagiere erster Klasse frei, während der vordere durch Schiffs-Utensilien aller Art, besonders aber durch die für die Ueberfahrt bestimmten Wagen, mehr oder minder beengt wird. Auf der Mitte des Decks, in der Nähe der Maschine und zum Theil von dieser mit Dämpfen gespeist, befindet sich die Küche und liefert den Beweis, mit wie geringem Raume man sich behelfen kann. Denn obgleich sie nur 10 Fuß lang und breit und 7 Fuß hoch ist, werden an manchem Tage in ihr für 100 bis 150 Personen die Speisen bereitet, die ihrer Zahl und Güte nach das wirkliche Bedürfnis, vornehmlich beim Mittagstisch, bedeutend überschreiten.

Zu diesem wird für die Passagiere zweiter und dritter Klasse unmittelbar nach der Abfahrt und für die der ersten Klasse eine Stunde später das Signal gegeben. Hast du bereits eine Bekanntschaft gemacht, oder kannst du sie noch in Eil machen, so führst du wohl eine Dame zu Tische und vergißest, daß du nicht in einem Salon, sondern auf dem Schiffe dich befindest. Nur das Schwanken desselben wird dich daran erinnern, und daher werden auch die nächsten Gespräche die gefährliche Seerkrankheit behandeln. Jeder wird dann die Mittel rühmen, worin er oder Andere einen Schutz gegen das Uebel erprobt haben. Dieser will es im reichlichen Genuß von Nahrungsmitteln und schweren Weinen gefunden haben; ein Anderer umgürtet sich mit einem Riemen und will nüchtern, ein Dritter nur auf dem Berdecke bleiben oder in der Kajüte nur liegen. Kurz, Jeder hat eine andere Meinung, wie er der Krankheit zu entgehen glaubt. Bei verschiedenen Naturen mögen auch die Schutzmittel verschieden seyn, doch zeigen sich im Sturme die wenigsten haltbar, und daher ist es am rathsamsten, die gewohnte Lebensweise so wenig wie möglich zu ändern, nicht zu wenig und nicht zu viel zu essen und fest den Glauben, daß man nicht erkranken könne, in sich wurzeln zu lassen. Der Beweis von der Zweckmäßigkeit dieses Glaubens wird zunächst auf negative Weise geführt; denn kaum haben die Aengstlichsten ihr Augenmerk auf das Schwanken des Schiffes und das der freihängenden Utensilien gerichtet, so glauben sie sich auch schon krank, suchen eiligst das ihnen angewiesene Lager oder lassen sich eines auf dem Deck zurichten, von dem sie während der ganzen Fahrt entweder gar nicht oder erst dann wieder aufstehen, wenn die ruhige See ihnen die Ueberzeugung verschafft, daß ihr Uebel nur ein eingebildetes, die Langeweile aber etwas Reelles sey.

Zerstreunung ist daher ein sicheres Schutzmittel, aber auch ein schwer zu erreichendes. Frühstück, Mittag- und Abendessen nehmen zwar einen großen Theil der Zeit ein und halten für manche Stunde die Gesellschaft beisammen, aber es reichen diese materiellen